



Kestävät matkaketjut Etelä-Karjalan matkailukohteiden saavutettavuuden parantamisessa

HINKU SAIMAALLE



KOOSTE RAPORTISTA
7.2.2026

ALUKSI

- **Tavoite:** parantaa Parikkalan, Rautjärven ja Ruokolahden matkailukohteiden saavutettavuutta tekemällä kestävästä matkaketjuista toimivia ja houkuttelevia
- **Fokus matkaketjuissa:** kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhdistäminen sujuvaksi “ovelta ovelle” -kokemukseksi
- **Lähestymistapa:** kansainvälisistä vertailukohteista tunnistetut toimivat käytännöt sovitettiin Etelä-Karjalan olosuhteisiin
- **Tuotos ja hyöty:** raportti kokoaa konkreettiset toimintamallit ja ratkaisut, joita voidaan hyödyntää hankesuunnittelussa, päätöksenteossa ja jatkokehityksessä





Kuva: goSaimaa

SISÄLTÖ

Taustatietoa

Etelä-Karjalan nykytila

Kansainväliset vertailukohteet

Itävalta:
Serfaus, Dachstein,
Weissensee

Zermatt, Sveitsi
Juravuoristo, Sveitsi

Etelä-Tiroli, Italia
Slovenia

Vogeesit, Ranska
Färsaaret

Case-esimerkkejä

Toimintamallit

1.Suunnittelu ja
alueen valmistelu

Matkaketjujen toteutus

2.Lippujen hankinta

3.Autoilun hallinta

4.Kestävän liikenteen
ratkaisut

5.Asiakkaan
tietopalvelut

6.Matkaketjun
rakentaminen

7.Jalkautus ja
markkinointi

Toimenpiteet ja tiekartta

Loppusanat

Alku

Taustatietoa

Etelä-Karjalan nykytila

KV-vertailu

Toimintamallit

Toimenpiteet ja tiekartta

Loppusanat

TAUSTATIETOA KESTÄVISTÄ MATKAKETJUISTA

KYLÄNIEMI

MATKAKETJUIJEN KEHITTÄMINEN VAATII ERILAISIA MÄÄRITTELYJÄ JA ASIAKKAIDEN TUNTEMISTA

- Kehittämisessä on erotettava **kaksi yhtäaikaista prioriteettia**:
 - 1. Perusjärjestelmän laatu** (sujuva joukkoliikenne, saavutettavat pysäkit, selkeä informaatio, toimivat vaihdot) ja
 - 2. Käyttäjäryhmäkohtaiset täydentävät ratkaisut** (esim. kohdebussit/mikroliikkuminen/vesi/elämysratkaisut vs. kutsu esteettömyyteen)
- **“Viimeinen osuus” ratkaisee** ketjun toimivuuden: keskuksissa korostuvat kävely, pyöräily ja mikroliikkuminen; harvemmissa ympäristöissä tulisi olla saatavilla esim. kutsuliikennepalveluita täydentämässä ketjua
- **Matkaketjujen suunnittelu** eri asiakasryhmien tarpeista käsin auttaa tekemään myös nykyisen perusjärjestelmän liikkumisvaihtoehdot asiakkaille tutuiksi
 - Ratkaisujen on oltava riittävän yksinkertaisia, ennakoitavia ja helposti löydettäviä, jotta käyttöaste kasvaa – erityisesti satunnaiset käyttäjät, kuten matkailijat, tarvitsevat selkeää opastusta.



Kuvaaja: Antti Lääperi
Kuva: Etelä-Karjalan liitto



Kuva: Etelä-Karjalan liitto



Kuva: EKVAS

MATKAKETJUJEN KEHITTÄMISESSÄ TARVITTAVIA MÄÄRITTELYJÄ

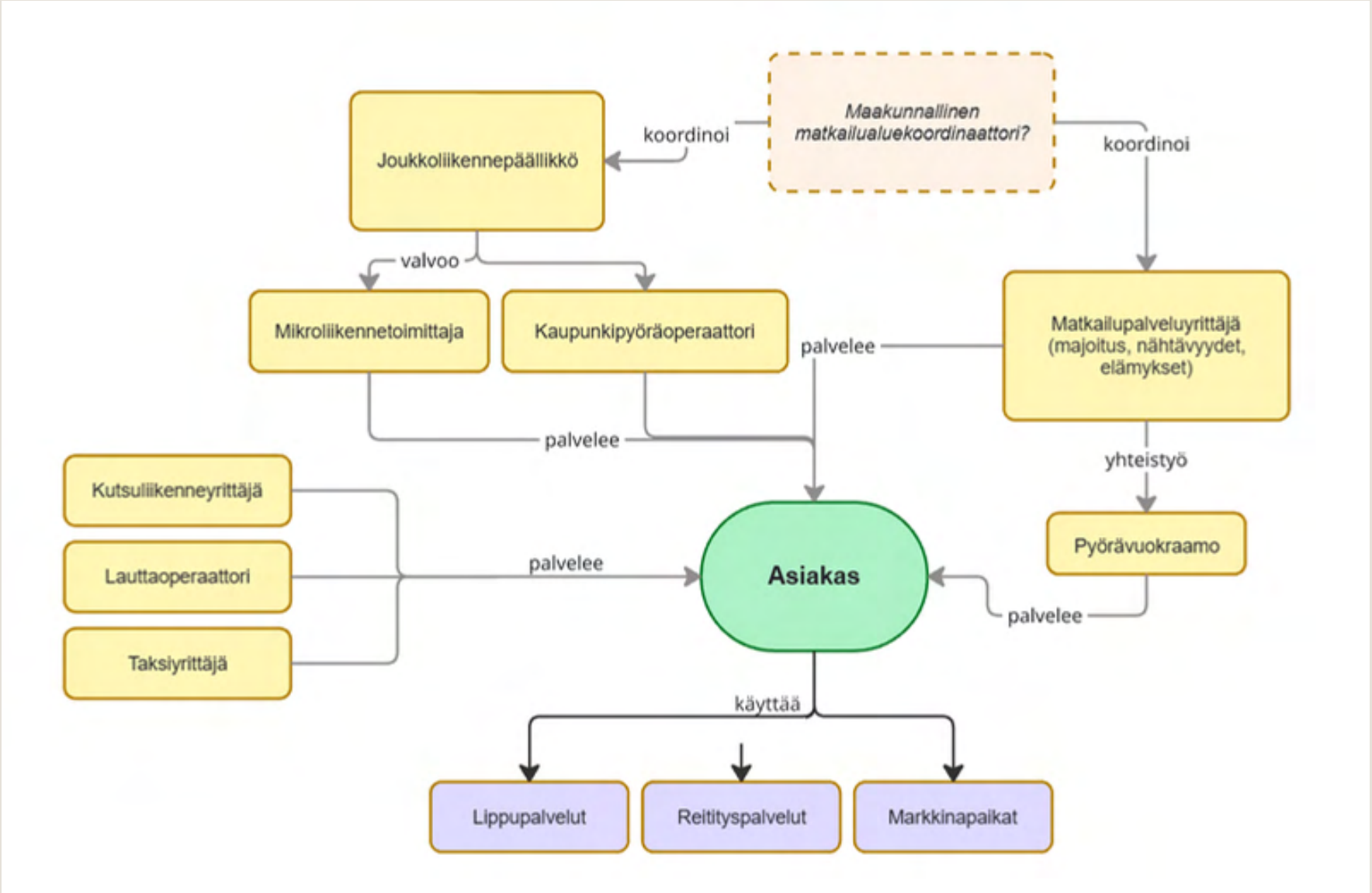
KULKUMUODOT

1	Jalankulku	11	Kutsubussi /- taksi
2	Oma polkupyörä (tai oma sähköpyörä)	12	Sotekyyti
3	Vuokrapyörä	13	Taksi
4	Kaupunkipyörä	14	car sharing
5	Mikroliikkuminen (oma)	15	Venetaksi
6	Mikroliikkuminen (kaupunki)	16	Lauttayhteys
7	Shuttle-bussi	17	Juna
8	Kaukoliikenteen linja-autot	18	Lentoliikenne
9	Julkinen kaupunkilinja- autoliikenne	19	Tilausliikenne
10	Julkinen osa- aikataululiikenne (esim. koulukyydit)	20	Alustatalous kulkumuotojen yhdistäjänä

ROOLIT

1	Loppuasiakas
2	Matkailupalveluyrittäjä
3	Maakunnallinen matkailualuekoordinaattori
4	Kutsuliikenneyrittäjä
5	Joukkoliikennepäällikkö
6	Mikroliikennetoimittaja
7	Kaupunkipyöräoperaattori
8	Pyörävuokraamo
9	Lauttaoperaattorit
10	Lippupalvelut, markkinapaikat
11	Pyöränvuokraustoimija / yksityinen ja kaupunkioperaattori
12	Taksiyrittäjä

MATKAKETJUTOIMIJOIDEN ROOLIT JA SUHTEET

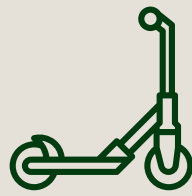


VERTAILUKOHITEISSA VIIMEISEN OSUUDEN KULKEMISEEN ON KÄYTETTÄVISSÄ MONIA ERILAISIA VAIHTOEHTOJA MATKAN PITUUDEN MUKAAN



Kävely

- Lyhyillä matkoilla, tiiviissä keskuksissa ja kohteissa, joissa palvelut ja aktiviteetit sijoittuvat lähelle toisiaan
- Viimeisen mailin siirtymät asemalta/solmusta majoitukseen, palveluihin ja reittien lähtöpisteisiin
- Tyypillisesti < 5 km
- Vertailukohteet: Zermatt, Serfaus



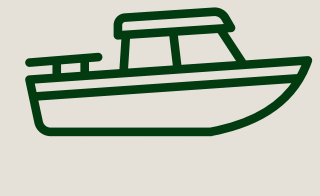
Mikroliikkuminen

- Tiiviissä keskuksissa ja solmupisteiden (asema/satama/parkki) lähiympäristössä
- Viimeisen mailin “nopea paikkaus” ilman aikataulusidonnaisuutta (asema–majoitus–palvelut)
- Tyypillisesti 1-8 km
- Vertailukohteet: Zermatt, Serfaus



Polku- ja sähköpyörät

- Hajautuneissa kohteissa ja maaseutu-/luontoympäristöissä, kun etäisyydet ovat kävelyä pidempiä mutta pyörällä luontevia
- Aseman ja majoituksen väli; majoituksesta reiteille, “kohteen sisäinen siirtymäkulkuväline”
- Tyypillisesti 5-20 km, sähköpyörällä 30-60km
- Vertailukohteet: esim. Etelä-Tiroli, myös monissa muissa kohteissa



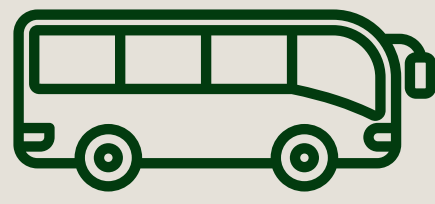
Vesiliikenne viimeisellä maililla

- Järvi- ja saaristoympäristöissä, joissa vesiosuus lyhentää matkaa tai on luonteva osa matkakokemusta
- Yhteys saarten välillä tai järven ylityksessä; pyörämatkailun “katkoskohtien” ylitys; satamasta kohteeseen osana elämyksellistä siirtymää
- Tyypillisesti 1-20 km
- Vertailukohteet: Weissensee



Kohdebussit (Shuttle)

- Luonto- ja matkailualueilla, joissa kohteet ovat hajallaan ja viimeinen osuus ei toimi pelkällä runkoliikenteellä
- Lento- tai juna-asemalta/portilta kohteeseen; kohteiden välillä “retkiportteihin” ja reittien lähtöpisteisiin; sesonkiperusteinen palvelu
- Tyypillisesti 5-40 km
- Vertailukohteet: Vogeess, Weissensee, Zermatt (juna shuttle)



Paikallinen joukkoliikenne kohteessa

- Keskuksissa ja alueissa, joissa kävijävirta ja palvelutarve ovat riittävän suuret tai joissa autottomuus on strateginen tavoite
- Kylän/keskuksen sisäiset siirtymät (asema–majoitus–hissit–keskusta), helppo “hop-on” -ratkaisu ilman omaa autoa
- Tyypillisesti 5-30 km
- Vertailukohteet: Zermatt, Etelä-Tiroli



Kutsuliikenne ja täydentävät palvelut

- Harvaan asutuilla alueilla ja kohteissa, joissa kiinteä reittiliikenne ei ole taloudellisesti mahdollinen ympäri vuoden
- “Viimeinen 5–30 km” asemalta/solmusta majoitukseen tai retkiporttiin; ilta- ja hiljaisen ajan liityntä; esteettömyys- ja varustematkat
- Tyypillisesti 5-30 km
- Vertailukohteet: Juravuoriston alue, Vogeess, myös monissa muissa kohteissa



“Erikoismenopelit” viimeisellä maililla

- Köysiradat, funikulaarit, metrotyyppiset ratkaisut
- Vuoristo- ja rinneympäristöissä, joissa korkeuserot tekevät kävely-/pyöräyhteyksistä hitaita tai kuormittavia, ja kävijävirrat ohjataan hallitusti tietyille lähtöpisteille
- Laaksosta rinteisiin ja reiteille; kylän sisäiset siirtymät ilman autoa; matkailutuotteen olennainen osa (ei vain kulkumuoto)
- Vertailukohteet: Zermatt, Serfaus, Etelä-Tiroli, Weissensee

PAIKALLINEN VS. MATKAILIJA – LIKKUMISEN NÄKÖKULMA

PAIKALLINEN

- Tuntee reitit ja ympäristön
- Tietää, mikä toimii ja milloin
- Liikkuminen perustuu rutiineihin
- Tarvitsee vähän tai ei lainkaan lisätietoa

LIKKUU RUTIINILLA JA
TOTTUMUKSESTA

MATKAILIJA

- Ei tunne reittejä tai alueen käytäntöjä
- Tarvitsee tietoa ennen matkaa ja matkalla
- Tekee päätökset tiedon perusteella
- Varmistaa vaihtoehdot ja palvelut etukäteen

LIKKUMINEN EDELLYTTÄÄ
PEREHTYMISTÄ JA
PÄÄTÖKSENTEKOA

Matkailija tarvitsee jopa 10 × enemmän tietoa kuin paikallinen voidakseen liikkua luontevasti.



LIKENNETTÄ KÄYTTÄVÄT ASIAKASRYHMÄT

01

1. Arjen peruskäyttäjät

- Työmatkalaiset
- Opiskelijat ja koululaiset
- Asiointimatkojen tekijät (kauppa, terveyspalvelut)
- Ikääntyneet ja liikkumisrajoitteiset

02

2. Vapaa-ajan ja matkailun käyttäjät

- Kotimaiset vapaa-ajan matkailijat
- Kansainväliset matkailijat
- Mökkiläiset ja kausiasukkaat
- Tapahtumamatkailijat
- Luonto- ja aktiivimatkailijat (pyöräily, retkeily)

03

3. Työhön ja elinkeinoihin liittyvät käyttäjät

- Vuorotyöntekijät ja epäsäännöllistä työtä tekevät
- Matkailu- ja palvelualan työntekijät
- Kauden mukaan liikkuva työvoima
- Yritysvierailijat ja työmatkustajat

04

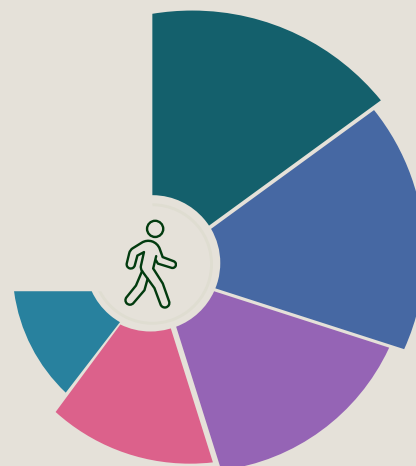
4. Erityistarpeiset käyttäjäryhmät

- Lapset ja nuoret
- Ikäihmiset
- Liikkumis- ja toimintaesteiset
- Lastenvaunujen, pyörien tai tavaroiden kanssa matkustavat

05

5. Satunnaiset ja kausiluonteiset käyttäjät

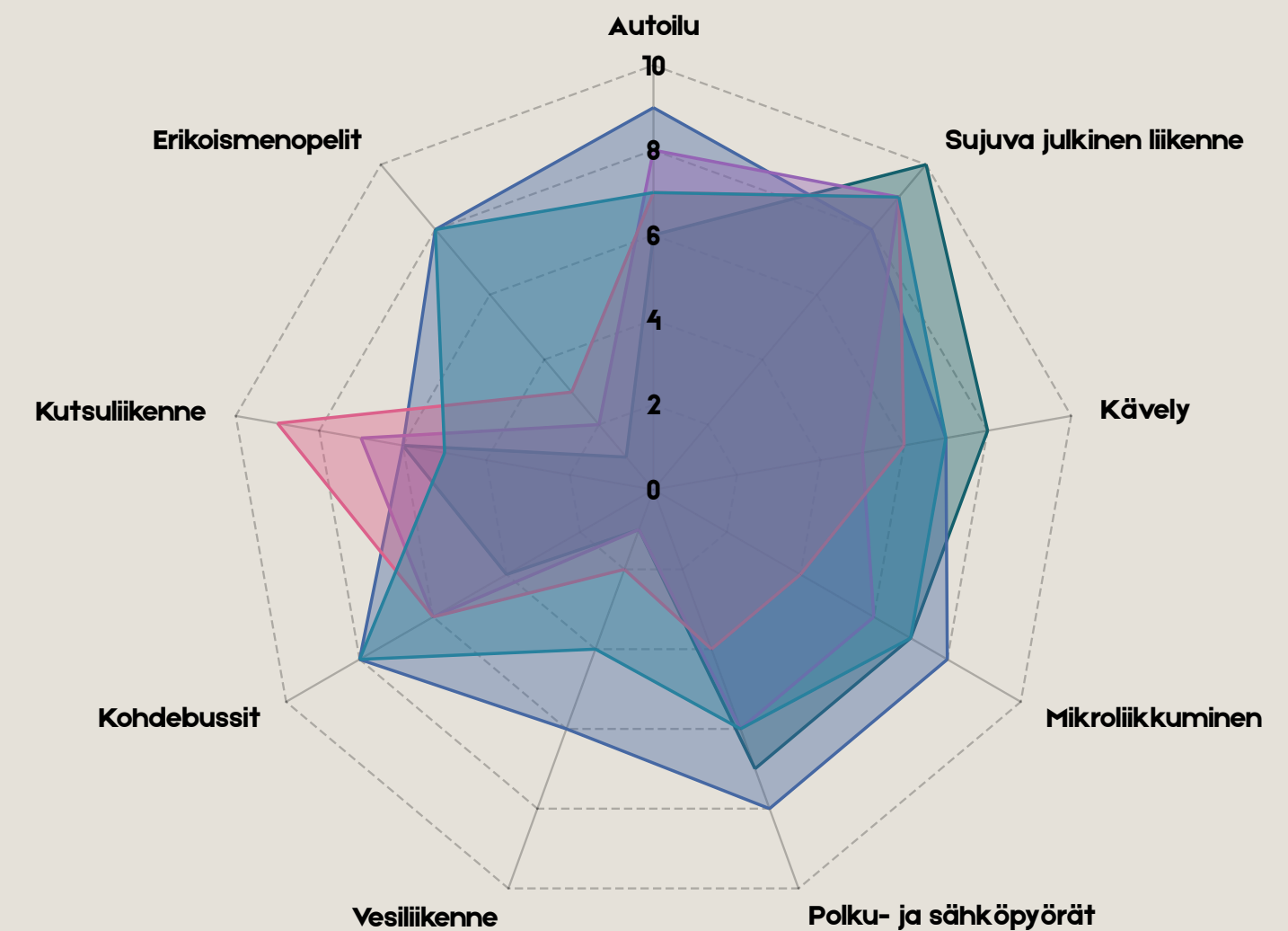
- Sesonkikäyttäjät
- Viikonloppu käyttäjät
- Harvoin liikennettä käyttävät
- Ensikertalaiset ja uudet käyttäjät



Matkaketjujen kannalta kriittiset käyttäjäryhmät:

- Autottomat kotitaloudet
- Useita kulkumuotoja yhdistävät käyttäjät
- Pitkän matkan saapujat (juna, bussi, lento)
- Viimeisen legin käyttäjät (majoitus, luontokohde, reitti)

- 1. Arjen peruskäyttäjät
- 2. Vapaa-ajan ja matkailun käyttäjät
- 3. Työhön ja elinkeinoihin liittyvät käyttäjät
- 4. Erityistarpeiset käyttäjäryhmät
- 5. Satunnaiset ja kausiluonteiset käyttäjät



[Alku](#)

[Taustatietoa](#)

[Etelä-Karjalan nykytila](#)

[KV-verailu](#)

[Toimintamallit](#)

[Toimenpiteet ja tiekartta](#)

[Loppusanat](#)

ETELÄ-KARJALAN NYKYINEN SAAVUTETTAVUUS

NOSTOT ETELÄ-KARJALAN NYKYISESTÄ SAAVUTETTAVUUDESTA

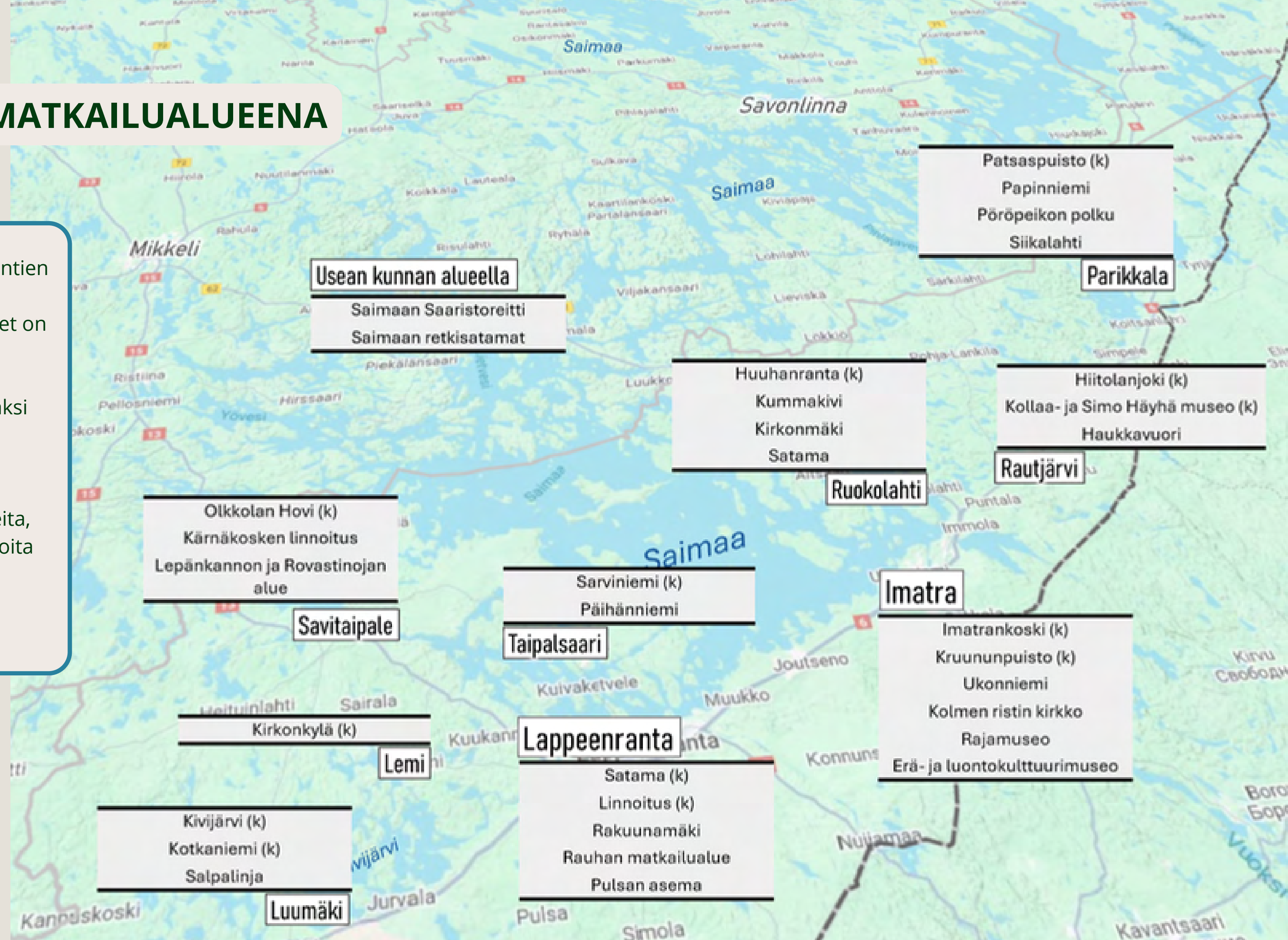
- **Etelä-Karjalan sisäinen saavutettavuus** toimii parhaiten, kun matkaketju rakentuu keskusten ja runkoyhteyksien varaan ja viimeinen osuus on selkeästi ratkaistu; muutoin ketju jää autoriippuvaiseksi.
- **Kriittisimmät katkokohdat** ovat siirtymissä runkoyhteyksiltä kohteille: liityntä (kävely/pyörä), aikataulujen yhteensovitus (odotukset) ja selkeä matkaketjuinformaatio määrittävät autottoman ennakoitavuuden.
- **Täydentävien palvelujen** (taksi/tilauskuljetukset) rooli on käytännössä "silta", mutta kustannus ja saatavuus rajaavat käytettävyyttä → korostaa tarvetta skaalautuville liityntäratkaisuille.
- Vuorotarjonnan **vaihtelu arjen/viikonloppujen/lomien välillä** tekee ketjuista herkästi epävarmoja, ellei tiedon ajantasaisuutta ja liityntöjen toimivuutta varmisteta.
 - Alueen vahva painotus matkailussa kesäkauteen tekee matkaketjujen rakentamisesta haasteellisen (samaan aikaan on koulujen lomakausi)
 - Mökkiläisten määrä alueella nousee kesäkaudella



ETELÄ-KARJALA MATKAILUALUEENA

Kuvaan koottu Etelä-Karjalan kuntien listaamat matkailukohteet. Kuntien tunnistamat kärkikohteet on merkitty (k)-merkinnällä.

Kuvassa näkyvien kohteiden lisäksi alueella on useita eritasoisesti tuotteistettuja reitistöjä (esim. pyörämatkailureittejä ja patikointireittejä) ja muita kohteita, jotka voivat houkutella matkailijoita ja edellyttää huomioimista matkaketjujen suunnittelun yhteydessä.



ETELÄ-KARJALAN PORTTIRAKENNE

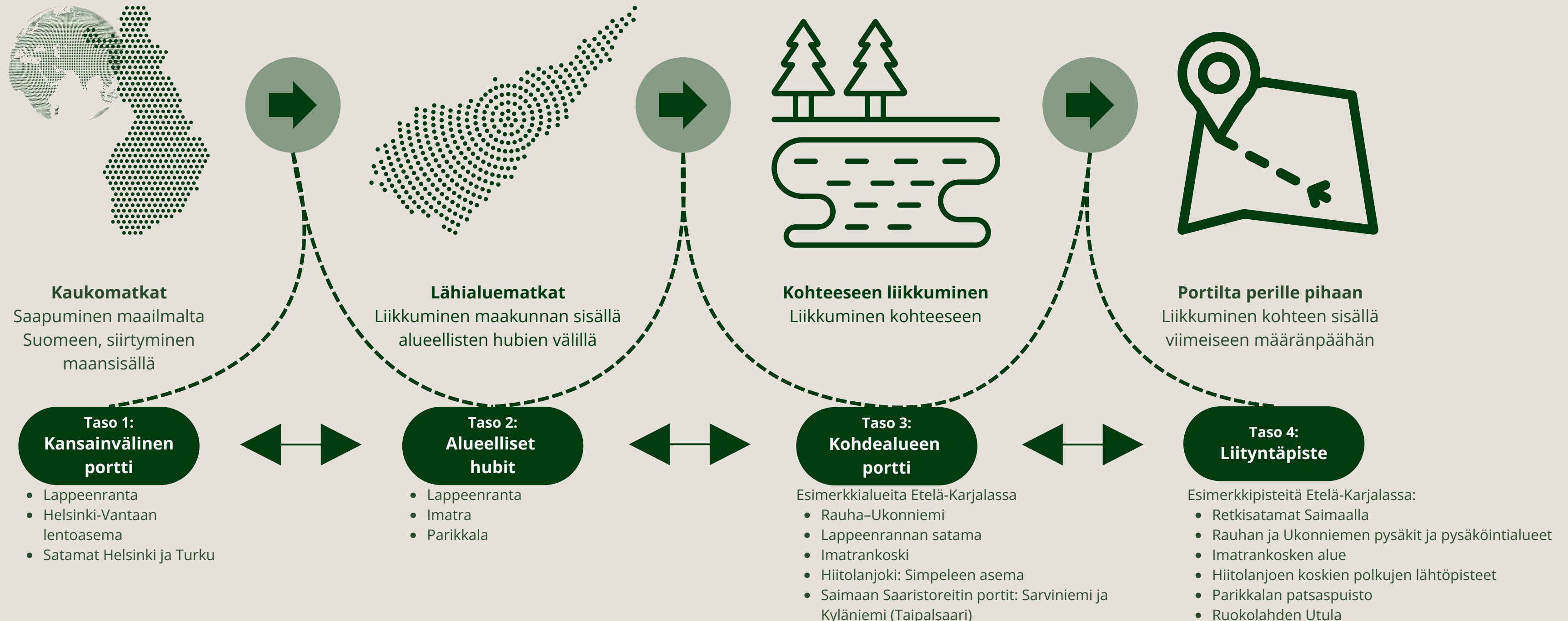
Etelä-Karjalan saavutettavuutta tarkastellaan tässä raportissa hierarkkisen portti- ja hubirakenteen kautta. Mallissa maakunta kytkeytyy laajempiin liikkumisvirtoihin neljällä tasolla, joissa kunkin tason rooli liittyy eri mittakaavan matkaketjuun: kaukomatkoihin, lähialuematkoihin, kohteeseen liikkumiseen sekä viimeisen osuuden liityntään ja kohteen sisäiseen siirtymään.

Taso 1: Kansainvälinen portti tarkoittaa Suomeen saapumista maailmalta ja sitä seuraavaa siirtymistä maan sisällä.

Taso 2: Alueelliset hubit ovat Etelä-Karjalan sisäisiä solmukohtia, jotka kokoavat matkustajavirtoja maakunnan sisällä ja toimivat vaihtopaikkoina liikennemuodosta toiseen.

Taso 3: Kohdealueen portti kuvaa kohdealueen “sisäänkäyntiä”, eli paikkaa, jossa matkaketju siirtyy alueellisesta liikkumisesta varsinaiseen kohteeseen suuntautuvaan liikkumiseen.

Taso 4: Liityntäpiste tarkoittaa viimeistä käytännön siirtymää portilta perille—pysäkkiä, pysäköintialuetta, laituria tai polkujen lähtöpistettä—josta saavutetaan kohteen sisällä varsinainen määränpää.



ETELÄ-KARJALAN RUNKOREITIT

1. Lappeenranta-Imatra

- o Lappeenranta-Imatra on maakunnan selkein ja tiheimmin liikennöity sisäinen runkoyhteys

2. Lappeenranta-Luumäki

- o Lappeenranta-Luumäki (Taavetti) muodostaa toisen tärkeän arjen asiointi- ja työssäkäyntisuunnan

3. Imatra-Rautjärvi-Parikkala

- o Imatra-Rautjärvi-Parikkala on sisäisesti saavutettavuudeltaan kaksitasoinen: perusrunko hoituu linja-autolla, mutta junayhteys tarjoaa vaihtoehtoisen ”nopean käytävän” pysähdyspaikkojen mukaan

4. Lappeenranta- Taipalsaari

- o Lappeenranta-Taipalsaari on selkeä esimerkki koulu- ja arkityörytmiin sidotusta seutuyhteydestä, jossa tarjonta on arkipäivisin vahva kouluvuoden aikana ja täydentyy iltaisin ja viikonloppuisin erillisellä liikenteellä

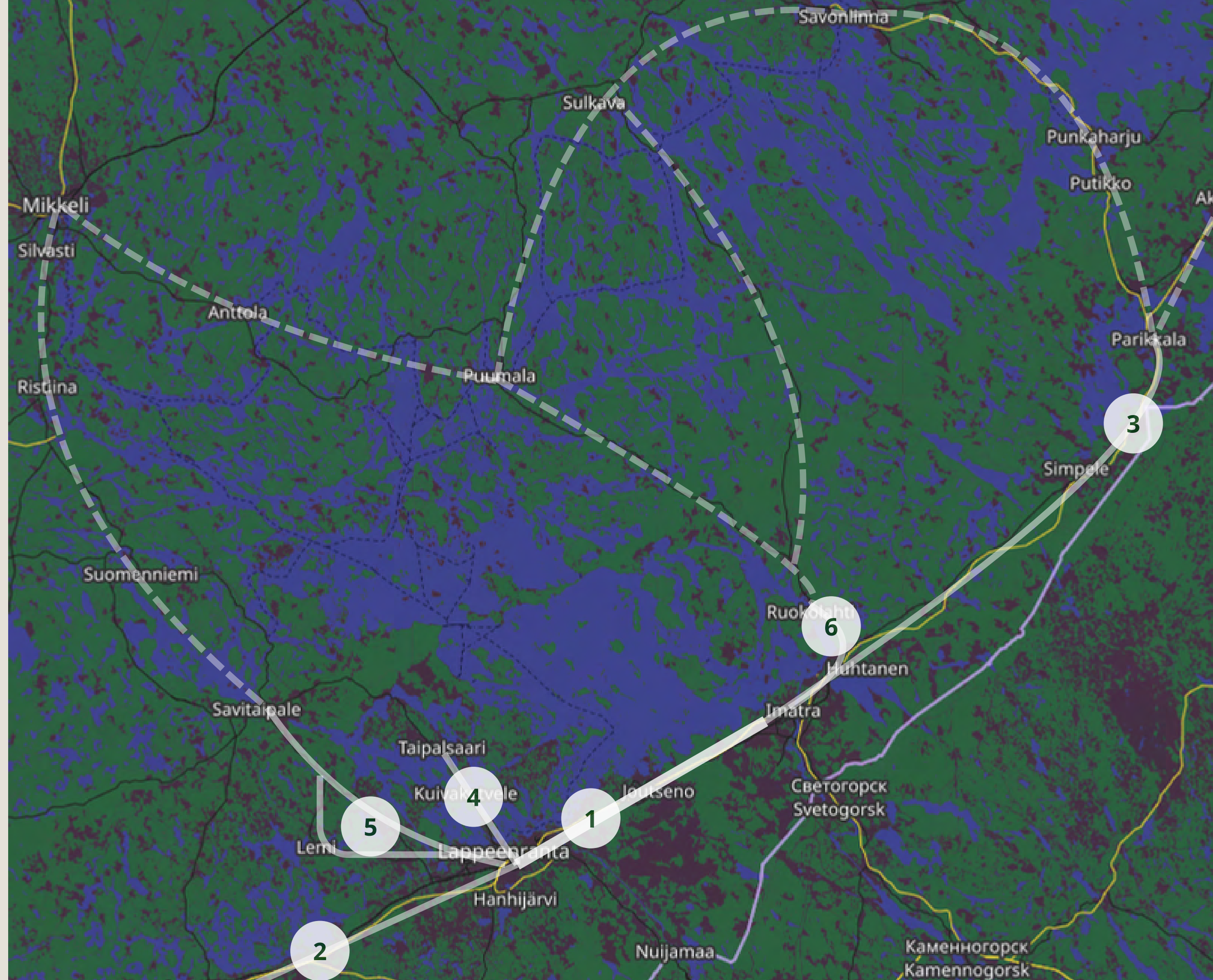
5. Lappeenranta-Lemi-Savitaipale

- o Lappeenranta-Lemi-Savitaipale -suunta toimii arjessa seutulinjojen varassa, mutta palvelutaso on jo selvästi harvempi ja tyypillinen syrjäisempien alueen liikenteen rakenne. Liikenne on osin koulu- ja arkityörytmiin sidottua

6. Imatra-Ruokolahti

- o Imatra-Ruokolahti on sisäisen saavutettavuuden näkökulmasta tärkeä yhteysväli, koska se kytkee Ruokolahden kuntakeskuksen ja kyläalueita Imatran palvelu- ja vaihtoyhteyksiin. Lisäksi asiointi- ja palveluliikenne täydentää tarjontaa niillä alueilla ja ajankohtina, joissa säännöllinen runkoliikenne ei yksinään riitä

**Runkoreitit yhdistyvät Etelä-Savon,
Kymenlaakson ja Pohjois-Karjalan tärkeisiin
työ- tai matkailukeskuksiin**



RUNKOREITEILTÄ KOHTEISIIN

LAPPEENRANTA-IMATRA

Aluehubi:
Lappeenranta

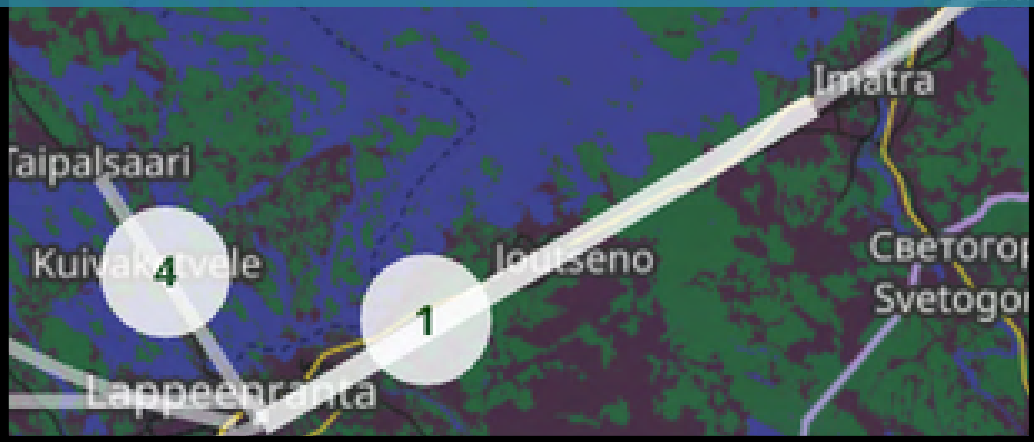
1. Lappeenranta-Imatra

Lappeenranta-Imatra on maakunnan selkein ja tiheimmin liikennöity sisäinen runkoyhteys.

Seutuliikenteen linja 100 tarjoaa arkipäivisin 15 vuoroa suuntaansa (viikonloppuisin 7 vuoroa suuntaansa), mikä tekee yhteysvälistä käytännössä ”tunnin-parin välein” toimivan selkärangan kohteiden välisiin siirtymiin myös Joutsenon kautta. Lisäksi linja 101 täydentää tarjontaa arkipäivisin (kohdistuen erityisesti työ- ja opiskelumatkatarpeisiin).

Lappeenrannan ja Imatran paikallisliikenteen tarjonta on yhdistetty yhteisen Jouko-brändin alle, jolloin asiakkaat löytävät paikallisliikenteen tiedot samasta paikasta nettisivuilta ja reittioppaasta.

Junayhteys täydentää tätä käytävää: Lappeenrannan, Joutsenon ja Imatran välillä kulkee useita päivittäisiä junavuoroja.



Lappeenranta

Lappeenrantan keskeiset nähtävyydet, kuten satama-alue, Linnoitus ja Rakuunamäki, ovat hyvin saavutettavissa Matkakeskukselta. Kohteet sijaitsevat tiiviissä kaupunkirakenteessa, ja niihin pääsee tarvittaessa jopa kävellen: kauimpana sijaitsevaan Linnoitukseen on Matkakeskukselta noin kahden kilometrin matka. Kävelyn lisäksi kohteisiin tai niiden välittömään läheisyyteen pääsee myös kaupungin sisäisellä joukkoliikenteellä, mikä tukee sujuvia siirtymiä erityisesti lyhyillä väleillä.

Rauhan matkailualueen ja Pulsan Aseman saavutettavuus joukkoliikenteellä on sen sijaan selvästi haastavampi. Matkakeskuksen ja Rauhan välinen etäisyys on noin 35 kilometriä, ja runkoreittivuoroilla pääsee kohdetta kohti, mutta jää tyypillisesti noin 2,5 kilometrin päähän varsinaisesta matkailualueesta. Sama tilanne toistuu myös Imatran suunnasta saavutettaessa: joukkoliikenteen päätepisteen ja kohteen väliin jää käytännössä noin 2,5 kilometrin kävely, mikä heikentää matkaketjun kokonaislaatua erityisesti matkatavaroiden, kelin tai liikkumisrajoitteiden näkökulmasta. Pulsan Asemalle liikenne on taas kerran päivässä, vuorojen aikataulut eivät sovellu matkailijoille.



Aluehubi:
Imatra

Taajamien väli

20-29
min

Imatra

Imatran keskeiset käyntikohteet sijoittuvat pääosin Imatrankoskella sijaitsevan keskustan läheisyyteen sekä lisäksi Vuoksenniskalle, Immolaan ja Ukonniemeen. Sujuvan joukkoliikenteen solmupisteinä toimivat Imatran Keskusliikenneasema tai vaihtoehtoisesti Imatrankoski. Näistä pisteistä kohteet ovat saavutettavissa joukkoliikenteen avulla. Myös Keskusliikenneaseman ja Imatrankosken välinen alue on käveltävissä, ja etäisyys niiden välillä on noin kolme kilometriä. Tälle välille sijoittuu myös uusi, avattava Erä- ja luontokulttuurimuseo.

Vuoksenniskalla sijaitseva Kolmen ristin kirkko, Immolassa sijaitseva Rajamuseo sekä Ukonniemen alueen kaltaiset kohteet korostavat Imatralla keskustan ulkopuolisen saavutettavuuden teemaa. Ne ovat selvästi paremmin saavutettavissa kuin täysin hajautuneet luontokohteet. Ukonniemen alueella käynnin luonne on usein myös varuste- ja tapahtumapainotteinen (liikunta-, ulkoilu- ja tapahtumaympäristö), jolloin liityntäyhteyden laatu korostuu entisestään esimerkiksi tavar- ja välinekuljetusten osalta. Kruunupuisto puolestaan on matkailullisesti keskeinen kohde ja helposti saavutettavissa kävellen Imatrankoskelta.

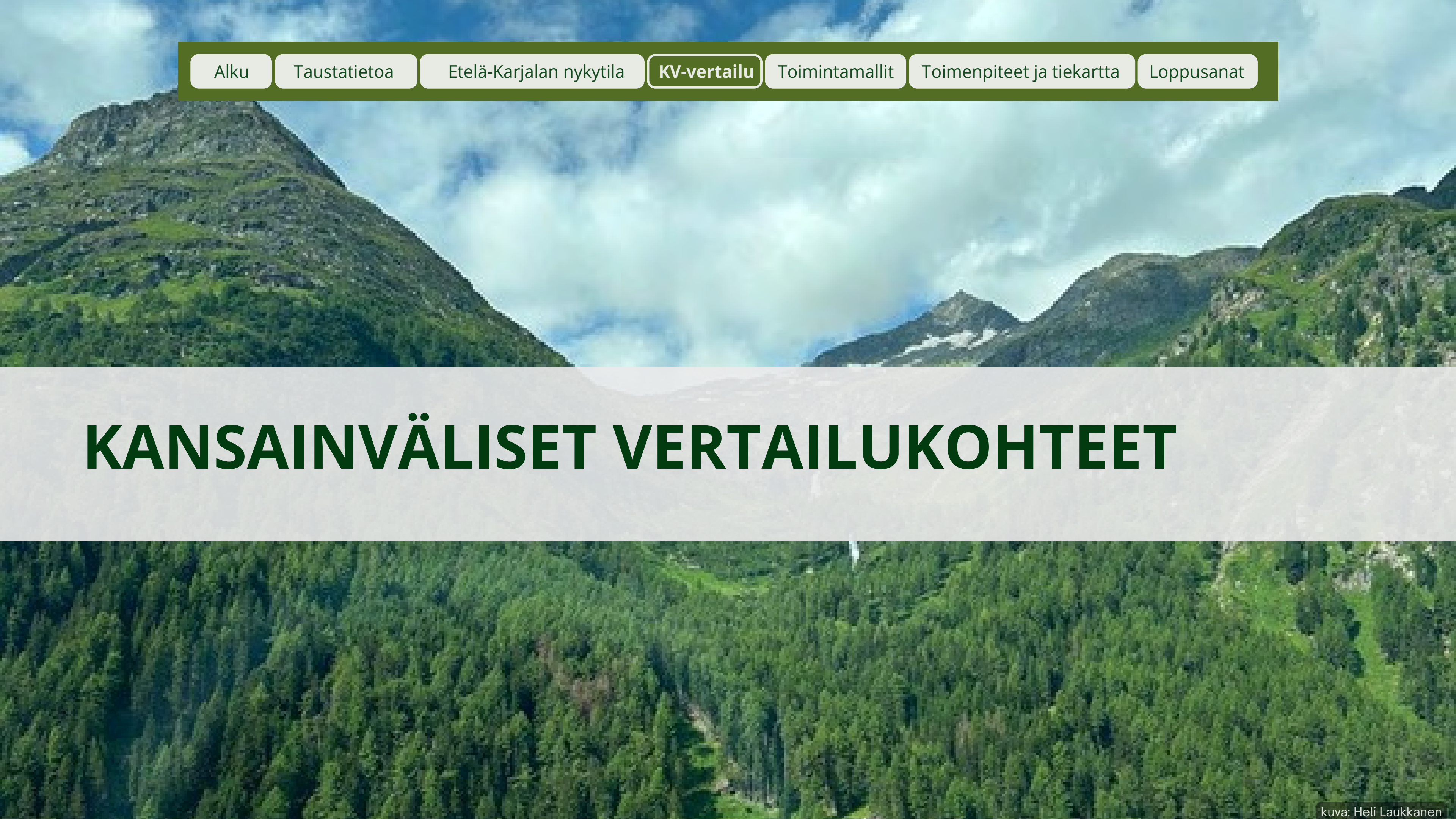
On kuitenkin hyvä huomioida alueen joukkoliikenteeseen liittyvät haasteet erityisesti silloin, jos matkailija liikkuu matkatavaroiden kanssa, keliolosuhteet ovat haastavat tai kohteen käyttö ajoittuu iltaan tai viikonloppuun.

KRIITTISET KATKOKOHDAT MATKAKETJUISSA

LAPPEENRANTA-IMATRA

Kohde	Taso 2: Alueellinen hubi - Kohdealueen portti	Taso 3: Kohdealueen portti - Liityntäpiste	Taso 4: Liikkuminen kohteessa	Matka viimeiseltä pysäkiltä (km)	Tarvitsee autoa tai taksia	Matkaketju *	Kommentti
Lappeenranta: Satama-alue	Paikallisbussi (tai kävely)	Kävely	Kävely kohteessa	0,5	Ei	Ei katkea	Keskusta-alue; tiheä palvelu.
Lappeenranta: Linnoitus	Paikallisbussi (tai kävely)	Kävely	Kävely kohteessa	0,5	Ei	Ei katkea	Paikallisbussilla viimeinen osuus, Matkakeskukselta kävely ~2 km
Lappeenranta: Rakuunamäki	Paikallisbussi (tai kävely)	Kävely	Kävely kohteessa	0,6	Ei	Ei katkea	Taajama-alue; siirtymät toteutettavissa kävellen.
Lappeenranta: Rauhan matkailualue	Runkobussi (seutu)	Kävely tai taksi/oma auto	Kävely, pyöräily tai mikroliikku- minen kohteessa	2,5	Mahdolli- sesti	Katkeaa	Runkovuoro päätyy kohteen ulkopuolelle; viimeinen osuus pidempi kävelymatka.
Pulsan Asema	Paikallisbussi	Kävely	Kävely kohteessa	0,5	Mahdolli- sesti	Voi katketa	Pulsaan on noin kerran päivässä yhteys, mutta aikataulut suunniteltu koulu- ja arkityörytmin mukaisesti. Matkailijalle aikataulut eivät sovi.

*Määrittäminen matkaketjun katkeamiseksi, jos kävelymatka yli 1 km tai jatkoyhteyden odotusaika yli 45 minuuttia



Alku

Taustatietoa

Etelä-Karjalan nykytila

KV-vertailu

Toimintamallit

Toimenpiteet ja tiekartta

Loppusanat

KANSAINVÄLISET VERTAILUKOHTTEET

KANSAINVÄLISISSÄ KOHTEISSA KOHTEEN SUUNNITTELUA ON TEHTY JÄRJESTELMÄLLISESTI

- Vertailussa käytiin läpi yli 30 kohdetta, joista **tarkemmin 9 kohdetta Euroopasta**
- **Toimivimmat kokonaisuudet perustuvat selkeään asiakaspolkuun:** vaikka ratkaisut eivät olisi “ihmeellisiä”, ne toimivat, kun ne on esitetty asiakkaalle ymmärrettävästi ja ostettavasti
- **“Porttiratkaisut” ja autoilun hallinta** (car-free / park & ride) näyttäytyvät tehokkaina keinoina ohjata virtoja ja pakottaa ketju toimimaan ilman autoa
- **Viimeisen osuuden ratkaisuvälikoima** kannattaa rakentaa matkan pituuden ja ympäristön mukaan (kävely-mikro-shuttle-kutsu-vesi-erikoisratkaisut), eikä yhden kulkumuodon varaan
- **“Passi-/korttimallit” lipputuotteissa** (esim. palvelujen niputus) lisäävät käyttöä, koska ne poistavat kitkaa ja tekevät liikkumisesta osan matkailutuotetta



KANSAINVÄLISET VERTAILUKOHTTEET

Työssä käytiin läpi yli 30 kohdetta ympäri maailmaa. Näistä valikoitui tarkempaan tarkasteluun 9 kohdetta, jotka sijaitsevat pääosin Keski-Euroopassa.

Itävalta:
Serfaus, Dachstein,
Weissensee

Zermatt, Sveitsi

Juravuoristo, Sveitsi

Etelä-Tiroli, Italia

Slovenia

Vogeesit, Ranska

Färsaaret

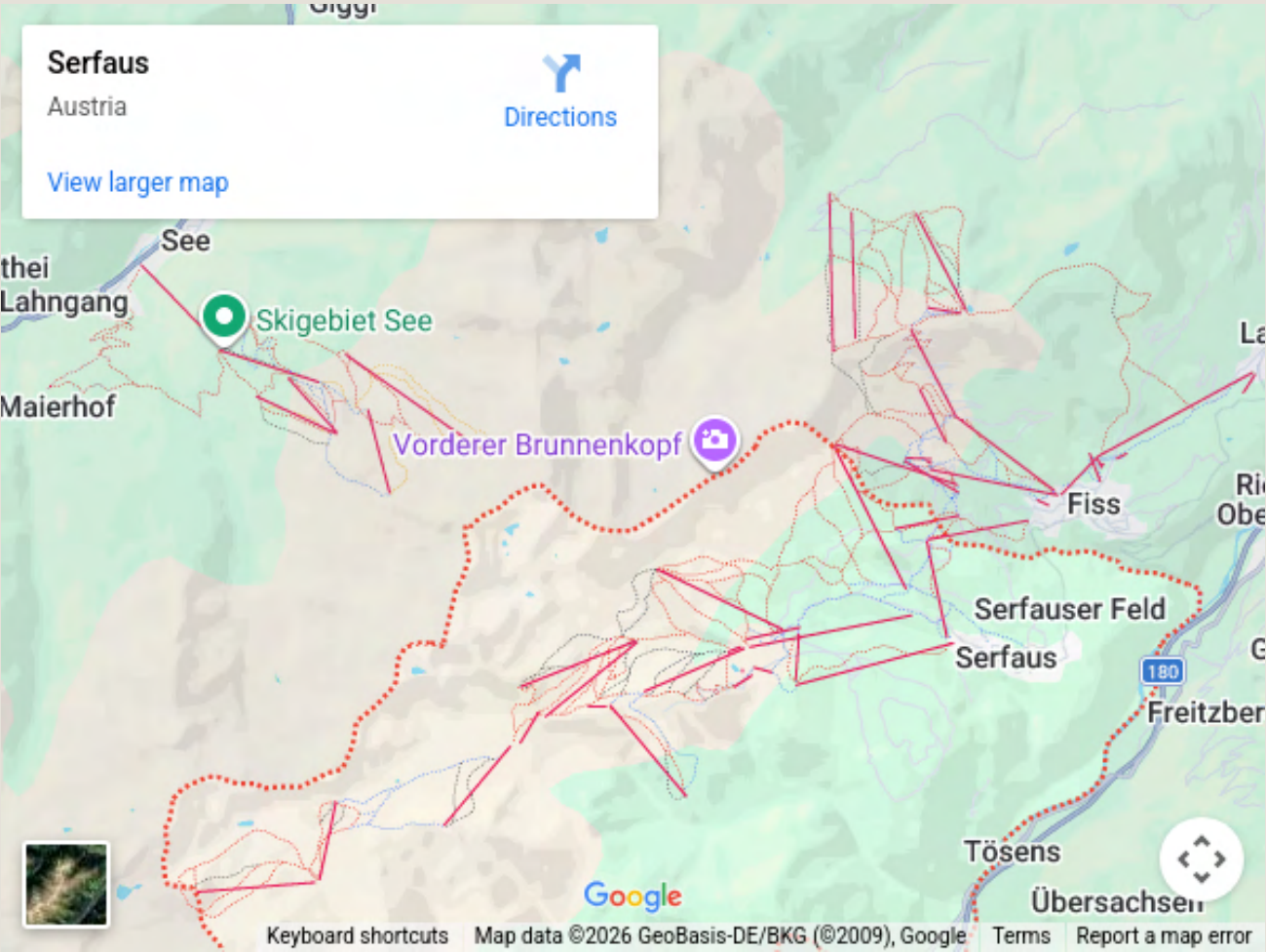
Case-esimerkkejä

Tarkastelun näkökulmia olivat:

- Joukkoliikenteeseen, yhteiskäyttöisiin kulkuvälineisiin, kävelyyn ja pyöräilyyn perustuvat matkaketjuratkaisut
- Matkaketjut maaseudulla, harvaan asutuilla alueilla ja syrjäisissä toimintaympäristöissä
- Digitaalisten palveluiden hyödyntäminen osana arvoketjua
- Ratkaisut rajallisen tai puuttuvan joukkoliikenteen kompensoimiseksi
- Kestävän matkailun ja vähäpäästöisen liikkumisen periaatteet
- Esteettömyyden huomioiminen saavutettavuutta parantavissa ratkaisuissa



ITÄVALTA: SERFAUS



Valtio	Itävalta
Kohteen tyyppi	Alppikylä- ja vuoristokohde
Kohteita	Yksi kohde, yhdistyy 3 kylään
Mitä kohde tarjoaa	Laskettelu, vuoristovaellus, alamäkipyöräily, pyöräily, maisemat, luksus- ja luontomatkailu

Kuvaus

Serfaus sijaitsee Itävallan Tirolin osavaltiossa ja se muodostaa yhdessä Fissin ja Ladisin kylien kanssa tunnetun Serfaus–Fiss–Ladis -matkailualueen. Serfaus on kompakti alppikylä, joka tarjoaa vierailijoilleen laajat alppimaisemat sekä monipuoliset mahdollisuudet mm. vaellukseen, pyöräilyyn ja talvella hiihtokeskuksen palvelut. Kohde on erityisesti perheiden ja aktiivisten matkailijoiden suosiossa, ja tekeminen keskittyy kylän välittömään läheisyyteen sekä sitä ympäröiville vuoristoalueille.

Serfaus erottuu monista alppikohteista poikkeuksellisen vahvalla kestäväen liikkumisen ratkaisulla: kylä on käytännössä autoton. Jo 1980-luvulla Serfaus teki tietoisesti aikaansa edellä olleen päätöksen rakentaa kylän sisäisen metrojärjestelmän, jolla varauduttiin matkailun kasvuun ja haluttiin turvata kyläympäristön toimivuus pitkällä aikavälillä. Yksityisautoilu on rajoitettu kylän ulkopuolelle rakennettuihin pysäköintialueisiin, minkä ansiosta kyläympäristö on rauhallinen, turvallinen ja miellyttävä liikkua jalkaisin ja pyörällä. Kohteen sisäinen liikkuminen on selkeästi organisoitua ja perustuu joukkoliikenteeseen ja kevyisiin kulkumuotoihin.

Serfaus on erinomainen esimerkki kohteesta, jossa liikkumisratkaisut eivät ole vain logistinen pakko, vaan keskeinen osa matkailuelämystä ja alueen kestävää identiteettiä. Kohde osoittaa, että autottomuus voi toimia myös vahvasti kohteessa, johon saavutaan autolla, mutta jossa viimeiset kilometrit on ratkaistu kestävästi ja joka jopa vahvistaa alueen vetovoimaa.

Kohteesta löytyvät toimintamallit

- Maanalainen Dorfbahn-kylämetro, joka yhdistää pysäköintialueet, kylän keskustan ja hissiasemat. Metro liikennöi tiheästi ja on maksuton alueen vieraille.
- Autoilulta rahoitettu kyläkeskus
- Hyvin kehittynyt vaellus- ja pyöräreittiverkosto, joka lähtee suoraan kylästä ja kannustaa lihasvoimin tapahtuvaan liikkumiseen.
- Joukkoliikenteellä saapumiseen kannustaminen, erityisesti junayhteyksien ja jatkoyhteyksien avulla lähialueilta.

Lisätietoja: www.serfaus.at

ITÄVALTA: DACHSTEIN



Valtio	Itävalta
Kohteen tyyppi	Alppikylä- ja vuoristokohde
Kohteita	Yksi kohde, yhdistyy 3 kylään
Mitä kohde tarjoaa	Laskettelu, vuoristovaellus, alamäkipyöräily, pyöräily, maisemat, luksus- ja luontomatkailu

Kuvaus

Dachsteinin alue on laaja ja hajautunut alppikokonaisuus Steiermarkin ja Ylä-Itävallan rajalla, pääosin Salzburgin osavaltion alueella. Alue muodostuu useista kylistä ja matkailukeskuksista, jotka tarjoavat ympärivuotisia mahdollisuuksia aktiiviseen luontomatkailuun. Vaikka alueelle on hyvät junayhteydet Schladmingista, hajautunut rakenne lisää yhä yksityisautoilun tarvetta. Tästä syystä kestävä liikumisen kehittäminen on kohdistunut erityisesti alueellisiin ratkaisuihin ja kylien välisen saavutettavuuden parantamiseen.

Keskeinen toimenpide on alueellinen bussi- ja joukkoliikenneverkosto, jota matkailijat voivat käyttää Sommercard- tai Wintercard (Guestecard) -kortilla. Kortti myönnetään matkailijalle alueen rekisteröidyssä majoituksessa yövyttäessä, ja sen avulla voi käyttää joukkoliikennettä sekä hissejä loman aikana. Ratkaisu ohjaa myös yksityisautolla saapuvia matkailijoita siirtymään kestävämpiin liikkumismuotoihin oleskelun ajaksi.

Dachstein osoittaa, että myös laajoilla ja hajautuneilla alppialueilla kestävää liikkumista voidaan edistää suunnitelmallisesti ja kokonaisvaltaisesti, kun kaikki liikkuminen yhdistetään ja liikkumista mitataan ja analysoidaan aktiivisesti.

Kohteesta löytyvät toimintamallit

- Matkailijakortti, joka yhdistää liikkumisen, hissit ja nähtävyydet yhdeksi kokonaisuudeksi
- Joukkoliikenteen käyttöoikeus automaattisesti yöpymisen kautta
- Sesonkien mukaan skaalautuva alueellinen joukkoliikenne
- Pysäköinnin tietoinen keskittäminen ja ohjaus herkillä alueilla
- Dachsteinin lisäarvo ei ole yksittäinen liikkumisratkaisu, vaan alueellisen mittakaavan hallinta, jossa liput, joukkoliikenne, hissit ja pysäköinti toimivat yhtenä ohjaavana kokonaisuutena.

Lisätietoja:
<https://www.schladming-dachstein.at/en/schladming-dachstein-discover/experience-centers/ramsau-am-dachstein>

FÄRSAARET



Valtio	Färsaaret
Kohteen tyyppi	Saaristo / kyläverkosto
Kohteen etäisyys lähimmästä suuresta kaupungista	Pääkaupungista Tórshavnista 50–150 km saaren eri kohteisiin
Kohteen etäisyys lähimmäistä lentoasemasta	0–120 km Vágarin lentoasemalta (saaresta riippuen)
Kohteen etäisyys lähimmästä rautatieasemasta	Ei rautateitä
Kohteen koko	n. 70 km leveä ja 100 km pitkä saaristoalue.
Mitä kohteeseen tullaan tekemään	mm. patikointi, luonnon rauha, maisemamatkailu, kyläkulttuuri

Kuvaus

Färsaaret sijaitsevat keskellä Atlantin valtameren, keskellä Skotlannin, Norjan ja Islannin rannikoiden muodostamaa kolmiota. Färsaaret ovat äärimmäinen matkailukohde: erittäin harvaan asuttu, kaukana kaikesta, ankarien keliolosuhteiden ja suurien sademäärien runtelema, luonnoltaan karu ja hyvin hankala saavuttaa. Juuri nämä ominaisuudet muodostavat kohteen suurimman vahvuuden eli sen, mitä matkailijat tulevat Färsaarille kokemaan. Färsaaret vertautuvat matkailukohteena Etelä-Karjalaan ja Saimaan alueeseen monia Manner-Euroopan kohteita paremmin, sillä alue koostuu monista vähäisesti tuotteistetuista luontokohteista, ja alueella matkustaminen muodostaa erityisesti vaeltajalle ja pyöräilijälle matkailuelämyksen, ei pelkästään kohteeseen perille pääseminen ja ajan viettäminen siellä.

Färsaarille saavutaan laivalla tai lentämällä. Kestävän liikkumisen matkaketjuihin on kuitenkin panostettu saarten sisäisessä liikenteessä, missä tarjolla on sekä paikallisia, että turisteja palveleva aikataulutettu busseista ja lauttayhteyksistä koostuva julkinen liikenne sekä matkakortti, jonka avulla julkista liikennettä voi käyttää rajattomasti 4 tai 7 päivän ajan.

Färsaarten kokonaisuus ja tarjonta on kuvattu erittäin selkeästi, ytimekkäästi ja asiakaskeskeisesti verkkosivustolla.

Kohteesta löytyvät toimintamallit

- Yksinkertainen ja selkeä matkakortti, jonka avulla julkista liikennettä voi hyödyntää.
- Selkeä informaatio ja kuvaus koko saariryhmän tarjonnasta

Lisätietoja:

<https://visitfaroeislands.com/en/plan-your-stay/getting-around>

<http://ssl.fo/en/prices/tourist-travel-card>

PERINTEISET MATKAILUKOhteET – REAKTIIVINEN LIKKUMISMALLI

Kansainvälisiä matkailukohteita tarkasteltaessa esiin nousi myös kohteita, joissa matkailun kasvu on edennyt reaktiivisesti suhteessa liikenne- ja aluerakenteen suunnitteluun. Näiden kohteiden tunnistaminen on tärkeää, sillä ne havainnollistavat, millaisia haasteita syntyy, kun matkailun liikkumistarpeisiin vastataan vasta kasvun jälkeen. Reaktiiviset kohteet tarjoavat arvokkaita oppeja ennakoivan ja kestävä matkailuliikkumisen suunnitteluun.

Reaktiivinen matkailun kasvu

Perinteisissä ja nopeasti kasvaneissa matkailukohteissa matkailun kasvu on edennyt nopeammin kuin liikenne- ja aluerakenteen kokonaisvaltainen suunnittelu (esim Kanarian saaret, Kreetta, Rovaniemi). Kestävät liikkumisratkaisut on jouduttu rakentamaan vasta matkailun kasvun jälkeen, mikä on johtanut vahvaan yksityisautoiluun ja erilaisiin lieveilmiöihin.

Kohteista löytyvät toimintamallit:

- Matkailun kasvu ohjaa infrastruktuurin kehitystä, ei ennakoiva suunnittelu
- Hajautunut majoitus- ja palvelurakenne
- Vahva riippuvuus yksityisautoilusta ja tilausliikenteestä
 - Turvallisuus
- Joukkoliikenne ja kestävät liikkumisratkaisut kehittyvät jälkikäteen
- Seurauksina ruuhkat, päästöt, maankäytön paineet ja paikallisen arjen kuormittuminen

Varautuminen ennen matkailun kasvua

- Matkailun liikkumistarpeet tulee huomioida osana alueellista liikenne- ja saavutettavuussuunnittelua jo ennen kasvua
- Kasvua ei tule rakentaa oletukselle lisääntyvästä yksityisautoilusta
- Viimeisen etapin ratkaisut (kävely, pyöräily, kutsuliikenne, vesiliikenne) tulee määritellä ja pilotoida ennakoon
- Yksittäisten muutosten ja piikkien vaikutukset (esim. lentoliikenteen kasvu, suuri tapahtuma) tulee tunnistaa koko järjestelmää kuormittavina tekijöinä
- Matkailuliikkumisen on tuettava paikallista arkea ja olemassa olevia rakenteita, ei kilpailla niiden kanssa

CASE ESIMERKIT

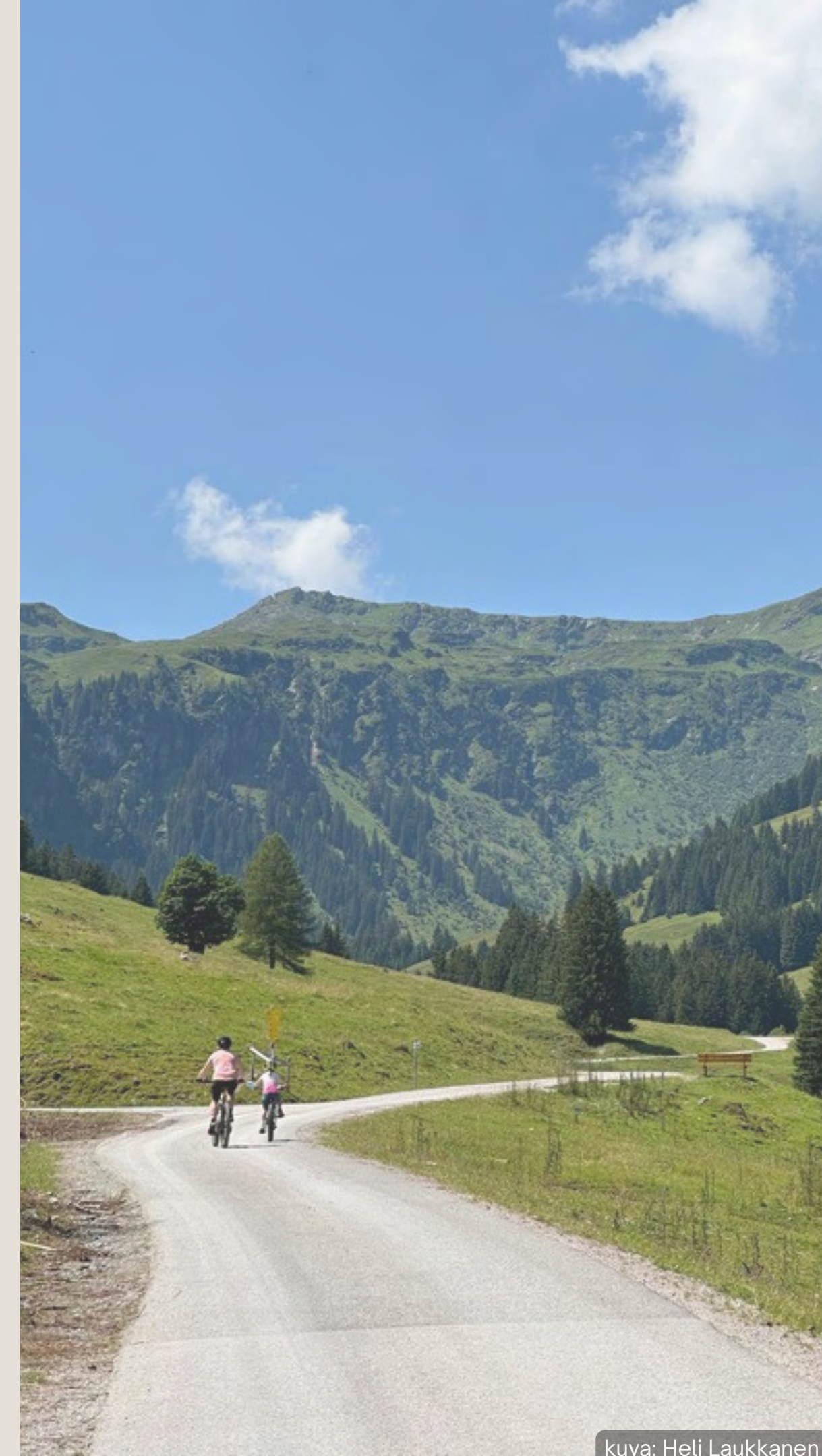
Edellisillä sivuilla esiteltyt kansainväliset vertailukohteet ovat toisistaan hyvin poikkeavia. Kohteiden matkailijamäärät, sisäinen rakenne ja saavutettavuus vaihtelevat, mutta jokaisesta löytyy kuitenkin yksi tai useampi toimintamalli, josta voimme ottaa mallia.

Seuraavilla sivuilla esitellään kaksi case-esimerkkiä, joissa vertailukohteista tehtyjä havaintoja on koottu toimintamalleja hahmotteleviksi esimerkeiksi.

Case-esimerkit:

Itävallan pitkälle tuotteistetut kohteet

Tieto ja asiakaslähtöisyys



SUOMEN JA ITÄVALLAN EROT JULKISEN LIIKENTEE SUUNNITTELUSSA JA TOTEUTUKSESSA

Itävalta – esikuva: Integroitunut malli



- Liikkuminen suunnitellaan käyttäjän, ei hallinnon ehdoilla
- Matkailu on osa normaalia kysyntää, ei erillinen osa
- Aikataulut ja kapasiteetti tukevat myös vapaa-aikaa
- Viimeinen legi huomioidaan osana järjestelmää

Lopputulos: sujuvat matkaketjut ja parempi saavutettavuus kaikilla

Suomi – nykytila: Siiloutunut malli



- Julkinen liikenne suunnitellaan erillisissä kokonaisuuksissa (koulu, työmatkat, kaupunkiliikenne, Sote)
- Matkailu nähdään liikenteen ulkopuolisena käyttäjänä, kulueränä
- Kapasiteetti ei vastaa sesonkeja tai viikonloppuja
- Matkaketjut katkeavat saapumisen jälkeen

Lopputulos: auto pakollinen, matkaketjut heikkoja

Mitä tämä tarkoittaa Etelä-Karjalalle?



- Etelä-Karjala on vahva matkailu- ja vapaa-ajan alue
- Vapaa-ajan ja matkailun liikkumisen kysyntä painottuu:
 - viikonloppuihin
 - sesonkeihin
 - viimeisiin osuuksiin (mökki, reitti, luontokohde)

Tarvitaan integroitu matkaketjumalli, ei erillisiä ratkaisuja

Etelä-Karjalan suunta → siiloista matkaketjuihin

- Matkaketjut suunnitellaan eri asiakasryhmien tarpeista käsin
- Matkailu huomioidaan osana liikennejärjestelmää
- Kapasiteetti ja aikataulut perustuvat todelliseen kysyntään
- Viimeinen legi ratkaistaan palveluilla, ei oletuksilla

Tavoite: alueelle pääsee ja alueella liikkuu sujuvasti ilman omaa autoa

Alku

Taustatietoa

Etelä-Karjalan nykytila

KV-vertailu

Toimintamallit

Toimenpiteet ja tiekartta

Loppusanat

KESTÄVIEN MATKAKETJUN TOIMINTAMALLIT

TOIMINTAMALLIEN PITKÄJÄNTEISEN RAKENTAMISEN KAUTTA KEHITETÄÄN ALUEELLE TOIMIVA KOKONAISUUS

- **Ilman koordinoitua hallintaa** matkaketjut pirstaloituvat: asiakaskokemus heikkenee ja kaupallinen potentiaali jää vajaaksi → tarvitaan selkeä kokonaiskuva, vastuut ja ajantasaisen tiedon ylläpito
- Etelä-Karjalassa vaikuttavin eteneminen syntyy, kun **tunnistetaan rajattu joukko tärkeimpiä matkaketjuja**, asetetaan ne kehittämisjärjestykseen kysynnän ja strategian perusteella ja nimetään niille omistajuus
- Matkaketjut kannattaa kuvata modulaarisesti, jotta niitä **voidaan laajentaa ja täydentää myöhemmin** (myös toimintaympäristön muuttuessa) ilman, että koko rakenne tehdään uusiksi
- **Seuranta ja mittarit** ovat olennainen osa toimivuutta: käyttöaste, pullonkaulat viimeisellä etapilla ja asiakaskokemus huippu- vs. hiljaisina aikoina pitää saada jatkuvaan tilannekuvaan
- **Matkaketjujen pitää kytkeytyä alueen brändiin:** ilman elämyksellistä ja johdonmukaista viestiä ne jäävät ”tekniseksi ratkaisuksi”, joka ei ohjaa valintoja

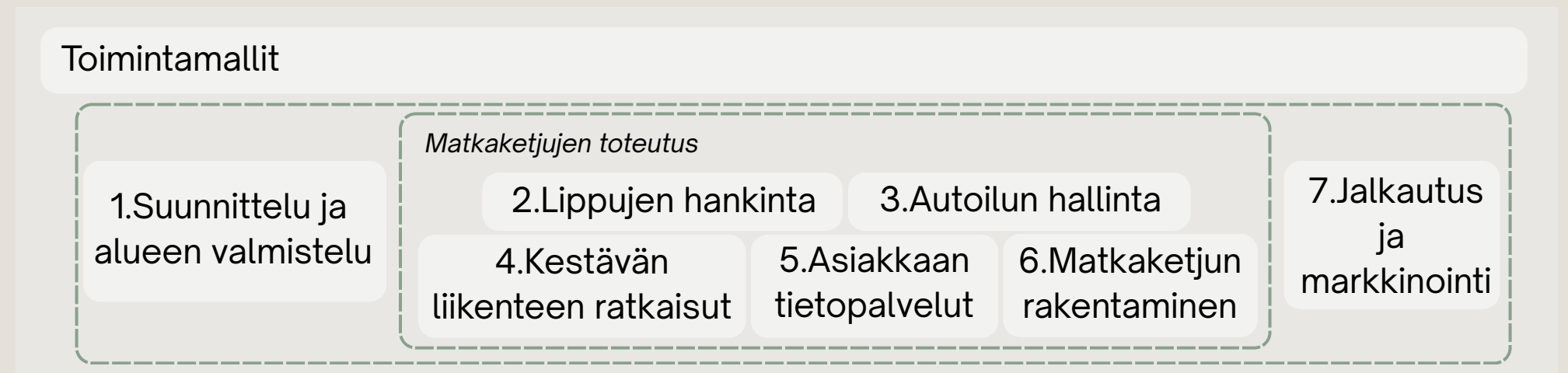


TOIMINTAMALLIT: JOHDANTO

Kestävien matkaketjujen toteuttamisen toimintamallit luotiin kansainvälisiin vertailukohteisiin tutustumalla, tekemällä niistä havaintoja ja liittämällä mukaan ymmärrystä Suomen ja Etelä-Karjalan matkailusta, liikennejärjestelmästä sekä alueen rakenteesta.

Toimintamallien määrittelyssä periaatteena oli, että matkailijoiden tarpeisiin suunnitellut kestävät matkaketjut eivät ole eristetty ja itsenäinen toiminto. Ne vuorovaikuttavat läheisesti alueen matkailujärjestelmän sekä liikennejärjestelmän kanssa ja siksi myös toimintamallit tulee suunnitella näihin kahteen tukeutuen.

Toimintamalleja tunnistettiin kaikkiaan 7. Lisäksi jokainen toimintamalli sisältää 1-5 osatoimintamallia, joista kukin esitetään omana toimintamallikorttinaan.



TOIMINTAMALLEISTA MUODOSTUU KOKONAISPROSESSI

1. Kohteen määrittely & muotoilu



Matkailualueen rakenne

Aluerakenne
Portti-kohde malli
Hierarkinen
kokoamapisterakenne
Asiakasryhmämäärittely



Asiakkaat
Asiakasryhmämäärittely

2. Matkaketjujen luominen & muokkaaminen ja ylläpito



Lippujen hankinta:

- One-stop-shop
- Guest card
- Matkakortti



Autoilun hallinta:

- Pysäköinti
- Liikenteen rajoittaminen



Kestävä liikkuminen:

- Viimeinen osuus
- Sote- ja koulukyydit
- Kohteen erityiskulkumuodot
- Pyöräily



Matkaketjun paketointi:

- Olemassa olevan liikennejärjestelmän markkinointi
- Mökkimajoituksen matkaketjumalli
- Kokonaisuuden hallinta ja ylläpito

3. Jalkautus & markkinointi



Kokeilut



Toimintamalleista viestiminen
Integraatiot



Markkinointi
Verkostoyhteistyö

Asiakkaan tietopalvelut: Landing page, Reittioppaat



1.2 HIERARKINEN KOKOAMISPISTERAKENNE

Johdanto

Hiearkinen kokoamapisterakenne tarkoittaa matkaketjujen suunnittelua ja operointia useamman “tason” solmupisteiden kautta. Ajatus on sama kuin logistiikassa: matkailija ei siirry satunnaisesti pisteestä toiseen, vaan liikenne ja palvelut kerätään, vaihdetaan ja jaetaan hallitusti porttien ja solmujen kautta.

Tyypillinen hierarkia on: (1) kansainvälinen/valtio- tai alueportti, (2) alueellinen saapumishubi, (3) kohdeklusterin portti tai retkiportti ja (4) paikallinen mikrohubi (esim. pysäkki, satama, reitistön lähtöpiste, pysäköintialue, vuokrauspiste). Kun tämä rakenne on selkeä, matkailijan kokemus paranee (vähemmän epävarmuutta), palvelutaso voidaan mitoittaa kysyntään (sesongit ja ruuhkat), ja kestävät kulkutavat saadaan toimimaan myös hajautuneissa ja harvaan asutuissa ympäristöissä.

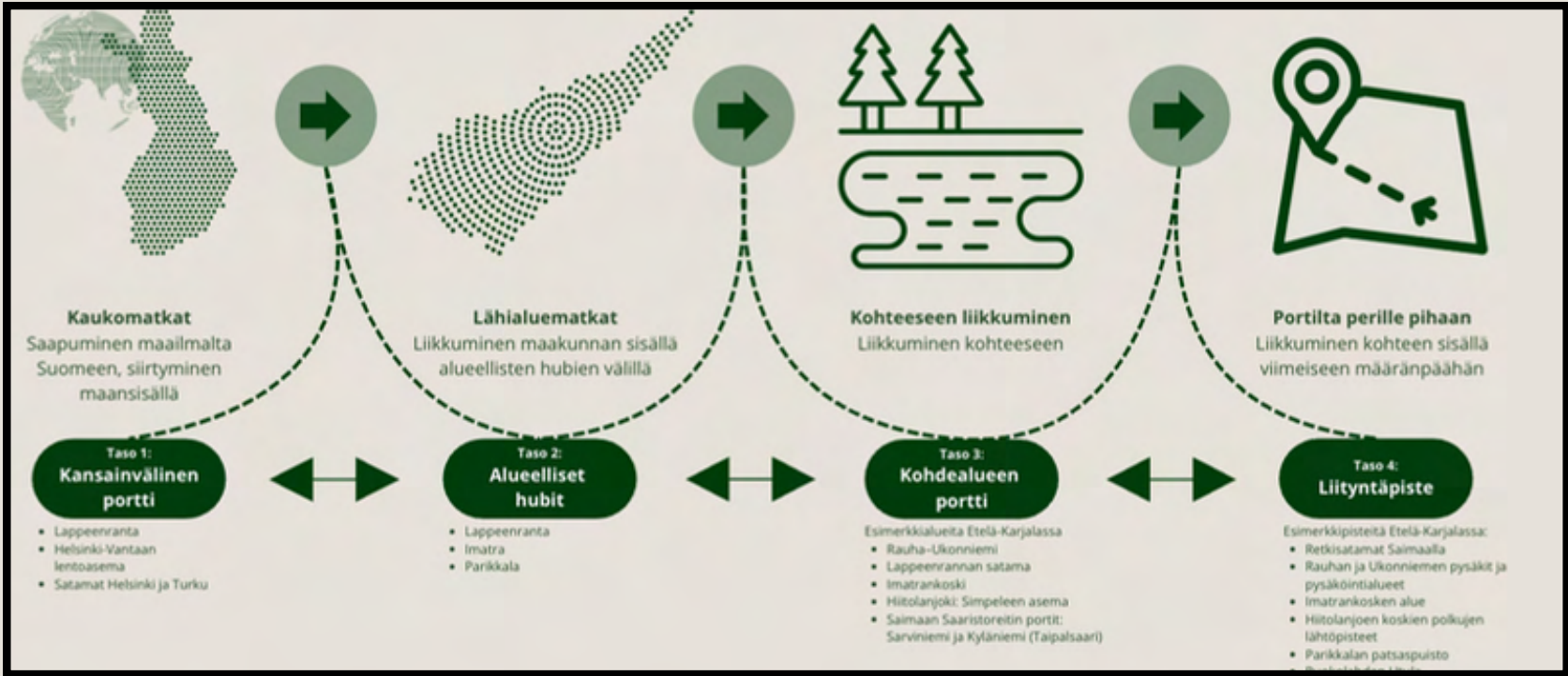
Sovittaminen Etelä-Karjalaan

Etelä-Karjalassa hiearkinen kokoamapisterakenne voidaan ankkuroida jo tunnistettuihin saapumispisteisiin ja laajentaa niitä retkiporttien ja mikrohubien verkoksi. Käytännössä tämä tarkoittaa, että saapumishubit eivät ole pelkkiä paikkoja “johon tullaan”, vaan niihin rakennetaan systemaattisesti vaihtamisen ja edelleen jakamisen kyvykkyys: selkeä liityntä kohdealueille, pyörä- ja mikroliikkumisen solmut, sekä palvelut, jotka ratkaisevat viimeiset kilometrit ilman omaa autoa.

Samalla verkostomainen rakenne sopii alueelle: kohteet ovat hajautuneita, ja siksi järjestelmän tulee kestää useita sisäänkäyntejä ja erilaisia matkailijapolkuja (ei yhtä ainoaa reittiä).

Toimenpiteet

- Hierarkian määrittäminen alueelle, kartalle määritetään ja nimetään paikat eri tasoille, mitkä edustavat saapumisporttia, hubia, kohdealueen porttia ja mikrohubia (pysäkit, laiturit) nimeämällä käytännössä paikat,
- Luodaan vakiodut matkaketjut, aikataulutettu tai kutsuliikenne määritetään kulkemaan säännöllisesti valikoiduilla reiteillä
- Käydään läpi mikrohubit viimeisen osuuden varmistamiseksi, pyöräpysäköinti tarpeen mukaan, latausmahdollisuudet, turvalliset kävely- ja pyöräyhteydet, selkeä opastus
- Asiakkaan tavoittaminen mainonnalla ja reittien löytäminen esim. reittiopasalustoilta
- Hallinta- ja ohjausmallin rakentaminen, määritetään poikkiorganisatorinen ohjausmalli relevanttien toimijoiden kesken, varmistetaan mallin rajoitus



Vertailukohteet

Porttiratkaisu: Zermatt, Serfaus; Monikeskuksinen alue: Etelä-Tiroli, Dachsteinin Alpit, Jura; Rautatiesolmuihin kytkeytyvä alue: Vogeesien alue; Järvikohteet: Weissensee

Kriittiset menestystekijät

- Selkeä hierarkia ja roolit, jokaisella tasolla on oma tehtävä
- Standardisoidut vaihdot, helposti ymmärrettävä ja opittava
- Kapasiteetin ja sesongin hallinta
- Integraatio informaation ja lipun ostamisen osalta, ei keskenään “kilpailevia” ratkaisuja erilaisilla ohjeilla
- Poikkihallinnollinen omistajuus, koordinointi matriisissa
- Fyysinen laatu ja esteettömyys

Tarvittava rahoitus

- Solmupisteiden fyysiset rakenteen (ovat pääsääntöisesti jo olemassa)
- Digitaalinen infrastruktuuri; reaaliaikainen tieto ja integraatio tarvittavien järjestelmien välillä
- Liityntäyhteyksien rahoitus (ml. asiakasrahoitus)
- Ohjausmallin rakentaminen ja käynnistäminen, ylläpitäminen

Riskiarvio

- Hierarkia ei saa jäädä epäselväksi käyttäjälle (matkailijalle)
- Viimeisen osuuden vahvuus, jotta se ei tee koko ketjusta heikkoa
- Riittävä kapasiteetti sesongin aikana matkustajat ja matkatavarat (esim. pyörät)
- Ohjausmallin ja toiminnan riittävä rahoitus, jotta malli on jatkuva ja “pysyvä”

2.2

GUEST CARD

MATKAILIJAPASSI MAHDOLLISTAA

MATKAILIJAN LIIKKUMISEN

Johdanto

Guest Card -mallissa matkailija saa majoittumisen yhteydessä käyttöönsä alueellisen kortin, joka kokoaa liikkumisen ja keskeiset matkailupalvelut yhdeksi kokonaisuudeksi. Liikkuminen ja tekeminen eivät ole erillisiä tuotteita, vaan olennainen osa matkailukokemusta. Itävallassa Guest Card on keskeinen väline kestävän liikkumisen edistämisessä ja matkailijan ohjaamisessa autottomampiin valintoihin.

Sovittaminen Etelä-Karjalaan

Etelä-Karjalassa Guest Card soveltuu parhaiten matkailijalähtöiseksi kokonaisuudeksi, ei perinteiseksi liikennelipputuotteeksi. Kortti voisi toimia alueellisena matkailupassina, joka sisältää joukkoliikenteen, kaupunkipyöräilyn, rajatun vesiliikenteen sekä valikoituja matkailupalveluita. Käyttöönotto edellyttää vahvaa koordinointia ja selkeää rajaa siihen, mihin palveluihin kortti alkuvaiheessa kohdistuu. Lisäksi tarvitaan lippujen ostettavuuden rajapintojen määrittelyä ja mahdollistamista.

Toimenpiteet

- **Selvitys Guest Card -mallin sisällöstä ja soveltuvuudesta Etelä-Karjalaan**
- **Yhteisen alueellisen tahtotilan määrittely**
- **Pilointi**
- **Korvaus- ja rahoitusmallin valmistelu**
- **Yhteistyön rakentaminen majoittajien ja liikkumispalveluiden kanssa**
- **Pilotin toteutus ja käyttäjäpalautteen keruu**

Vertailukohteet

- Erityisesti Itävalta

Kriittiset menestystekijät

- Laaja alueellinen yhteistyö matkailu-, liikenne- ja palvelutoimijoiden välillä
- Selkeä ja matkailijalle helposti ymmärrettävä sisältö: mitä kortti sisältää
- Kortin automaattinen jakaminen rekisteröidyn majoittumisen yhteydessä
- Riittävän kattava palveluvalikoima, jotta kortti koetaan aidosti hyödylliseksi
- Yhteinen rahoitus- ja korvausmalli toimijoille

Tarvittava rahoitus

- Koordinointi, hallinnointi ja digitaaliset ratkaisut -poikkihallinnollinen rahoitus
- Rahoitus pohjautuu tyypillisesti matkailijalta saataviin maksuihin ja julkiseen tukeen
- Kustannusten jakaminen useiden toimijoiden kesken, jotta yksittäisen toimijan riski pysyy kohtuullisena

Riskiarvio

- Keskeiset riskit: toimijoiden sitoutumattomuus, liian suppea sisältö, epäselvät korvausmallit, eri palveluntarjoajien ja sidosryhmien rajapintojen keskusteluyhteys
- Riskien hallinta vaiheittaisella etenemisellä: rajattu sisältö ja pilottialue ensin, laajennus käyttäjäpalautteen ja kysynnän perusteella

5.2

REITTIOPPAAT

ASIAKKAAN MATKAKETJUAPURIT

Johdanto

Reittiopas on kestävän matkaketjun käyttöliittymä. Sen avulla käyttäjä selvittää reittinsä, punnitsee eri kulkuvälineiden tarjoamia vaihtoehtoja ja valitsee käyttämänsä kulkumuodot. Reittiopas:

- muuttaa kohteen saavutettavaksi
- vähentää asiakkaan epävarmuutta, tarjoaa vaihtoehtoja ja mahdollistaa sujuvat vaihdot

Osana hyvin kehittynyttä matkailukohdetta ja matkaketjukokonaisuutta reittiopas voi myös tarjota mahdollisuuksia kanavoida matkailijavirtoja halutuille reiteille ja kohteille esim. ruuhkatilanteissa.

Sovittaminen Etelä-Karjalaan

Nykytilanteessa matkailija nojautuu kestävien matkaketjujen rakentamisessa seuraaviin reittioppaisiin:

- [matka.fi](#) eli Fintraffic Matka kattaa julkisen liikenteen aikataulut, pyöräilyn ja autoilun. Lisäksi palvelussa on ominaisuus nimeltä [Matkakumppani](#), joka tarjoaa reaaliaikaista ja henkilökohtaista tukea matkan aikana sekä mahdollisuus tehdä oma reaaliaikainen pysäkinäkymä. Palvelu kattaa VR:n junaliikenteen (lähi- ja kaukoliikenne), kotimaan lentoliikenteen sekä kattavasti kaupunkien ja kuntien paikallisliikenteet. Lisäksi palvelussa on saatavilla ELY-keskusten kilpailuttama joukkoliikenne. Palvelun ”moottori” on [Digitransit](#).
- [Google Maps](#) on supertunnettu, mutta kattaa vain autoilun, pyöräilyn ja jalankulun.
- [Jouko reittiopas](#). Kattaa vain Lappeenrannan ja Imatran julkisen liikenteen. Palvelun ”moottori” on [Digitransit](#).

Tavoitetilassa matkailija saisi yhdestä reittioppaasta julkisen liikenteen, pyöräilyn ja jalankulun reittien lisäksi tiedon myös saatavilla olevasta kutsuliikenteestä, muista käytettävissä olevista kyytivaihtoehtoista, mikroliikkumisvälineistä sekä venetakseista ja lautoista.

Toimenpiteet

- Digitransit kehitykseen osallistuminen esim. alueen Waltti-kuntien (Lappeenranta, Mikkeli, Joensuu) joukkoliikenteen yhteyshenkilöiden avulla. Tämän avulla voidaan avata keskustelua jo käytössä olevien alueellisten reittioppaiden sekä Fintraffic Matkan kehittämiseen.

Vertailukohteet

Itävalta.

Kriittiset menestystekijät

- poikkihallinnollinen yhteistyö, joka kytkee kaikki matkaketjuissa toimivat tahot reittioppaan taustalle
- kaikkien kulkumuotojen ja kulkuvälineiden tuominen osaksi reittiopasta
- kaikkien matkan osien tuominen osaksi reittiopasta
- reittioppaan liittäminen kiinteäksi osaksi loppuasiakkaisiin kohdennettua markkinointia.

Tarvittava rahoitus

- Digitransit -kehittäminen vaatii rahoitusta. Jos kehitystarpeet ovat kaikkien Waltti-toimijoiden kanssa yhteisiä, voivat kustannukset jakautua suuren joukon kannettaviksi.

Riskiärvio

- Pahin riski on reittioppaan toimimattomuus tai sen tarjoama paikkaansa pitämätön tieto. Reittioppaan pettäessä (esim. palvelinongelmien takia) asiakkaalle tulisi tarjota varapalvelu, joka listaa linkkejä ja yhteystietoja matkaketjutoimijoiden omiin verkkosivuihin ja aikatauluihin, joiden avulla asiakas voi laatia matkaketjun ilman reittiopasta.

Alku

Taustatietoa

Etelä-Karjalan nykytila

KV-vertailu

Toimintamallit

Toimenpiteet ja tiekartta

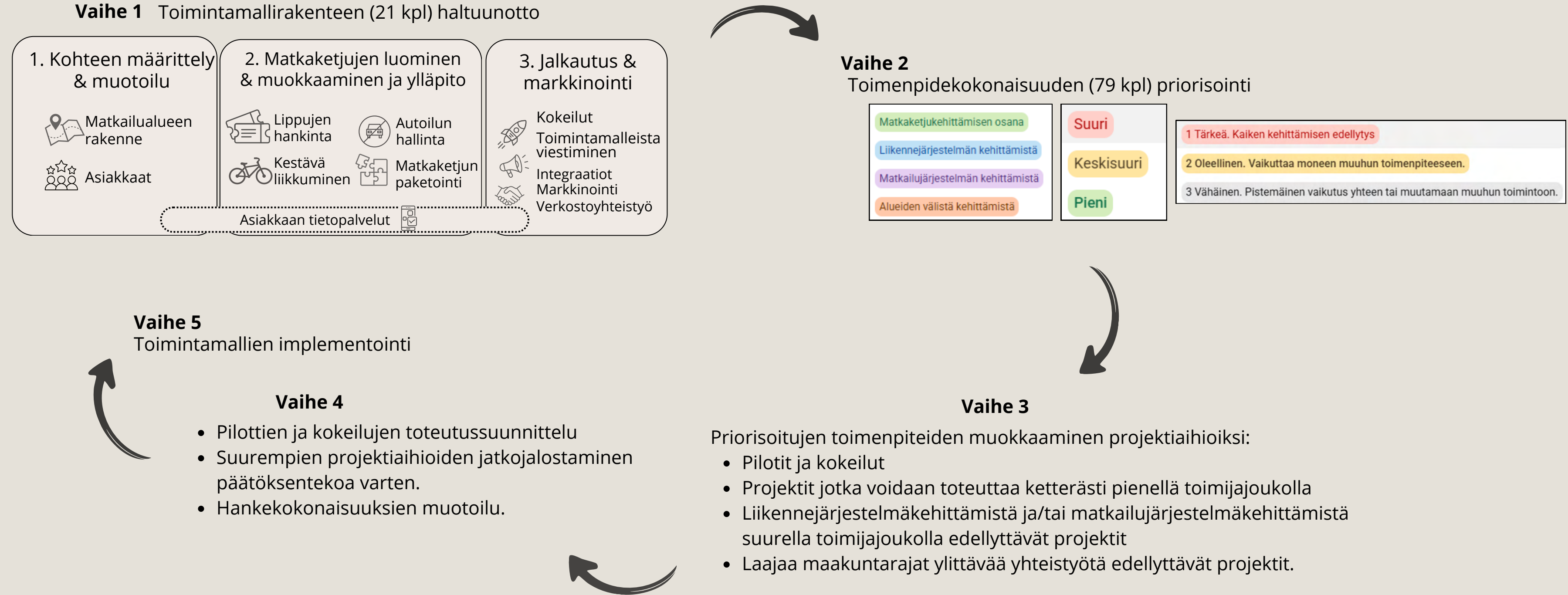
Loppusanat

TOIMENPITEET JA TIEKARTTA

[illegible]

TIEKARTTA

Varsinainen tiekartta tässä raportissa esitettyjen toimintamallien käyttöönottamiseksi ja toimenpide-ehdotusten (79 kpl) toteuttamiseksi toteutuu yhtenä mahdollisena tämän selvityksen jälkeisenä jatkotoimena Etelä-Karjalan liiton toimesta. Tällä sivulla esitetty malli on ehdotus niistä periaatteista, joilla tuo varsinainen tiekartta voidaan muodostaa.



LOPUKSI

- **Tavoite on selkeä ja perusteltu:** kestävät matkaketjut voivat vahvistaa Etelä-Karjalan matkailuarvoja, kun julkinen liikenne, kutsu- ja kohdeliikenne, pyöräily/mikroliikkuminen, kävely sekä vesiyhteydet muodostavat yhden sujuvan kokonaisuuden
- **Pullonkaula on ketjun jatkuvuus:** portti- ja hubirakenne, viimeinen osuus sekä tiedon ja lippujen “selkeä asiakaspolku” ratkaisevat, onko matkailijalle vaihtoehto autolle oikeasti käyttökelpoinen
- **Vaikutus syntyy mittakaavasta ja yhteistyöstä:** matkaketjut ylittävät hallinnolliset rajat → tarvitaan vahva koordinointi, yhteinen Saimaataason markkinointi ja tiivis verkostotyö kuntien, liikenneoperaattorien ja matkailutoimijoiden kesken
- **Juurtuminen vaatii monivuotisen tekemisen:** eteneminen vaiheittain (priorisointi → pilotit → vakiinnuttaminen), selkeät vastuut, integraatiot (tieto, liput, palveluketjut) sekä jatkuva ylläpito ja mittaaminen
- **Hyödyt ylittävät matkailun:** parantuneet ketjut palvelevat myös asukkaita ja voivat toimia katalyyttinä koko alueen matkailu- ja liikennejärjestelmän kehittämiseksi



