



FIT ME! Pilottialueraportti: Matkailuliikkumista Lapissa

Toimenpiteet Lapin pilottialueella – yhteenveto raportista
Matkailuliikkumisen tulevaisuus ja kehittäminen (Lusikka,
Hakkarainen & Vestinen (toim.) 2025)

Lisätietoja: Maria Hakkarainen, maria.hakkarainen@ulapland.fi ja Toni
Lusikka, toni.lusikka@vtt.fi



Sisältö

1 Johdanto	3
2 Matkailuliikkumisen tilannekuva	5
2.1 Liikkumisen palvelut harvan asutuksen ja matkailukeskusten tarpeisiin	5
2.1.1 Tunturi-Lappi	6
2.1.2 Ruka-Kuusamo.....	7
2.2 Hallinnolliset toimijakartat.....	8
3 Hanketoimenpiteet Lapin pilottialueella	10
3.1 Tunturi-Lappi	10
Tunturi-Lapin asiakasprofiilit	11
3.2 Ruka-Kuusamo	14
3 Yrityskokeilut	15
3.3.1 Matkailutoimijoiden liikennöintikapasiteetin hallinta ja optimointi: Beyond Arctic & Sitowise	15
3.3.2 Paikkatieto osaksi alueiden ja yritysten toiminnanohjausta: Kovakoodarit ja Beyond Arctic	16
3.3.3 Tapahtumien toiminnanohjaus: Kovakoodarit ja Hiljaisuus festivaalit	17
Lähteet	18
Lopuksi	19

1 Johdanto

Matkailuliikummista Lapissa -pilottialueraportti vetää yhteen FIT ME! -hankkeen tulosraportin pohjalta Lapin pilottialueella tehdyt toimenpiteet sekä tuotetut tutkimustulokset (Lusikka, ym. 2025). Raportin aloittaa lyhyt kuvaus Lapin matkailusta, jonka jälkeen esitellään matkailun ja matkailuliikunnan tilannekuvat sekä hallinnolliset toimijakartat vastuurakenteineen tarkennettuna pilottialueen kolmeen toiminta-alueeseen Tunturi-Lappiin, Ruka-Kuusamon ja Rovaniemen alueeseen. Raportin päättää kuvaukset alueellisista kehittämistoimenpiteistä ja yrityskokeiluista.

Hankkeessa Lapin pilottialue ymmärrettiin laajemmin kuin maakunnallisen hallintorajan määrittelemä Lappi (Kuva 1). Varsinaisen Lapin maakunnan ja Pohjois-Pohjanmaan maakunnan matkailukeskusten matkailun ja saavutettavuuden kehittämisen toimintaympäristöt haasteineen ovat hyvin samankaltaisia keskenään. Näin ollen hanke yhdisti Lapin pilottialueeseensa myös Ruka-Kuusamo alueen.

Kuva 1. Lapin pilottialueen liikennekeskittymät ja matkailukeskukset



Lähde: House of Lapland

Lapin matkailun keskeiset vetovoimatekijät ovat ainutlaatuiset luontokohteet, luonnonolosuhteet ja kulttuuri. Sijainti pohjoisen napapiirin tuntumassa ja pohjoispuolella tuo koettavaksi arktisen alueen

luonnonilmiöt kuten kesien yöttömät yöt ja talven kaamoksen sekä revontulet. Vaihtelevat luontoympäristöt jokineen, metsineen, aapasoinen ja tuntureineen luovat vaikuttavat maisemalliset puitteet monipuoliseen luonnosta nauttimiseen ja tekemiseen. Lappilainen ja saamelainen kulttuuri ovat osa alueen vetovoimaa. Lapissa on lukuisia erikokoisia matkailukeskuksia ja -alueita sekä yksittäisiä matkakohteita ympäri maakuntaa.

Viime vuosikymmenet Lapin matkailu on painottunut talvi- ja joulumatkailun kehittämiseen ja nousuun. Erityisesti kansainvälisesti 2020-luvun Lappi tunnetaan joulusta, revontulista ja talvimaisemista. Vielä 1990-luvun alussa talvi- ja kesämatkailu olivat määriltään lähes tasavahvoja ja rekisteröidyissä yöpymisissä kirjattiin vain muutaman kymmen tuhannen eroja sesonkien välillä (Hakkarainen & Satokangas, 202). Nykypäivänä talvisesongin ylivoima on yli kaksinkertainen kesään nähden. Talvikaudella 2022-2023 rekisteröityjä yöpymisiä kirjattiin 2 222 000 (Lapin liitto, 2023a), kun kesällä 2022 yöpymisten määrä oli 1 062 000 (Lapin liitto, 2023b).

Koronapandemia romahdutti muun maailman tavoin myös Lapin kansainvälisen matkailun. Lapin matkailu toipui koronasta sekä kansallisesti että kansainvälisesti huomattavan nopeasti. Rekisteröityjen yöpymisten määrä palasi jo kaudella 2022-2023 lähes koronaa edeltäviin lukuihin ja talvisesonki 2023-2024 tuotti uudet ennätysluvut. Toimialan nopea elpyminen on mahdollistanut myös matkailuyritysten toipumisen ja palauttanut yritysten mahdollisuudet investointeihin. Koronan korostamat trendit ovat Lapin matkailun kehittämislle myönteisiä. Ilmastonmuutos ja esimerkiksi perinteisten Etelä-Euroopan matkailualueiden ilmaston voimakas lämpeneminen on myös lisännyt globaalia työntövoimaa viileiden alueiden matkailun kysynnälle.

Lapissa matkailua palvelee asukasmääriin suhteutettuna kattava lentokenttäverkosto, mutta maata pitkin tapahtuvat siirtymät matkakohteisiin haastavat toimijoita koko alueella. Hankkeessa Lapin aluetoimijat asettivat tavoitteekseen kehittää alueita ja kohteita, joissa matkaketjut toimivat ja joiden palveluista ja elämyksistä on saatavissa paikkaperustaista tietoa digitaalisesti. Kokeiluissa pilotointiin ja kehitettiin liikkumisenkapasiteetin ja kaluston resurssiviisasta hallintaa, matkailun ja liikkumisen palveluiden yhdistämistä yhtenäiseksi palveluksi sekä tapahtuman toiminnanohjauksen kehittämistä. Kokeilujen lisäksi merkittävässä roolissa oli alueellisen matkailuliikkumisen ja saavutettavuuden kehittämisen yhteisalueelliset näkökulmat.

Pilottialueen kehittämistoimenpiteet ja kokeilut sijoituivat Tunturi-Lappiin, Rovaniemelle ja Ruka-Kuusamoon. Yrityskehitystyössä ja kokeilussa mukana olivat Beyond Arctic, Kovakoodarit, Sitowise ja Matkahuolto. Alueellinen kehitystyö kanavoitui hankkeessa mukana olleiden kehitysorganisaatioiden, Naturpoliiksen ja Tunturi-Lapin Kehitys ry:n kautta. Rovaniemen alueelta hankkeessa ei ollut mukana aluekehittäjiä ja Rovaniemen alueen kokeilut keskittyivät yrityskokeiluihin. Aluekehittämisen näkökulmaa vietiin eteenpäin verkostoitumalla Rovaniemen kaupungin koordinoiman kaupungin innovaatioekosysteemejä kehittävän *Innokaupungit* Rovaniemen osahankkeen kanssa.

2 Matkailuliikkumisen tilannekuva

2.1 Liikkumisen palvelut harvan asutuksen ja matkailukeskusten tarpeisiin

Harvaan asuttujen alueiden, kuten Lapin matkailuliikkumiseen liittyy lukuisia erityiskysymyksiä, jotka juontuvat alueiden maantieteellisestä sijainnista, erilaisista demografisista tekijöistä, lakisääteisistä velvoitteista ja matkailun tarpeista. Perifeeriset, luonnonolosuhteiltaan houkuttelevat matkakohteet ja -alueet ovat usein vaikeasti saavutettavia liikkumisen palveluiden kokonaisinfrastruktuurin näkökulmasta. Muulta Euroopasta tarkasteluna saarimaisen alueen tavoittaminen pohjautuu pääosin toimivaan lentosaavutettavuuteen. Kohteiden lähimmät liikennekeskittymät eivät kuitenkaan tarjoa kattavaa tarjontaa säännöllisestä ja ympärivuotisesta liikenteestä, myös viimeiset "mailit" liikennekeskittymistä kohteisiin voivat olla pitkiä ja niillä liikennöivä julkinen liikenne olematonta. Liikennepalveluiden löydettävyyden on myös oma haasteensa.

Harvaan asuttujen alueiden demografiset olosuhteet luovat haasteita julkisen liikenteen liikkumispalveluiden tarjoamiselle. Kun vähälukuinen pysyvä väestö hajautuu usein pitkienkin välimatkojen päähän toisistaan, tekee se joukkoliikenne- ja muiden liikennepalveluiden tarjoamisesta markkinaehtoisesti vaikeaa. Useimmiten harvaanasuttujen alueiden liikkuminen rakentuu yksityisten käyttäjien henkilöautoliikenteestä ja julkinen liikenne on painottunut eri julkissektorien kustantamiin matkoihin, kuten sote-kyyteihin ja koulukuljetuksiin. Näitä palveluita on kuitenkin rajallisesti ja usein kuljetustarjonta painottuu kouluvuoden arkipäiviin. (ks. esim. Eckhardt, ym. 2017b.) Kun ihmisellä ei ole mahdollisuutta liikkua kohtuullisella vaivalla, kohtuullisilla kustannuksilla ja kohtuullisessa ajassa päivittäisten tarpeiden kannalta, tilannetta voidaan kuvata saavutettavuusköyhyydeksi (Lucas, ym. 2016).

Julkisten liikennepalveluiden käyttäjien kokema saavutettavuusköyhyys on jaettua sekä paikallisten että matkailijoiden näkökulmista. Saavutettavuusköyhyyttä lisää olemassa olevien liikkumisen palveluiden huono löydettävyyden. Liikkumispalvelutiedon ohella matkailijalle on oleellista tavoittaa myös muuta informaatiota kohteesta ja sen palveluista. Erityisesti kansainväliselle matkailijalle vaihtoehtojen kulkutapojen ja eri liikennevälineitä ja -muotoja yhdistävien matkaketjujen etsiminen, löytäminen ja muodostaminen on työlästä ja monimutkaista. Olennaisia tietoja esimerkiksi matkustusmuodoista, aikatauluista ja kohteessa olevista palveluista on pirstaleisesti tarjolla lukuisten eri verkkosivustojen ja -palveluiden kautta. Palveluiden löydettävyyden merkittävänä hidasteena on niistä saatavissa olevan digitaalisen tiedon puute, tai olemassa olevan datan heikko laatu. Erityisesti matkailupalveluiden data on puutteellista. Erilaisten datalähteiden tuottaman tiedon yhteistoiminnallisuus on myös vielä monelta osin kehitysvaiheessa.

Saavutettavuus on keskeinen alueiden elinvoimaisuuden tekijä toimialasta riippumatta ja se on usein merkittävässä roolissa aluekehitystyössä. Matkailupalveluiden tuottajille palveluiden saavutettavuus on konkreettisesti eilinehto ja saavutettavuustyö on keskeisellä sijalla myös yritysten ja kohteiden omissa toimenpiteissä. Tämän vuoksi aluekehitystoimenpiteiden vahvistamisesta saavutettavuuden luomiseksi, turvaamiseksi ja edistämiseksi on tullut yksi erityisesti matkailutoimialan edunvalvonnan keskeisistä strategisista tavoitteista. Tavoitteisiin kiinnitetään myös huomiota globaalisti eri alueellisissa ja kansallisissa matkailustrategioissa (Hakkarainen, ym., 2017.) Kansallisella tasolla, monilla matkailualueilla tehtävä saavutettavuustyö nostaakin matkailun edunvalvontaa hoitavat alueorganisaatiot erillisrooliin oman toimialansa edustajina saavutettavuuden ja liikennepalveluiden alueellisiin kehittämissyihin.

Ulkoisen saavutettavuuden rinnalla alueiden ja kohteiden sisäinen saavutettavuus on merkittävä tekijä matkailuliiketoiminnan ja alueen tasapainoiselle kehittämiselle. Voimakas sesonkivaihtelu ja sitä myötä

yrkästi vaihtelevat käyttäjämäärät sekä eri vuoden aikojen erilaiset asiakasprofiilit haastavat monin tavoin matkailun kestäväen kehittämisen pyrkimystä. Nykyisten talvisesonkien aikana liikennepalveluiden käyttäjämäärät nousevat pysyvän väestön muutamista sadoista kymmeneen tuhansiin, mikä luonnollisesti vaikuttaa merkittävästi alueen joukkoliikenteen suunnitteluun. Ympärivuotisuuden tavoitteesta onkin tullut Lapin matkailun kehityksen kriittinen painopiste.

Matkailutoimiala on tuottanut erilaisia ratkaisuja puuttuvien liikenneyhteyksien korvaamiseen. Puuttuvaa julkista liikennettä korvataan tarjoamalla omia liikennöintipalveluita tai ohjaamalla matkailijoita vuokra-autojen käyttäjiksi. Matkakohteet ja -yritykset ovat myös kehittäneet omia matkailijoille tarkoitettuja liikkumisen ratkaisuja, jotka toimivat julkisen reitti- tai kutsuohjautuvan liikenteen tavoin, näistä tunnetuimpina esimerkkeinä tunturikeskusten skibus-palvelut ja lentokenttäbussit. FIT ME! -hankkeen arviointien osana esiteltävä Matkahuollon, Apukka Resortin ja Kutilan liikenteen tuottama, *Apukka-Shuttle bus –konsepti*, esittelee yhden matkailutoimialalähtöisen esimerkin liikkumisen palvelusta, jonka tavoitteena on myös lisätä julkisen liikenteen palveluja paikallisille.

Matkailija ei liikkua tunnistamalla kohde- eikä aluerajoja, mikä haastaa julkisen liikenteen tarjoajat ja erityisesti palveluiden käyttäjät. Kun liikkumisen pitäisi ylittää monien eri liikenteen toimivaltaisten viranomaisten hallinnoimia aluerajoja kuntien, maakuntien ja valtioiden välillä saumattomana kokonaisuutena, törmätään moniin haasteisiin. Esimerkiksi palveluiden tarjoumaa esitetään usein vain yhden alueen näkökulmasta, alueitten välinen hinnoittelu voi olla hyvinkin erilaista, palveluiden erilaiset lakisääteiset rajoitteet eivät välttämättä ole nähtävissä eikä ymmärrettävissä kaikille toimijoille esimerkiksi lauttaliikenteessä tai rajat ylittävässä linja-autoliikenteessä.

Alueiden ja kuntien näkökulmasta matkailuliikkumisen palveluiden tuottamisessa on huomioitava, millä tavoin alati supistuvat resurssit kohdennetaan, lakisääteisti kansalaisille tarjottaviin palveluihin ja monelle harvaan asutulle alueelle keskeisen elinkeinon, matkailun, kriittisen toimintaehdon, saavutettavuuden, vaateiden toteuttamiseen. Palveluiden digitaalisesti löydettävyyden kehittämiseksi tarvitaan yhä panostuksia ja osaamista, jota ei välttämättä pienten kuntien ja matkailualueiden toimijoilta löydy.

Lapin alueellisena erikoisuutena toimijajoukossa näkyy Suomen liittyminen NATO:n vuonna 2023. Tiivistynyt puolustusyhteistyö NATO:n kanssa on johtanut Puolustusvoimien roolin näkyvää ja nopeaan muutokseen liikkumisen palveluiden, erityisesti liikkumisen infrastruktuuriin vaikuttavassa toimijajoukossa. Erityisesti puolustusyhteistyö on nostanut esiin uudenlaisia tarpeita tie- ja raideliikenneverkostolle ja niiden kuljetuskapasiteeteille, tarpeet myös vaativat merkittäviä liikenneinfrastruktuurin kehitystoimia. Maailman poliittinen tilanne myös puoltaa vahvasti erilaisia puolustusyhteistyöhön liittyvien hankkeiden rahoitusta.

2.1.1 Tunturi-Lappi

Tunturi-Lappi on tyypillinen alue Lapissa: paikallinen asutus on harvaa ja levinnyt laajalle alueen kuntiin ja jonka asutuksen taajamien ja kylien väliset etäisyydet ovat pitkiä. Toisaalta alueella sijaitsee matkailukeskuksia, joissa sesonkiaikoina on keskisuurta kaupunkia vastaava väestötiheys. Tunturi-Lapin alueella on useita suurtuntureita ja yksi Suomen suosituimmista kansallispuistoista, Pallas-Yllästunturin kansallispuisto.

Seutukunnan muodostavat Länsi-Lapin neljä kuntaa: Kolari, Kittilä, Muonio ja Enontekiö. Tunturialueella sijaitsee useita matkailukeskuksia Levi, Ylläs, Pallas ja Olos sekä Kilpisjärven ja Hetan alueet. Alueen matkailutoimintaa hallinnoi kolme matkailun alueorganisaatiota, Visit Ylläs, Visit Levi ja Discover Muonio. Matkailun kehittämiseen osallistuu myös seutukunnan edunvalvoja Tunturi-Lapin kehitys ry.

Alueen omia liikennekeskittymiä ovat Kittilän ja Enontekiön lentoasemat sekä Kolarin rautatieasema. Talvikaudella alueella liikennöivät Levin ja Ylläksen Skibussit ja lentokenttäbussit. Tunturi-Lapin läpi kulkee kaksi suoraa maantieyhteyttä Pohjois-Norjaan. Tunturi-Lapin alueelle on laadittu vuonna 2022 kaikkien

neljän kunnan yhteinen, erityisesti matkailuliikkumisen huomioiva *Kestävän liikkumisen strategia*. Kaudelle 2025 on vahvistettu ensimmäiset ympärivuotiset suorat lennot Kittilän lentokentältä Eurooppaan. Kesälentojen jatkon turvaaminen ja lentojen mahdollistaman ympärivuotisen kasvun potentiaalin realisoiminen on alueen kehittäjien ensisijaisena lyhyen aikavälin kehitystavoitteena.

2.1.2 Ruka-Kuusamo

Ruka-Kuusamo alueen matkailuliikkumisen kehittämisessä hallinnollisesti erityiseksi ja haasteelliseksi tekee matkailualuekokonaisuuden sijoittuminen viiden kunnan Kuusamon, Taivalkoskien, Pudasjärven, Suomussalmen ja Posion sekä liikkumisen palveluiden näkökulmasta myös Sallan alueella ja näin ollen kolmen maakunnan alueelle. Alueen matkailua edistävä alueorganisaatio on Visit Ruka. Alueen matkailulliseen kehittämiseen osallistuu myös kehitysyhtiö Naturpolis oy.

Liikennekeskittymien osalta alueen oma Kuusamon lentokentän rinnalla on huomioitava alueen ulkopuolella sijaitsevat liikennekeskittymät: Rovaniemen, Oulun ja Kajaanin lentoasemat, Rovaniemen, Oulun, Kemijärven ja Kajaanin juna-asemat Liikkumisen palveluiden kokonaisuutta kartoittaessa ja suunniteltaessa tämä tarkoittaa toimijajoukon kasvamista merkittävästä.

Alueen aiempien saavutettavuuden kehittämishankkeiden yhtenä ongelmana oli ollut rahoitusinstrumenttien ohjaamat aluerajaukset, joiden mukaan saavutettavuutta oli käsitelty vain Pohjois-Pohjanmaan maakunnan näkökulmasta. Esimerkiksi Lapin maakunnan puolella sijaitsevilla liikennekeskittymillä Rovaniemen lentoasemalla sekä Rovaniemen ja Kemijärven rautatieasemilla on merkittävä rooli Ruka-Kuusamon alueen saavutettavuudessa. Näiden lisäksi alueelle saapuu jonkin verran matkailijoita Kajaanin lentokentän ja rautatieaseman kautta. Rakennettaessa kokonaiskuvaa alueen matkailuliikkumisesta ja saavutettavuudesta on tärkeää huomioida myös näiden liikennekeskittymien kautta tapahtuva matkailuliikkuminen.

2.2 Hallinnolliset toimijakartat

Taulukoissa 1 ja 2 on kuvattu Lapin pilottialueen matkailuliikkumisen alueellinen hallinnollinen toimijarakenne toimijoiden vastuualueineen sekä matkailutoimialan että liikenne- ja liikkumisen palveluiden näkökulmista.

Taulukko 1. Matkailuliikkumisen alueelliset toimijat matkailun näkökulmasta Lapin pilottialueella

MATKAILU	<i>Tunturi-Lappi</i>	<i>Ruka-Kuusamo</i>	<i>Rovaniemi</i>
Toimijakategoria	Alueelliset toimijat ja hallinnolliset työvälineet		
Maakuntaliitto Strateginen suunnittelu ja hankerahoitus	Lapin liitto: Maakuntakaava, Lappi-sopimus, Lapin matkailustrategia, Lapin älykkään erikoistumisen strategia, Pohjoisen liikennestrategia	Pohjois-Pohjanmaan liitto: Maakuntakaava, Pohjois-Pohjanmaan matkailustrategia, Pohjoisen liikennestrategia	Lapin liitto: Maakuntakaava, Lappi-sopimus, Lapin matkailustrategia, Lapin älykkään erikoistumisen strategia, Pohjoisen liikennestrategia
ELY-keskus	Lapin ELY-keskus: Kehitysrahoitus ja yritystuet	Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus: Kehitysrahoitus ja yritystuet	Lapin ELY-keskus: Kehitysrahoitus ja yritystuet
Kunnat ja elinkeinoyhtiöt	Kittilä (Kideve), Kolari, Muonio ja Enontekiö	Kuusamo, Taivalkoski, Pudasjärvi, Suomussalmi ja Posio sekä Salla	Rovaniemi, Ranua
DMO / Visit organisaatiot	Visit Levi, Visit Ylläs, Discover Muonio	Ruka-Kuusamo Matkailu ry / Ruka.fi, Matkalle Sallaan ry / Visit Salla	Visit Rovaniemi
Yhdistykset ja kehitysyhtiöt Eduvalvonta ja toimialan kehittäminen	Tunturi-Lapin kehitys ry, Lapin Matkailuelinkeinon Liitto (LME)	Naturpolis oy	Lapin Matkailuelinkeinon Liitto (LME)
Valtion erityistehtävä-yhtiöt ja liikelaitokset Kansallispuistot, luontokeskukset, luontomatkailun kehittäminen	Metsähallitus: Ylläs-Pallas kansallispuisto, Mallan luonnonpuisto, erämaa-alueet, luonto- ja opastuskeskukset, virkityskäytön rakenteet, reitistöt, hoito- ja käyttösuunnitelmat, luontomatkailun kehitys- ja saavutettavuushankkeet	Metsähallitus: Oulangan, Riisitunturin, Hossan ja Sallan kansallispuistot, luontokeskukset, virkityskäytön rakenteet, reitistöt, hoito- ja käyttösuunnitelmat, luontomatkailun kehitys- ja saavutettavuushankkeet	Metsähallitus: Napapiirin retkeilyalue, luontomatkailun kehitys- ja saavutettavuushankkeet
Liikennöitsijät ja matkailuyritysten tuottamat liikkumisen palvelut	Markkinaehtoinen reittiliikenne, Ylläs ja Levi skibussit, tilausajoliikenne, taksit, matkailutuotteisiin kuuluvat liikkumisen palvelut	Markkinaehtoinen reittiliikenne, Ruka skibus, tilausajoliikenne, taksit, matkailutuotteisiin kuuluvat liikkumisen palvelut	Markkinaehtoinen reittiliikenne, Apukka Shuttle Bus, tilausajoliikenne, taksit, matkailutuotteisiin kuuluvat liikkumisen palvelut
Puolustusvoimat ja Rajavartiosto	Jääkäriprikaatti ja Lapin rajavartiosto, puolustusyhteistyö, rajavalvonta	Lapin ja Kainuun rajavartiostot, puolustusyhteistyö, rajavalvonta	Jääkäriprikaatti ja Lapin rajavartiosto, puolustusyhteistyö, rajavalvonta

Taulukko 2. Matkailuliikkumisen alueelliset toimijat liikennepalveluiden näkökulmasta Lapin pilottialueella

LIIKENNE	<i>Tunturi-Lappi</i>	<i>Ruka-Kuusamo</i>	<i>Rovaniemi</i>
Toimijakategoria	Alueelliset toimijat ja hallinnolliset työvälineet		
Maakuntaliitto Strateginen suunnittelu ja hankerahoitus	Lapin liitto: Maakuntakaava, Lappi-sopimus, Lapin matkailustrategia, Lapin älykkään erikoistumisen strategia, Pohjoisen liikennestrategia	Pohjois-Pohjanmaan liitto: Maakuntakaava Pohjois-Pohjanmaan matkailustrategia, Pohjoisen liikennestrategia	Lapin liitto: Maakuntakaava, Lappi-sopimus, Lapin matkailustrategia, Pohjoisen liikennestrategia
ELY-keskus	Lapin ELY-keskus: Tuettu seudullinen joukkoliikenne, kehitysrahoitus ja yritystuet	Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus (ja Lapin ELY): Tuettu seudullinen joukkoliikenne, kehitysrahoitus ja yritystuet	Lapin ELY-keskus: Tuettu seudullinen joukkoliikenne, kehitysrahoitus ja yritystuet
Kunnat ja elinkeinoyhtiöt	Kittilä, Kolari, Muonio ja Enontekiö: Koulukuljetukset, palveluliikenne. Muonio: lentokenttäkuljetukset	Kuusamo, Taivalkoski, Pudasjärvi, Suomussalmi, Salla ja Posio: Koulukuljetukset, palveluliikenne	Rovaniemi, Ranua: Paikallisiikenne (Linkkari), palvelu- ja työmatkaliikenne (Linkkari)
Hyvinvointialueet	Lapha: palvelu- ja sotekuljetukset	Pohde: palvelu- ja sotekuljetukset	Lapha: palvelu- ja sotekuljetukset
DMO / Visit organisaatiot	Visit Levi, Visit Ylläs, Discover Muonio	Ruka-Kuusamo Matkailu ry	Visit Rovaniemi
Yhdistykset ja kehitysyhtiöt, Eduvalvonta, saavutettavuuden kehittämien	Tunturi-Lapin kehitys ry, Lapin Matkailuelinkeinon Liitto (LME), Yrittäjäyhdistykset	Naturpolis oy	Lapin Matkailuelinkeinon Liitto (LME)
Metsähallitus	Saavutettavuus-hankkeet	Saavutettavuus-hankkeet	Saavutettavuus-hankkeet
Kansalliset liikumisen palveluiden toimijat	VR, Finnair, Finavia, Matkahuolto, Liikennöitsijäyhdistykset	Finnair, Finavia, Matkahuolto, Liikennöitsijäyhdistykset	VR, Finnair, Finavia, Matkahuolto, Liikennöitsijäyhdistykset
Alueelliset liikumisen palvelut:	Markkinaehtoinen reittiliikenne (ml. lentokenttäbussit), Ylläs ja Levi skibus, tilausajoliikenne, taksit, matkailutuotteisiin kuuluvat liikumisen palvelut	Markkinaehtoinen reittiliikenne (ml. lentokenttäbussit), Ruka skibus, tilausajoliikenne, taksit, matkailutuotteisiin kuuluvat liikumisen palvelut	Markkinaehtoinen reittiliikenne, Apukka Shuttle Bus, tilausajoliikenne, taksit, matkailutuotteisiin kuuluvat liikumisen palvelut
Liikennekeskukset	Lentoasemat: Kittilä, Rovaniemi, Enontekiö Rautatieasemat: Kolari, Rovaniemi	Lentoasemat: Kuusamo, Rovaniemi, Oulu ja Kajaani ja Rautatieasemat: Rovaniemi, Oulu, Kemijärvi ja Kajaani	Rovaniemen lentoasema ja Rovaniemen rautatieasema
Puolustusvoimat, NATO ja Rajavartiosto	Jääkäriprikaatti ja Lapin rajavartiosto, puolustusyhteistyön vaikutukset liikenneinfran kehittämiseen	Lapin ja Kainuun rajavartiostot, puolustusyhteistyön vaikutukset liikenneinfran kehittämiseen	Jääkäriprikaatti ja Lapin rajavartiosto, puolustusyhteistyön vaikutukset liikenneinfran kehittämiseen

Toimijataulukot kuvantavat selkeästi Ruka-Kuusamon alueen ja Tunturi-Lapin alueen monitoimijaisuutta niin matkailun kuin liikenteen palveluiden näkökulmasta. Monitoimijaympäristössä matkailuliikkumisen kokonaiskuvan rakentaminen ja hallinta vaati monien erilaisten hallinnollisten rajojen ylittämistä, laajaa palveluntuottajien kentän tuntemusta ja avointa yhteistyötä jo omalla lähialueellakin toimittaessa. Tämän kokonaisuuden haltuun ottoon ja toimenpiteiden resurssointiin on Tunturi-Lapin alueella suunnitelmallisesti edetty ensin tutkimus- ja kehitysorganisaatiovetoisilla hankkeilla ja nyt alueen kuntien, matkailun alueorganisaatioiden ja Tunturi-Lapin kehitys ry:n vetämillä kehitystoimenpiteillä ja hankkeilla.

3 Hanketoimenpiteet Lapin pilottialueella

3.1 Tunturi-Lappi

Tunturi-Lapin alueella FIT ME! -hanke toimi alkuvaiheessa tiiviissä yhteistyössä *KeLiPa* -hankkeen kanssa. Syksyllä 2021 käynnistettiin Tunturi-Lapin retkibussi -konseptin suunnittelu uudesta julkisen liikenteen Ylläs-Pallastunturin kiertävästä julkisen liikenteen toteutuksesta. Konseptisuunnittelun yhteydessä tuotettiin hankeyhteistyönä Tunturi-Lapin alueella maata pitkien matkailevien asiakasprofiilit.

Hankeyhteistyönä käynnistettiin myös Tunturi-Lapin liikkumisen palveluiden kokonaishallinnan kehitystyö. Kehitystyö tiivistyi syksyllä 2023 järjestettyyn työpajasarjaan, jonka tuloksena jätettiin alueen kuntien yhteishakemus alueelliseen matkailuliikkumisen kokonaishallinnan resurssointiin ja mallintamiseen tähdännyt Traficomin liikkumisen avustus -hakemus. Hakemusta ei rahoitettu. Työn alla on uusi Traficom – hakemus (joulukuun 2025 haku) matkaketjujen ja uusien liikkumisen palveluiden kehittämisestä sekä AKKE – hanke (marraskuun 2025 haku) erilaisten liikkumisen palveluiden yhdistävän alueellisen teknisen ratkaisun esiselvitykseen.

Taulukko 3. Yhteiskehittämisen toimenpiteet Tunturi-Lapin alueella.

YHTEISKEHITTÄMISEN TAVOITE	TAPAHTUMA / TOIMENPIDE	SISÄLTÖ	AIKA
<i>Matkailuliikkumisen konseptit</i>	TL8-bussityöpaja, Tunturi-Lappi	Uuden julkisen liikenteen bussireitin suunnittelun käynnistäminen, Tunturi-Lapin matkailun käyttäjäpersoonat	12.8.2021
	FIT-(pyörä)matkailijan profilointi ja matkailijan digitaalinen toiminnallisuus, Rovaniemi-Ylläs	Käyttäjäpersoonat, palvelupolut ja -konseptit	1.-2.9.22
	Juna+bussi -työpaja, verkko	Matkaketjujen rakentaminen	24.11.2022
<i>Paikkatieto</i>	Paikkatietotyöpaja, Ylläs	Ylläksen alueen karttapohjaisen kohdehallinnan uudistaminen	13.12.2021
<i>Kapasiteetin hallinta ja optimointi</i>	Tunturi-Lapin matkailuliikkumisen toiminnanohjaus -työpaja, Levi	Matkahuollon, Kovakoodarien ja Sitowisen toiminnanohjausratkaisujen esittely	22.5.2023
	Tunturi-Lapin matkailuliikkumisen uudet ratkaisut	Muonion kunnan liikenteen toiminnanohjaus ja lentokenttäkuljetukset	1.6.2023
<i>Matkailuliikkumisen kokonaishallinta</i>	Tunturi-Lapin työpajasarja: matkailuliikkumisen kokonaishallinta ja uudet liikkumisen ratkaisut	Alueellisen matkailuliikkumisen kokonaishallinnan kehittäminen	15.9.23, 29.9., 24.10.23, 13.11.23

Tunturi-Lapin asiakasprofiilit

FIT ME! hankkeen yhteiskehittämisen lähtökohdaksi tuotettiin erilaisia asiakasprofiilaita julkisia liikkumisen palveluita käyttävistä matkailijoista. Ensimmäisen vaiheen yleiset asiakasprofiilit tuotettiin hankkeen Co-Creation vaiheen aikana ja ne esittivät yhden yleisluontoisen asiakasprofiiliin Tunturi-Lapin alueelle (Kuva 2). Toisen vaiheen käyttäjäryhmiä yksityiskohtaisemmin erittelevät profiilit tuotettiin hankkeen kehitystoimenpiteiden yhteydessä yhdessä Kestävän liikkumisen palvelun ekosysteemi (KeLiPa) -hankkeen kanssa.

Kuva2. Tunturi-Lapin matkailijan yleisprofiili



BERNIE SCHUTZ

KUKA?

30-vuotias insinööri Hannoverista, Saksasta. Sinkku. Työskentelee elintarviketeollisuudessa kasvisruokainnovaatioiden parissa. Kiinnostunut ruoasta myös vapaa-ajalla, pitää kokkailusta ja uusien makujen maistelusta. Harrastaa luonnossa liikkumista: maastopyöräilyä, polkujuoksua ja vaellusta. Matkallaan kiinnostunut kokeilemaan samoja, mutta myös uusia luontoliikunnan muotoja. Kiinnostunut myös paikallisista tavoista.

MITÄ?

Matkustaa kolme miehen ystäväporukalla Pallas-Ylläs -alueelle viikoksi vaeltamaan kesäkuussa yöttömien öiden vuoksi. Ovat varanneet matkat itse ja aikovat yöpyä osan ajasta maastossa. Saapuvat junalla Kolariin ja ovat varanneet ensimmäisen yön Ylläkseltä. Aikomuksena vuokrata läskipyörät ainakin muutamaksi päiväksi. Ovat pohtineet myös mahdollisuutta kokeilla kalastusta. Ja haluavat ehdottomasti kokea suomalaisen saunan.

MIKSI?

Ovat reissanneet Keski-Euroopan luontokohteissa ja haluavat kokea jotain uutta siihen verrattuna. Kiinnostuneet valoisien öiden mahdollistamasta harrastamisesta ympäri vuorokauden.

Asiakasprofiilaitoitten laatimisen tausta-aineistoina käytettiin kansainvälisiä matkailun trendiraportteja, Visit Finlandin tuottamia Suomeen tulevien kansainvälisten matkailijoiden asiakasprofiilaineistoja, alueilla tuotettuja nykytilakuvauksia ja tulevaisuuden asiakas -aineistoja sekä aluetoimijoiden haastatteluja oman alueensa matkailusta ja asiakkaista. Asiakasprofiilit esitellään omina case-kortteina hankkeen verkkosivuilla.

Tunturi-Lapin retkibussi (TL8) yhteiskehittämisen lähtökohdaksi tuotettiin tarkennetut asiakasprofiilaitoitten Tunturi-Lapin, julkisia liikkumisen palveluita käyttävistä, matkailijoista. Asiakasprofiilaitoitten laatimisen tausta-aineistoina käytettiin kansainvälisiä matkailun trendiraportteja, Visit Finlandin tuottamia asiakasprofiilaineistoja, alueilla tuotettuja nykytilakuvauksia ja tulevaisuuden asiakas -aineistoja sekä aluetoimijoiden haastatteluja oman alueensa matkailusta ja asiakkaista.

Tunturi-Lapin asiakasprofiilaitoitten tuotettiin yhteistyössä Kestävän liikkumisen palveluiden ekosysteemi, KeLiPa -hankkeen kanssa, ensisijaisesti Tunturi-Lapin retkibussi -konseptin suunnittelun tueksi. Konseptissa työstettiin uutta matkailuelinkeinon erityistarpeet keskeisesti huomioivaa, Pallas-Yllästunturin kansallispuistoa kiertävää, julkisen liikenteen reittiä. Profiileihin tuotettiin neljän Tunturi-lapin eri kohteissa liikkuvan matkailijan profiili.

Kuva 3. Profiili 1: Kotimainen laskettelija.



TITTA KUOPPALA

KUKA?

30-vuotias junior developer Espoosta. Sinkku. Työskentelee isossa softatalossa verkkosivukehityksen parissa. Käyttää miellään teknologiaa myös vapaa-ajallaan tukena päivittäisissä toiminnoissaan. Ei kuitenkaan niinkään suoritusensa mittaamisessa vaan sisällöntuojana elämään. Viettää aktiivista kaupunkielämää arjessaan. Vapaa-ajalla harrastaa intohimoisesti laskettelua ja ulkoilua. Matkallaan toivoo pääsevänsä joustavasti aktiviteettien äärelle.

MITÄ?

Matkustaa ystäväporukalla Tunturi-Lapin alueelle loppukeväästä viikoksi laskemaan vaihtelevissa kohteissa. Ovat varanneet matkat itse ja ostaneet SuperSkiPass-lipun, joka käy Ylläksellä, Levillä, Oloksella ja Pallaksella. Majoittuvat Ylläksellä omassa mökissä. Saapuvat junalla Kolariin. Matka keskittyy laskemiseen ja ystäväporukan yhdessäoloon sekä vanhojen laskututtujen tapaamiseen.

MIKSI?

Intohimoinen laskija käy Keski-Euroopassa tyypillisesti laskemassa vuosittain, mutta myös kotimaan kohteet kuuluvat repertuaariin. Loppukeväästä kotimaan rinteet ovat yhä auki, eikä siellä ole suurempaa ruuhkaa. Liikkuu TL8lla, koska bussi mahdollistaa kaikille seurueen jäsenille rennon meiningin sekä ennen että jälkeen laskupäivän, kun kenenkään ei tarvitse olla kuskina.

Profiilissa 1 on kuvattu kotimainen laskettelija, joka on ostanut Tunturi-Lapin hiihtokeskuksissa Ylläksellä, Levillä, Oloksella ja Pallaksella käyvän Super Ski Pass -lipun. Matkailija majoittuu Ylläksellä ja haluaa hyödyntää lippuaan myös muissa Tunturi-Lapin keskuksissa.

Kuva 4. Profiili 2: Ylläs-Levi maastopyöräilijä.



PETTERI LAHTINEN

KUKA?

44-vuotias toimittaja Jyväskylän seudulta. Työskentelee kaupunkilehden toimituksessa, mutta tekee juttuja myös saman konsernin maakuntalehteen. Perheeseen kuuluvat puoliso ja 11- ja 17-vuotiaat lapset. On innostunut luontoliikumisesta koronan myötä ja reilun puolen vuoden kokeilujen jälkeen hankkinut oman pyörän. Arjessa liikkuu lähiseudun luontoalueilla omalla pyörällään yksin ja yhdessä puolison kanssa. Ikuistaa luontokokemuksiaan myös kuvaamalla.

MITÄ?

On saapunut autolla perheen kanssa Levin alueelle viettämään kesälomaa. Perheen lapset eivät välitä pyöräilystä ja muu perhe jää auton kanssa Levin alueelle päiväksi, kun Petri suuntaa vaihtelun vuoksi pyöräilemään Ylläkselle. Hän lähtee matkaan aamulla ja palaa majoitukseen lähelle Levin keskustaa iltapäivällä.

MIKSI?

Haluaa pyöräillä erilaisilla reiteillä ja maastossa kuin eteläisemmässä Suomessa. Käyttää TL8aa, koska se mahdollistaa pyörän kuljettamisen ja helpon siirtymän kohteiden välillä jättäen perheen auton muun perheen käyttöön.

Profiilin 2 pyöräilijä haluaa kokea kahden Tunturi-Lapin hiihtokeskuksen yhdistävän Ylläs-Levi maastopyöräreitin pyöräilijä, joka tarvitsee iltapäivällä kyydin takaisin Leville tai aamulla kyydin reitin lähtöpisteeseen Ylläkselle.

Kuva 5. Profiili 3: Maata pitkin matkaileva kansainvälinen yksilömatkailija.



AARON DE BOER

KUKA?

57-vuotias belgialainen yläkoulun yhteiskunnallisten aineiden lehtori. Perheeseen kuuluu puoliso ja aikuiset lapset sekä yksi lapsenlapsi. On kiinnostunut Pohjoismaiden yhteiskunnista. Ovat matkustaneet vaimon kanssa paljon eri puolilla maailmaa. Matkailu on yhteinen harrastus. Kohteissa haluavat tutustua paikalliseen kulttuuriin ja pitävät myös patikoinnista ja muusta rauhallisesta toiminnasta.

MITÄ?

Matkustaa vaimonsa ja ystäväpariskunnan kanssa kokeakseen pohjoisen ainutlaatuisen talven ja luonnonilmiöt, mutta myös tutustuakseen kulttuuriin. Tavoitteena on kokea pohjoinen mahdollisimman kattavasti. Saapuvat lentämällä Tromssaan, missä viettävät kaksi vuorokautta. Tromssasta jatkavat Arctic Route -bussilla Muonioon. Yöpyvät Muoniossa ja käyvät poro- ja koiravaljakkosafareilla. Näiden jälkeen matka jatkuu lainion lumikylään yöpymään ja sieltä siirtyvät loppulomaksi Leville erilaisten aktiviteettien pariin. Kolmen Levillä vietetyn päivän jälkeen lentävät kotiin Kittilästä.

MIKSI?

Haluaa kokea erilaisia paikallisia asioita ja aktiviteetteja laajasti. Ei halua viettää lomaansa vain yhdessä paikassa, vaan liikkua sujuvasti eri kohteiden välillä. Käyttää TL8, koska sen varrelta löytyy useita kiinnostavia kohteita, joihin reitin ansiosta pääsee helposti.

Profiilissa 3 esitellään Tunturi-Lappiin maata pitkin saapunut kv-matkailija, joka haluaa kokea yhden loman aikana kaiken mahdollisen. Hän saapuu alueelle Arctic Route bussilla Tromssasta Muonioon, yöpyy Muoniossa. Matkansa aikana hän käy poro- ja koiravaljakkosafarilla ja matkustaa Lainion lumikylään yöpymään Lainion jälkeen hän matkaa vielä Leville loppulomaksi ja lopulta lentää Kittilästä kotiin, Keski-Eurooppaan.

Kuva x. Profiili 4: Hetta-Pallas reitin vaeltaja.



MARJA NIEMINEN

KUKA?

40-vuotias suuhygienisti Tampereelta. Perheeseen kuuluvat omillaan jo asuva parikymppinen poika sekä koira Martta, espanjan vesikoira. Vapaa-aika kuluu koiraharrastuksissa, koiraurheilu ja vaeltaminen koiran kanssa sekä kauempana että kohteissa kodin lähellä. Marja seuraa myös aktiivisesti erilaisia koiriin liittyviä keskusteluryhmiä sosiaalisessa mediassa.

MITÄ?

Matkustaa vaeltaakseen Hetta-Pallas-reitin koiransa kanssa. Siirtyy TL8lla Kolarin rautatieasemalta Hettaan reitin lähtöpisteelle. Vaelletuaan reitin Pallakselle Marja hyppää uudestaan TL8aan ja palaa takaisin Kolarin rautatieasemalle, mistä palaa takaisin kotiin Tampereelle.

MIKSI?

Koiran kanssa uuden, kiinnostavan reitin vaeltaminen. TL8 tarjoaa sujuvan matkaketjun kotoa kohteeseen ja takaisin.

Profiilin 4 vaeltaja suuntaa Pallas-Yllästunturin kansallispuistoon tavoitteenaan vaeltaa ikoninen Hetta-Pallas vaellusreitti. Hän tarvitsee kyydin ensin Kolarin rautatieasemalta Hettaan reitin lähtöpisteeseen ja sieltä venekuljetuksen Ounasjärven yli. Vaelluksen jälkeen hän tarvitsee vielä kuljetuksen Pallakselta Kolarin Rautatieasemalle.

Asiakasprofiilit ovat hyvä alku matkailusuunnittelulle ja tuotteistukselle. Yleiset profiilit ovat kuitenkin vain kehittämisen lähtöpiste. Profiilien tarkastelussa on hyvä erottaa kohdekehittämisen ja yritysten tuotekehittämisen näkökulmat. Millaista kohdetta halutaan rakentaa, miten siinä huomioidaan halutut asiakasryhmät entä missä visioituissa asiakkaiden kohderyhmässä on liiketoimintapotentiaalia yrityksille? Konseptien kehittämiseen edettäessä on tarpeen tarkentaa ja syventää halutun asiakkaan profiilia, jotta ymmärretään valikoidun asiakassegmentin tarpeet ja esimerkiksi matkailuliikkumisen tiedonhaunprosessit.

3.2 Ruka-Kuusamo

Ruka-Kuusamon alueella tehtiin alueellista kehittämistyötä liikenteen näkyväksi tekemisen ja liikkumisen palveluiden kokonaishallintaan keskittyen. Lisäksi erityisesti Ruka-Kuusamon alueella tuettiin matkailuliikkumisen datan digitointia ja edistettiin karttapohjaisen paikkatietoratkaisujen hyödyntämistä kohdehallinnan välineenä yhteistyössä Matkahuollon *Digitaaliset matkaketjut ja saavutettavuus (DigiMaSa)* hankkeen kanssa. Syksyllä 2023 alueella käynnistyi *Rethinking North – Ympärivuotisuus matkailun menestystekijäksi (Reino)* -hanke. Hankkeen yhtenä toimenpiteenä on elvyttää alueella aiemmin toiminut saavutettavuusfoorumi.

Saavutettavuusfoorumin uudelleen aktivoinnin taustalle käytiin lähetekeskusteluja FIT ME! -hankkeen tulosten hyödyntämisestä Reino:n toimenpiteissä. Keväällä 2024 edistettiin Ruka-Kuusamo alueen nostamisesta pilottialueeksi Visit Finlandin destinaatiotason matkailuliikkumisen ja saavutettavuuden STF-indikaattorien kehittämistyöhön. Visit Finlandin keväällä 2024 julkaistut resurssileikkaukset vaikuttivat suunniteltujen pilottien toteutukseen.

Taulukko 4. Yhteiskehittämisen temaattiset työpajat Ruka-Kuusamon alueella.

TAVOITE	TAPAHTUMA / TOIMENPIDE	SISÄLTÖ	AIKA
<i>Rikastettu reittiopas</i>	Rikastettu matkaketju -työpaja, Kuusamo	Kokeilun suunnittelu, ratkaisun potentiaali ja soveltuvuus alueen tarpeisiin	16.2.2023
<i>Kapasiteetin hallinta ja optimointi</i>	Matkaketjutyöpaja, Kuusamo	Kuusamon seudun matkaketjukokeilun suunnittelu	8.12.2022
<i>Matkailuliikkuksen kokonaishallinta</i>	Visit Finland DataHub kehittäminen, Kuusamo	Alueellinen näkökulma Visit Finland DataHub kehitystyöhön	22.11.2023
	Ruka-Kuusamo -alueen Saavutettavuusfoorumi	Saavutettavuusfoorumin elvyttäminen ja uudelleen kehittäminen ja Reino-hanke yhteistyö	11.12.2023
	Visit Finlandin STF-indikaattorit: matkailuliikkuksen ja päästölaskenta	Matkailuliikkuksen STF indikaattorit destinaatiossa	19.12.2023 23.1.24

3 Yrityskokeilut

Toiminnanohjaus nousi alueella toteutettujen yrityskokeilujen keskiöön. Rovaniemeläinen valokuvaamiseen ja pohjoiseen retkeilyyn erikoistunut ohjelmapalveluyritys, Beyond Arctic tunnisti jo FIT ME! -hankkeen Co-Creation vaiheessa Sitowise ja Kovakoodarit Oy yritysten kanssa yhteisiä intressejä yhteiskokeiluihin. FIT ME! Co-Innovation-hankkeessa yrityksen yhteiskehittäminen keskittyikin toiminnanohjauksen kehitystyöhön. Tavoitteena oli kehittää yrityksen toiminnanohjauksen kaluston- ja kohteidenhallintaa erityisesti yrityksen tuotteisiin ja toimintoihin liittyvän paikka- ja resurssitietojen osalta.

Co-Innovation vaiheen käynnistyttyä Beyond Arctic suunnitteli Sitowisen kanssa autojen kalustonhallinnan kokeilun ja aloitti Kovakoodarit Oy:n kanssa paikkatietoa hyödyntävän toiminnanohjauksen kokeilun suunnittelun. Kokeiluiden läpivientiin ja muutoksiin vaikuttivat matkailutoimialan kokemat rajut muutokset koronapandemian aiheuttaneesta täydellisestä pysähdystilasta Lapin matkailun kansainvälisestikin poikkeuksellisen nopeaan nousuun epidemian jälkeen. Kasvavan Lapin matkailun yhtenä kärkenä on Beyond Arcticin ydintuotteen, revontulivalokuvaussafarien eksponentiaalinen kysynnän kasvu. Toimintaympäristön merkittävät muutokset vaikuttivat myös kehittämistyöhön käytössä olleisiin resursseihin.

Hankkeen yrityksistä Kovakoodarit Oy, Sitowise ja Matkahuolto sparrasivat yhdessä Tunturi-Lapin toimijoita liikkuksen palveluiden alueellisesta järjestämisestä. Yritykset toivat esiin omien tuotteidensa ja tuotekehityssuunnitelmien kautta erilaisten järjestelmien etuja ja haasteita multidestinaation liikkuksen palveluiden järjestämiseen ja toiminnanohjauksen kehittämiseen. Työpajassa pohdittiin muun muassa yritysten ratkaisujen soveltuvuutta kuntien vastuulla olevien lentokenttäkuljetusten järjestämiseen.

3.3.1 Matkailutoimijoiden liikennöintikapasiteetin hallinta ja optimointi: Beyond Arctic & Sitowise

Beyond Arcticin ja Sitowisen suunnittelemissa kokeilussa, oli tarkoitus pilotoida alueellista safaripalveluihin sisältyvään liikkuamiseen käytettävien autojen alueellista poolia, yritysten väliseen autojen yhteiskäyttöön. Yritysten oli tarkoitus listata omat autonsa autopooliin, jota olisi hallittu yhteisen järjestelmän kautta. Koronan jälkeen kasvaneen markkinatilanteen nopea muutos vei kuitenkin mahdollisuudet autojen yhteiskäytöstä matkailuyritysten välillä. Ensisijaisena vaihtoehtoisena suunnitelmana katseet kohdennettiin vuokra- ja taksiautoyrityksiin. Yhteistyön käynnistäminen ei ollut liiketoiminnallisesti järkevää myöskään

vuokra-auto- tai taksiryityksille. Näin ollen markkinatilanteen muutokset söivät edellytykset kokeilun toteuttamiselta.

Tulevaisuuden vaihtoehtona autokaluston alueellisesti resurssiviisaampaan käyttöön on yksityisten ja muidenkin toimialojen yritysten välinen autojen yhteiskäyttö, jossa voisi soveltaa Beyond Arcticin ja Sitowisen kokeilun alkuperäistä autopoolimallia. Yksityisten omistajien kaluston vuokraus sesonkiipiikkien tasaajana, voisi kasvattaa yleisesti ottaen autokannan käyttöastetta ja ohjata autojen käyttöä kestävämpää suuntaa. Toimintamallin rakentamisessa voisi hyödyntää jakamistalouden ja alustatalouden toimintaperiaatteita liiketoimintakonseptina. Konseptien suunnittelussa olisi hyvä yhdistää sekä matkailu- ja palveluelinkeinon alustatalousratkaisut että liikkumisen toiminnanohjausjärjestelmien, kuten aiemmin Sitowisen omistuksessa olleen Sampo-järjestelmän ominaisuudet.

3.3.2 Paikkatieto osaksi alueiden ja yritysten toiminnanohjausta: Kovakoodarit ja Beyond Arctic

Paikkaperustainen tieto on merkittävässä roolissa matkailuyritysten ja -kohteiden toiminnassa ja hallinnassa. Paikkatiedon tietoisella ja paremmalla hyödyntämisellä on nähtävissä selkeitä vaikutuksia yrityksen hallinnassa, säästyvissä resursseissa ja asiakaspalvelussa.

FIT ME! -hankkeen aikana Kovakoodarit Oy sparrasi Visit Yllästä ja Kolarin kuntaa Ylläksen alueen uuden kohdekartan ja karttapohjaisen toiminnanohjausjärjestelmän hankinnassa. Sparrauksen käytiin kohteen luonteen ja tarpeiden mukaan läpi millaisia ulottuvuuksia eri tietomuodoista sekä eri käyttäjien tarvenäkökulmista on jo hankintavaiheessa hyvä huomioida.

Yrityksen karttapohjaisen toiminnanohjauksen kehittämisessä Kovakoodarit Oy ja Beyond Arctic yritys lähtivät liikkeelle yhteisen toiminnanohjausjärjestelmäkokeilun suunnittelulla. Kokeilussa oli tarkoitus kehittää Beyond Arctic -yrityksen toiminnanohjausta kalustonhallinnan, henkilökunnan perehdytyksen ja valokuvaustuotteiden lisämyynnin osalta. Tämänkin kokeilun toteutukseen vaikutti merkittävästi Rovaniemen ja Lapin alueen matkailun voimakas kasvu ja yhteisen kokeilun sijaan päädyttiin Kovakoodarit Oy:n antamaan yrityssparraukseen ja konsultaatioon järjestelmän kehittämisvaatimuksista.

Beyond Arcticin ydintuotteen revontulikuvaussafarin kysynnän ja muiden vastaavia tuotteita tarjoavien yritysten räjähdysmainen kasvu vaati tuotteen uudistamista ja esimerkiksi suunnitelmat kuvamyynnistä muuttuivat sen myötä. Lisäksi Beyond Arctic tarkasteli omaa olemassa olevaa toiminnanohjausjärjestelmäkantaansa ja asetti keskeiseksi tavoitteeksi olemassa olevien järjestelmien yhteensovittamisen ja tarkasteli mahdollisuuksia olemassa olevien kehittämisen huomioimaan uusia ominaisuuksia. Tarkastelun lopputuloksena yritys päätyi ratkaisuun kehittää toiminnanohjausjärjestelmää heillä jo käytössä olevan revontulien seurantajärjestelmän sisarapplikaationa, yrityksen omana kehitystyönä.

Jo nyt Beyond Arcticin toiminnan ohjauksessa on nähtävissä toiminnanohjauksen tuomat hyödyt. Toiminnanohjaus tuo resurssisäästö toimintojen hallinnasta niihin soveltuvien järjestelmien tukemana. Järjestelmien vielä tehokkaammalla yhteensovittamisella resurssisäästöjä on odotettavissa enemmän. Säästöjä tuo myös kaluston käytön, huollon ja hallinnan optimointi sekä häiriötilanteiden määrän minimointi toiminnan seurannan ja hallinnan myötä. Yrityksen operatiivisten prosessien sujuvoituminen ja hallinnan parantuminen odotetaan myös vaikuttavan positiivisesti asiakkaan käyttäjäkokemukseen. Potentiaalisia hyötyjä on koostettu taulukkoon 5.

Taulukko 5. Matkailuyrityksen toiminnanohjauksen potentiaaliset vaikutukset asiakkaille, yrityksille ja yhteiskunnalle.

Taso	KPI	Vaikutus
Asiakas	Tyytyväisyys palveluun	Sujuvamat prosessit voivat vaikuttaa käyttäjän tyytyväisyyteen paremman palvelukokemuksen myötä
	Koettu palvelun luotettavuus	Toiminnanohjaus mahdollistaa paremman reagoinnin häiriötilanteisiin, mikä voi lisätä koettua luotettavuutta
Organisaatio	Tuotto/liikevaihto	Tehostunut toiminta voi lisätä palvelun kannattavuutta
	Toiminnan tehostaminen	Kalustonhallinta ja toiminnanohjaus tehostavat toimintaa ja prosesseja
	Täyttöaste/käyttöaste kapasiteetista	Kalustonhallinta parantaa ajoneuvojen täyttö- ja käyttöastetta
	Tiedon jakaminen	Kalustonhallinta- ja toiminnanohjausjärjestelmät mahdollistavat tehokkaan tiedon jakamisen
	Poikkeaman hallinta	Toiminnanohjaus mahdollistaa paremman reagoinnin häiriötilanteisiin
	Yhteistyö arvoketjussa	Toimijoiden välinen autojen yhteiskäyttö lisää yhteistyötä
Yhteiskunta	Resurssitehokkuus	Kalustonhallinta parantaa ajoneuvojen täyttö- ja käyttöastetta, mikä voi vähentää ajettuja kilometrejä ja päästöjä

3.3.3 Tapahtumien toiminnanohjaus: Kovakoodarit ja Hiljaisuus festivaalit

Matkailualaa palvelevat toiminnanohjausjärjestelmät ovat suoraan sovellettavissa tapahtumien toiminnan ohjaukseen. Kovakoodarit Oy toteutti hankkeen aikana tapahtumien toiminnanohjauksen pilotin Hiljaisuus Festivaali ry:n kanssa. Kaukosen kylässä Kittilässä järjestettävä Hiljaisuus festivaali on kansainvälinen säveltaiteeseen ja nykysirkukseen keskittyvä monitaidefestivaali. Merkittävä osa festivaalia on Kaukosen kyläilijö. Pilotoidun tapahtuman toiminnanohjausjärjestelmän avulla ohjattiin tapahtuman erilaisten resurssien, erityisesti työntekijöiden ja vapaaehtoisten toimintaa, kaluston ja tilojen käyttöä, liikkumista ja liikuttelua sekä tapahtuman esiintyjien liikkumista.

Tapahtumille tuotettavien toiminnanohjausjärjestelmien on huomioitava tapahtuman sijainti, luonne ja arvot. Esimerkiksi, kuinka paljon voidaan käyttää mobiiliratkaisuja tapahtuman luonteen tai olemassa olevien verkkoyhteyksien vuoksi, on mietittävä tapauskohtaisesti. Myös erilaisten teknisten ja digitaalisten ratkaisujen on sovittava tapahtumakävijän odotuksiin tapahtumasta. Esimerkiksi Hiljaisuus festivaalin luonne ja arvot eivät tue eivätkä osin edes mahdollista kävijöiden jatkuvaa interaktiota digitaalisten järjestelmien tai mobiililaitteiden kanssa.

Tapahtumien toiminnanohjausjärjestelmän on oltava joustava ja mukautumiskykyinen erilaisiin toimijoiden ja toimintaympäristön muutoksiin sekä resurssiniukkuuteen. Järjestelmän pitää mahdollistaa esimerkiksi erilaisten resurssien päällekkäis- tai rinnakkaiskäyttö. Esimerkiksi usein tapahtuman työvoimaresurssit pitää voida olla järjestelmätasolla käytössä yhtäaikaaisesti useammassa toimenpiteessä.

Pilotissa ei kokeiltu tapahtuman asiakkaiden liikkumisen palveluiden hallintaa ja järjestämistä. Jatkossa myös järjestelmää ja siitä saatuja oppeja on tarkoitus soveltaa myös tapahtumakävijöiden liikkumisen palveluiden hallintaan. Järjestämisen jatkokehittämisessä on huomioitava, että tapahtuman arvot ja luonne säilyvät teknisiä ratkaisuja ohjaavina tekijöinä. Järjestelmää käytettäessä tapahtumakävijöiden liikkumisen

palveluiden hallintaa, on pohdittava millaisia reunaehtoja arvot asettavat esimerkiksi loppukäyttäjälle näkyvien järjestelmän ilmiäsuun muotoiluun ja toteutukseen. Järjestelmän toiminnallisuudessa on huomioitava, että sen käyttö on riittävän kevyttä ja helppoa pitkälti vapaaehtoisvoimin järjestettävän tapahtuman työvoimalle. Keveydestä huolimatta järjestelmään tulisi ulottua tapahtuman asiakashallintaan ja huomioida järjestelmän käytön mahdollisuudet kävijöiden sitouttamiseen tapahtumaan. Tapahtumahallinnan järjestelmien potentiaalisia hyötyjä on koottu taulukkoon 6.

Taulukko 6. Tapahtumahallinnan potentiaaliset vaikutukset

Taso	KPI	Vaikutus
Asiakas	Tyytyväisyys palveluun	Sujuvammat prosessit voivat luoda järjestelyiltään onnistuneemman tapahtuman ja lisätä asiakkaan tyytyväisyyttä
Organisaatio	Tuotto/liikevaihto	Toiminnanohjaus tehostaa toimintaa ja optimoi resurssien käyttöä, mikä voi lisätä tapahtuman kannattavuutta
	Toiminnan tehostaminen	Toiminnanohjaus tehostaa toimintaa ja prosesseja mm. työvoiman ja liikkumisen osalta
	Täyttöaste/käyttöaste kapasiteetista	Toiminnanohjauksella on mahdollista parantaa ajoneuvojen täyttö- ja käyttöastetta
	Tiedon jakaminen	Toiminnanohjausjärjestelmät mahdollistavat tehokkaan tiedon jakamisen tapahtuman järjestäjien ja toteuttajien välillä
	Poikkeaman hallinta	Toiminnanohjaus mahdollistaa paremman reagoinnin häiriötilanteisiin
	Yhteistyö arvoketjussa	Toiminnanohjauksen järjestelmätöimittajan ja tapahtumajärjestäjän yhteistyö kasvaa, sekä mahdollisesti muiden tapahtuman sidosryhmien
Yhteiskunta	Resurssitehokkuus	Tapahtuman resurssien liikkumista ja liikuttamista optimoimalla on mahdollista vähentää ajettuja kilometrejä ja päästöjä

Lähteet

Eckhardt, J, Nykänen, L., Aapaoja, A. & Niemi, P. (2017). Liikkumispalvelut maaseudun elinvoimaisuuden ja saavutettavuuden mahdollistajana. VTT:n tutkimusraportti VTT-R-03429-17.

Hakkarainen, M., García-Rosell, J. & Fernandes, F. (2017). Strategic tourism knowledge in peripheral regions: the case of Finnish Lapland and Madeira. Konferenssiesitys. Nordic Symposium of Tourism and Hospitality Research (26), 5.10. 2017, Falun, Ruotsi.

Lusikka, T., Hakkarainen, M. & Vestinen, J. (toim.) (2025). Matkailuliikkumisen tulevaisuus ja kehittäminen – Tulosraportti: FIT ME! Foreign Individual Travelers' Hospitality and Mobility Ecosystem.

Lapin liitto, (2023a). Infograafi: 10 faktaa Lapin talvimatkailusta 2022-2023. Lapin liitto.

Lapin liitto, (2023b). Infograafi: 10 faktaa Lapin matkailusta 2022. Lapin liitto.

Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E., & Guzman, A. (2016, December). Transport poverty and its adverse social consequences. Proceedings of the institution of civil engineers-transport 169(6), pp. 353-365.



Lopuksi

Kiitokset Lapin pilottialueen hanketoimijoille sekä laajalle hankkeen toimenpiteisiin osallistuneelle sidosryhmäjoukolle. Saavutettavuuden ja matkailuliikkumisen kysymysten ja etenkin ratkaisujen tärkeys on ilmi selvää Lapissa. Aluetoimijoiden aktiivinen työ niin toimintamallien kuin teknisten ratkaisujen löytämiseen on yhtä aikaa keskiössä ja pirstaloituneena palasina eri työpöydillä. Toivomme hanketulosten auttavan sekä kokoamaan että viemään työtä menestyksellisesti eteenpäin.

