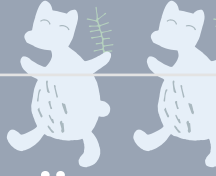
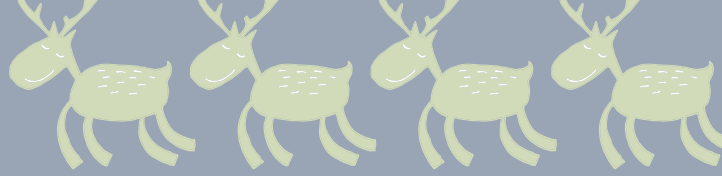
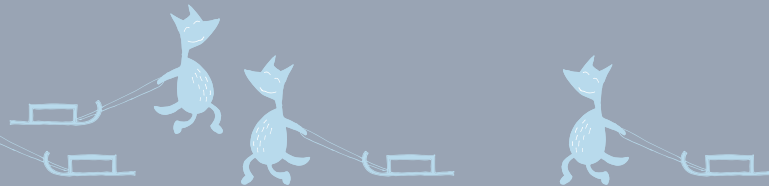
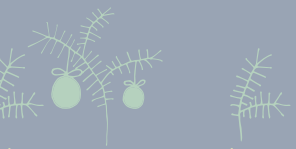
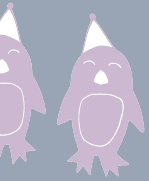


7



MATKAILULIIKKUVUUS LAPIN MAANTIELIIKENTEESSÄ AMMATTILIIKENNÖITSIJÄN NÄKÖKULMASTA

Teija Pulju



JOHDANTO	126
Lapin maantieliikenne ja arktiset olosuhteet	126
Tutkimusasetelma ja tutkimuksen toteutus	127
MATKAILULIIKKUVUUS MAANTIELIIKENTEESSÄ	128
Matkailuliikkuvuus	128
Maantieliikenne matkailuliikkuvuuden muotona	129
Maantieliikkuvuus matkailukokemuksena	130
Mobiili-, digi- ja älylaitteiden vaikutukset	131
TEEMAHAASTATTELUIDEN SISÄLLÖNANALYYSI	132
Ammattiliikennöitsijöiden teemahaastattelut	132
Haastatteluiden teoriaohjaava sisällönanalyysi	133
AMMATTILIKENNÖITSIJÖIDEN NÄKEMYKSET LAPIN MATKAILULIIKKUVUUDESTA JA MAANTEISTÄ	134
Matkailijat Lapin maanteillä	134
Arktiset olosuhteet	135
Muutokset maantielikenteessä	136
Teknologia	137
Haasteet	138
Maantielikenteen toimivuuden parantaminen	139
YHTEENVETO	141

JOHDANTO

Lapin maantieliikenne ja arktiset olosuhteet

Sain idean tutkimusaiheeseeni omista kokemuksistani tien päällä. Tiestön kunto on nähdäkseni huonontunut vuosien saatossa. Tieltä suistumisista ja onnettomuuksista on kirjoituksia lehdissä, yleisönosastoilla ja uutisissa lähes päivittäin. Teiden hoito ja kunto, pitkät välimatkat sekä muut arktiseen maantielikenteeseen liittyvät seikat vaikuttavat matkailijoiden liikkumiseen Lapissa. Matkailun suurimpia uhkia maantielikenteessä ovat bussionnettomuudet. Muutamasta sellaisesta on uutisoitu kuluvanakin talvena. Esimerkiksi matkailijoita kuljettaneen bussin ja henkilöauton kolaroitua Ranuan-tiellä henkilöauton kuljettaja menehtyi (Hiltunen, 2016).

Arktisen alueen maantieteellisenä rajana käytetään usein pohjoista napapiiriä. Napapiirin pohjoispuoliseen alueeseen kuuluu useita eri valtioita ja kansallisuksia; asukkaita on noin neljä miljoonaa. Luonnonolosuhteet vaihtelevat: Siperiassa ja Pohjois-Amerikassa on pelkkää tundraa samoilla leveysasteilla, missä Suomessa viljellään maata. Pohjoismaissa napapiirin pohjoispuolella on kyliä ja kaupunkeja, joiden kehitys ei poikkea muiden alueiden kehityksestä näissä maissa. Arktisuus näkyy lähinnä pitkinä välimatkoina, karuina oloina, harvana asutuksena sekä valon ja pimeyden vaihteluna. (Heikkilä & Laukkanen, 2013, s. 10, 20, 22.)

Arktisuuden yksiselitteinen määrittäminen on vaikeaa. Siksi on vaikeaa määritellä myös, mitä on arktinen matkailu. Usein arktisuuteen liitetään sellaisia asioita ja ominaisuuksia kuin lumi ja jää, kylmyys, pimeys, asumattomuus, kaukaisuus ja villi erämaa. Arktiseen kesään liittyviä ominaisuuksia ovat lähinnä valoisuus ja yötön yö. Arktisille alueille matkustavilla on erilaisia matkustusmotiiveja. Osa heistä on seikkailijoita, jotka haluavat haastaa itsensä, seikkailla erämaa-alueella ja matkata maan ääriin. Kaupunkipalveluita tarjoavaa Rovaniemeä ei näin ollen aina koeta arktiseksi matkailukohteeksi. Vähemmän seikkailuhenkiselle matkailijalle se tarjoaa kuitenkin arktisuuteen liittyviä matkailutuotteita. Esimerkiksi talvella koettu kunnan pakkaneen voi olla haaste, josta matkailija ylpeänä kertoo selvinneensä. (Müller, 2014, s. 36–37, 105–113, 119.)

Maantielikenteen sujumiseen ja tieolosuhteisiin Suomen Lapissa vaikuttavat monet asiat: pitkien välimatkojen lisäksi muun muassa pimeys, lumi ja jää sekä teiden kapeus ja ohituskaistojen puute. Porokolari on Lapissa yleinen onnettomuus. Liikenteeseen vaikuttavat myös neljän eri valtion rajat ja 23 rajanylityspaikkaa. Päivittäin rajanylityspaikkojen kautta kulkee lähes 30 000 autoa. Vaaratilanteita syntyy, kun erilaiset liikennekulutturit kohtaa-

vat. Myös kotimaiset matkailijat liikkuvat maanteillä. Suomalaiset tekevät vuosittain keskimäärin seitsemän yöpymistä sisältävää matkaa, ja useimmin ne tehdään omalla autolla (Lapin liitto, 2015, s. 16). Liikennettä ja liikenneturvallisuusriskejä lisäävät sekä kasvavat matkailijamäärät että laajeneva kaivos-toiminta (Lapin ELY-keskus, 2011, s. 18–20).

Turvallinen imago voi lisätä kohteen vetovoimaa. Turvallinen liikkuminen on tärkeää Lapin matkailualalle niin maanteillä kuin kaikkialla muuallakin. Oman auton käyttäminen on Lapissa usein välttämätöntä, koska välimatkat ovat pitkiä ja tieverkko harva eikä julkisia liikenneyhteyksiä ole kaikkialle. (Lapin ELY-keskus, 2011, s. 17.)

Hyvä infrastruktuuri on tähän asti ollut yksi Suomen Lapin kilpailuetu, mutta etumatka muihin Pohjoismaihin on heikentymässä (Lapin liitto, 2015, s. 15). Suomen sijoitus Euroopan tieliikenneturvallisuusvertailussa on laske- nut. Suomi oli vuonna 2009 vertailussa yhdeksännellä sijalla; Ruotsi oli tuol- loin ykkösenä ja Norja viidentenä. Liikennekuolemien määrä väheni Lapissa vuosina 2000–2009, mutta samaan aikaan loukkaantuneiden määrä kasvoi. Valtakunnallisen tieliikenneturvallisuustyön tavoitteena on vähentää liiken- nekuolemia ja loukkaantumisia. (Lapin ELY-keskus, 2011, s. 7–8.)

Tutkimusasetelma ja tutkimuksen toteutus

Tutkimukseni tavoitteena on tuoda esiin matkailuliikenteen parissa työs- kentelevien ammattiautoilijoiden hiljainen tieto ja näkemykset Lapin maan- teiden matkailuliikenteestä. Teoreettisena viitekehyksenä on matkailuliik- kuvuus ja empiirisenä tutkimuskohteena Lapin arktinen maantieliikenne. Päättökysymykseni on: Mikä on ammattiliikennöitsijöiden näkemys matkailuliikkuvuudesta Lapin maantieliikenteessä? Osakysymyksiä ovat: Mi- ten matkailijat liikkuvat maanteillä? Mitkä ovat arktisuuteen liittyvien omi- naispiirteiden vaikutukset maantieliikenteeseen? Saadakseni vastauksen ky- symyksiini esittelen aluksi matkailuliikkuvuutta ja arktisuutta sekä sitä, mi- tä ne tarkoittavat maantieliikenteen näkökulmasta. Lisäksi tarkastelen Lapin maantieliikenteen kehitystä ja teknologian vaikutusta siihen. Tavoitteenani on myös selvittää, millaiset asiat tai tilanteet ovat matkailijoille haasteellisia Lapin maanteillä liikuttaessa.

Tieto arktisen alueen maanteiden matkailuliikkuvuudesta, siihen liittyvistä erityispiirteistä, ongelmista ja muutoksista sekä uuden teknologian tarjoa- mista mahdollisuuksista avaa uusia näkökulmia maantieliikenteen kehittämi- seen Lapissa. Tiedon pohjalta voidaan suunnitella toimintatapoja ja malleja ongelmien ratkaisemiseksi. Tietoa voitaisiin hyödyntää myös matkailuliikku- vuuden suunnittelussa. Tutkimuksellani on siis myös käytännön merkitystä.

Keräsin tutkimusaineiston haastattelemalla neljää henkilöä: linja-autonkuljettajaa, taksiautoilijaa, ammattiautoilijaa ja auton vuokraajaa. Valitsin nämä haastateltavat, koska heillä on kokemusta maantiellä liikkumisesta ja koska he kaikki ovat jollakin tavalla kytköksissä matkailuun. Ajattelin heidän tuovan uudenlaisen näkemyksen tutkittavaan aiheeseen.

Seuraavassa luvussa esittelen matkailuliikkuvuutta. Kuvaan maantieliikennettä matkailuliikkuvuuden muotona ja matkakokemuksena. Tarkastelen myös mobiili-, digi- ja älylaitteiden vaikutusta maanteiden matkailuliikkuvuuteen. Tämän jälkeen esittelen teemahaastattelua aineistonkeruumenetelmänä sekä aineiston käsittelyä teoriaohjaavan sisällönanalyysin avulla. Tulosluvussa esittelen ammattiliikennöitsijöiden näkemyksiä matkailijoista maantielikenteessä ja matkailijoiden tiellä liikkumisesta. Tuon esiin myös heidän arvionsa siitä, miten arktiset olosuhteet vaikuttavat matkailuliikkuvuuteen. Lisäksi kerron, miten ammattiliikennöitsijät näkevät teknologian vaikuttaneen maantieliikenteen matkailuliikkuvuuteen. Yhteenvetoluvussa pohdin tutkimukseni tuloksia ja jatkotutkimusaiheita.

MATKAILULIIKKUVUUS MAANTIELIIKENTEESSÄ

Matkailuliikkuvuus

Liikkuvuuden voidaan määritellä olevan jonkin objektin monipuolista liikkumista. Matkailuliikkuvuuden voitaisiin siten ajatella tarkoittavan yksinkertaisesti matkailijoiden monipuolista liikkumista. Asia ei kuitenkaan ole näin yksinkertainen. Matkailuliikkuvuuteen vaikuttavat useat seikat, esimerkiksi eri kulkumuotojen ja teknologian kehittymisen tarjoamat mahdollisuudet nopeaan ja monipuoliseen liikkumiseen (Larsen, 2001, s. 83–86).

Matkailuliikkuvuus edellyttää mahdollisuutta lähteä matkalle. Matkailijoilla tulee olla muun muassa matkan edellyttämää varallisuutta ja vapaa-aikaa. Heillä tulee olla myös motivaatio matkalle lähtemiseen. Sekä matkailijoiden motivaatioita että matkakohteiden vetovoimatekijöitä on tutkittu paljon. Matkaan käytettävissä oleva aika vaikuttaa merkittävästi siihen, valitaanko matkakohde kaukaa vai läheltä, sekä siihen, miten kohteeseen matkustetaan. (Hall, 2008a, s. 15–20.)

Ihmiset ovat eri teknologioiden ja nopeiden liikenneyhteyksien ansiosta yhä lähempänä toisiaan – aivan kuin etäisyyksiä ei olisikaan. On puhuttu eräänlaisesta hyperliikkuvuudesta, jolla tarkoitetaan valtavaa ihmisten, tiedon, tavaroiden ja liiketoimintojen samanaikaista ja päällekkäistä liikkuvuutta. Ihmiset voivat esimerkiksi olla matkalla ja tehdä samalla etätöitä. Suuret orga-

nisaatiot voivat kuljettaa työntekijöitä työskentelemään kaukaisiin kohteisiin (O'Regan, 2008, s. 110–118). Matkailu ja liikkuvuus eivät ole vain toisiinsa kytkeytyviä asioita vaan pikemminkin saman monimutkaisen järjestelmän osia, jotka vaikuttavat toisiinsa ja vahvistavat toisiaan (Sheller & Urry, 2004, s. 3–5).

Maantieliikenne matkailuliikkuvuuden muotona

Matkailija siirtyy lähtöalueelta kohdealueelle jollakin kulkumuodolla matkailureittejä hyödyntäen. Lapissa tämä tarkoittaa ilma-, rautatie- ja maantieliikennettä. Matkailija voi yhden matkan aikana tutustua useampiin kohteisiin samalla alueella. Hän voi käyttää useita eri kulkumuotoja, esimerkiksi lentää kohteeseen ja matkustaa kohteessa junalla, bussilla, taksilla tai vuokra-autolla. Autolla liikutaan esimerkiksi silloin, kun halutaan päästä katselemaan matkailukohteen ulkopuolella olevaa maaseutua. (Duval, 2007, s. 11–15.)

Matkailijat liikkuvat maanteillä monin eri tavoin: linja-autolla tai taksilla, omalla tai vuokratulla henkilöautolla, matkailuautolla tai moottoripyörällä, polkupyörällä tai kävellen. Kyse voi olla päiväretkestä tai yöpymisen sisältävästä matkasta tiettyyn kohteeseen tai kiertoajelusta. Liikennemuodon valintaan vaikuttavat matkan hinta, pituus ja saatavuus. Autoja on paljon, maailmanlaajuisesti yksi auto jokaista 8,6 asukasta kohti, ja automatkailun on ennustettu olevan vuonna 2030 kolme kertaa suurempi kuin se oli vuonna 1990 (Sheller & Urry, 2004, s. 3). Halpojen lentolippujen ja vuokra-autojen hyvän saatavuuden takia nykyään saatetaan lentää kohteisiin, joihin ennen ajettiin pitkä matka omalla autolla (Prideaux & Carson, 2011, s. 3–5).

Omatoimimatkailijoiden määrä kasvaa jatkuvasti, ja matka ostetaan nykyään usein internetin kautta. Itsenäisesti maanteillä liikkuvia matkailijoita on yhä enemmän. Autojen teknologia- ja turvallisuuskehitys sekä yhteneväiset standardit ja navigaatiolaitteet ovat osaltaan madaltaneet matkailijoiden kynnystä vuokrata auto ja liikkua itsenäisesti oudossa ympäristössä (Ali & Carson, 2011, s. 139–140). Liikenneasemien ja matkailukeskusten välisissä liikenneyhteyksissä on usein ongelmia kansainvälisen yksilömatkailijan näkökulmasta. Lapissa bussiaikataulut eivät aina palvele matkailuliikennettä kovin hyvin. Tiedon saaminen aikatauluista voi olla vaikeaa ja liityntäliikenne voi puuttua kokonaan. Näistä syistä matkailijat voivat joutua vuokraamaan auton ja liikkumaan Lapin teillä itsenäisesti. (Lapin liitto, 2015, s. 20, 35.)

Maantiet mahdollistavat matkailijoiden ja tavaroiden liikkuminen paikasta A paikkaan B. Esimerkiksi Lapissa matkustetaan usein lentokentiltä tai Rovaniemen rautatieasemalta laskettelukeskuksiin maanteitse. Tällöin matka on ikään kuin rasite, johon tulisi kulua mahdollisimman vähän aikaa ja rahaa.

Kun siirrytään nopeasti matkakohteeseen, jossa halutaan viettää mahdollisimman paljon aikaa, kyse on staattisesta matkailusta. Aina varsinaista pääkohdetta matkalle ei kuitenkaan ole, vaan matkailija voi nauttia itse matkalla olemisesta ja siitä, että voi pysähtyä milloin haluaa. Tällöin puhutaan dynaamisesta eli kiertomatkailusta. Kiertomatkailu onkin ollut kautta aikojen suosittu matkustusmuoto (esim. Parviainen & Räsänen, 2004; Vuoristo, 2002). Reittien varrella olevat majoitus- ja ravitsemuspalvelut sekä nähtävyydet ja niiden opasteet ovat tärkeitä kiertomatkailijan kulkiessa kohteesta toiseen. (Vuoristo, 2002, s. 162–164.)

Maantieverkostolla on erittäin suuri merkitys Lapin matkailualalle. Useimpiin paikkoihin Lapissa pääsee vain teitä pitkin. Lapin kaikista teistä 75 prosenttia eli yhteensä 6 700 kilometriä on sivuteitä (Hietala, 2016, s. A4–A5). Lapin pääteillä on matkailuliikennettä ja muuta liikennettä paljon, matkailusesonkien aikana teillä voi olla ruuhkaa. Ruuhkat voivat lisääntyessään vähentää alueen vetovoimaisuutta (Vuoristo 2002, s. 166).

Maantieliikkuvuus matkailukokemuksena

Matkailijoiden liikenteessä kuluttama aika on saanut vain vähän huomiota matkailun tutkimuksissa (Hannam, Sheller & Urry, 2006, s. 12). Matkustamista kuvataan usein välttämättömäksi pahaksi, kun halutaan päästä tiettyyn kohteeseen. Liikkuvuuden kokeminen on kuitenkin kiinteä osa matkaa; se on matkalla olemisen ja erilaisten maisemien kokemista. (Larsen, 2001, s. 81.)

Ohi kiitävien maisemien katselu auton ikkunasta voi tarjota visuaalisesti nautinnollisen kokemuksen. Auto ei olekaan vain väline, jolla siirrytään nähtävyyden luokse, vaan se mahdollistaa maiseman ja paikan kokemisen. Matkailija katselee maisemia autossa istuessaan, ei vain pysähtyessään valokuvamaan jotain tiettyä kohdetta. Autossa voi nähdä enemmän ja kokea liikkumisen paremmin kuin lentokoneessa. Esimerkiksi autoilu maaseudulla voi olla yhtä palkitsevaa kuin kävely samoissa maisemissa. Automatkailija voi nauttia retkestä vaeltajan tapaan: liikkua reittien ulkopuolella, käydä uimassa missä haluaa, teltailla tai retkeillä asuntoautolla. (Larsen, 2001, s. 80–85, 93–94.)

Omalla autolla liikkumiseen liittyy vapauden tunne: voi lähteä ja pysähtyä, kun haluaa, eikä tarvitse noudattaa joukkoliikenteen aikataulua (Toiskallio 2006, s. 39). Itse ajaminen on joillekin nautinto. Autolla ja moottoripyörällä liikkumiseen liittyy tunne nopeudesta ja voimasta ja siitä, että kulkuneuvoja voi hallita ja paikkoja valloittaa. Moottorin voimasta ja nopeudesta on tullut joillekin intohimo. On sanottu, että auton nopeudesta tai vauhdin hurmasta

nauttivaa henkilöä eivät mitkään monumentit saisi sammuttamaan moottoria (Liniadon 1996, Larsenin, 2001, s. 84 mukaan.)

Haldrup (2003) on erotellut kolme matkailijoiden tyyppiä: asujat, navigoijat ja ajelehtijat. Asujat nauttivat useimmin paikallaanolosta, kuten mökkeilystä, ja siitä, että majoituspaikka on turvallinen ja kodintuntuinen. He palaavat mielellään uudelleen samaan lomakohteeseen. Navigoijat haluavat etsiä outoja paikkoja. He lähtevät mieluusti tuntemattomille alueille, ja heille on tärkeää löytää itse perille. Auto on heille tärkeä; se mahdollistaa liikkumisen, ja sen avulla voi kokea olevansa ikään kuin tutkimusmatkailija. Navigoijat suunnittelevat ja aikatauluttavat matkan tarkkaan ja ottavat matkan varrella valokuvia maisemista ja keräävät matkamuittoja. Myös ajelehtijat etsivät uusia paikkoja, mutta he nauttivat enemmän liikkeellä olemisesta, eivät tarkoista suunnitelmista. Autolla ajaminen on osa nautintoa, ja maisemia ihaillaan usein autosta käsin. Haldrup toteaa, että matkailuliikkuvuus on monimutkainen käsite. Kyse ei ole vain siirtymisestä paikasta toiseen eikä siitä, minne mennään, vaan siitä, miten ja miksi mennään. (Haldrup, 2003, s. 54–66.)

Matkailijoita on tyyppitelty monin eri tavoin. Plog (1974, Vuoriston, 2002, s. 45–47 mukaan) on jakanut matkailijatyypit psykosentrikoihin, allosentrikoihin ja midsentrikoihin. Psykosentrikot suosivat tuttua ja turvallista ja ostavat mielellään valmiin lomapaketin. He ovat passiivisia ja arvostavat kohteen saavutettavuutta. Allosentrikot tekevät matkajärjestelyt itsenäisesti, etsivät uusia kohteita ja ovat aktiivisia harrastajia. He nauttivat elämyksistä ja voivat tyytyä vaatimattomiinkin palveluihin. Midsentrikot ovat kahden edellä mainitun välimuoto, jossa on molempien päätyyppien ominaisuuksia. Suurin osa väestöstä kuuluu midsentrikoihin. Plogin esittämää jakoa on kritisoitu liian yksinkertaiseksi. On esimerkiksi huomautettu, että sama henkilö voi käyttäytyä monella tavalla, esimerkiksi viikonloppumatkalla psykosentrisesti ja pidemmällä lomalla allosentrisesti. (Vuoristo, 2002, s. 45–47.)

Mobiili-, digi- ja älylaitteiden vaikutukset

Teknologian kehittyminen on hyödyttänyt matkailualaa ja myös matkailuliikkuvuutta monella tavalla. Ajoneuvojen kehittämisessä kiinnitetään yhä enemmän huomiota turvallisuuteen, taloudellisuuteen ja ekologisuuteen. Autolla liikkuminen on entistä miellyttävämpää, taloudellisempää ja turvallisempää. Langattomat järjestelmät hyödyttävät omalla autolla liikkuvia matkailijoita esimerkiksi navigointilaitteiden ja erilaisten varausjärjestelmien muodossa. On viitteitä siitä, että yksityisautoilijat ovat erittäin mieltyneitä virtuaalisiin ja myös yhteisöllisten sovellusten tarjoamiin palveluihin. (Ali & Carson, 2011, s. 129–130.)

Suomessa eletään nykyään mobiilikulttuurissa. Ihmiset, informaatio ja tavarat liikkuvat nopeammin, useammin ja pidempiä matkoja kuin aikaisemmin. Koti- ja ulkomaanmatkailu on lisääntynyt, mutta muutenkin liikutaan paljon, sekä työn vuoksi että vapaa-aikana. Ostosmatkojen tekeminen ja tuotteiden tilaaminen kaukaa on yleistä. Matkapuhelimien ja mukana kulkevien tietokoneiden käyttö on arkipäivää. Teknologia on mahdollistanut monipuolisen ja nopean liikkumisen. Liikkuminen kuuluu olennaisesti myös moniin aikamme vallitseviin arvoihin ja tavoitteisiin, kuten yksilönvapauteen, uuden etsintään ja jatkuvaan kasvuun. (Naukkarinen, 2006, s. 64.)

Liikenneviraston Aurora-hankkeessa (Vt 21 Kolari–Kilpisjärvi) kehitetään Lappiin älyliikenteen arktista testausaluetta, josta Lapin matkailuliikenne voi tulevaisuudessa hyötyä paljonkin. Hankkeen tavoitteisiin kuuluvat liikenteen älykäs automatisaatio, keskustelevat ajoneuvot ja älykäs väyläominaisuuden hallinta. Tavoitteena on myös lisätä liikenneturvallisuutta ja palvella liikkumista porovaroitusjärjestelmällä, jossa hyödynnetään digitalisaatiota ja paikkateknologiaa. Ensimmäisenä porovaroitusjärjestelmän ottivat käyttöön ammattiautoilijat. Ylläksen matkailijat saivat keväällä 2016 käyttöönsä Ylläs Around -sovelluksen, jonka avulla voi helposti yhdistellä julkisen liikenteen matkoja. (Liikennevirasto, 2016.)

TEEMAHAASTATTELUIDEN SISÄLLÖNANALYYSI

Ammattiliikennöitsijöiden teemahaastattelut

Haastattelu on joustava tapa kerätä aineistoa. Se antaa tutkijalle mahdollisuuden toistaa tai selventää kysymyksiään. Kysymykset on perusteltua antaa haastateltavalle etukäteen, jotta haastattelussa saataisiin mahdollisimman paljon tietoa. Lisäksi on eettisesti oikein kertoa, mitä aihetta haastattelu koskee. Tutkimukseen osallistuvat voivat näin tutustua teemaan etukäteen. Aihe kerrotaan yleensä silloin, kun haastateltavalta kysytään lupaa haastatteluun. (Tuomi & Sarajärvi, 2009, s. 73.)

Käytin tutkimuksessani teemahaastattelua. Se etenee aiheeseen keskeisesti liittyvien teemojen pohjalta. Tein haastattelua varten puolistrukturoituja kysymyksiä teoriaa hyödyntäen niin, että ne vastaisivat mahdollisimman hyvin tutkimuskysymykseeni (liite 2). Teemat käsittelivät matkailijaa tien päällä, arktisia tieolosuhteita, muutoksia ja teknologian vaikutusta maantieliikenteeseen sekä liikenteen toimivuuden parantamista. (Tuomi & Sarajärvi, 2009, s. 75–77.)

Haastattelin yhtä linja-autonkuljettajaa, yhtä taksiautoilijaa, yhtä ammatti-autoilijaa ja yhtä auton vuokrausta harjoittavaa henkilöä. Valitsin heidät haastateltaviksi, koska ajattelin, että heillä on vahva tietämys Lapin teillä tapahtuvista asioista. Oletin saavani heiltä niin kutsuttua hiljaista tietoa tutkittavasta asiasta. Haastattelututkimuksen etuna onkin se, että haastateltaviksi voidaan valita ne, joilla on eniten tietoa aiheesta (Tuomi & Sarajärvi, 2009, s. 74). Tallensin haastattelut nauhoittamalla.

Haastateltavat olivat iältään 35–55-vuotiaita. Auton vuokrausta harjoittavalla henkilöllä oli 12 vuoden kokemus alalta; kaikilla muilla alan kokemusta on noin 20 vuotta. Haastateltavilla oli kokemusta liikkumisesta laajasti Lapin eri puolilla. Linja-autonkuljettaja oli ajanut myös Norjassa ja Ruotsissa. Kaikkien työ palveli jollain tavalla matkailua. Haastateltavilta saamani tieto tuo mielestäni esiin mielenkiintoisen näkökulman Lapin matkailuliikkuvuuteen ja maantieliikenteeseen.

Pyrin antamaan haastateltaville mahdollisuuden kertoa omin sanoin mielipiteitään ja ajatuksiaan kunkin kysymyksen kohdalla. Autojen vuokrausta harjoittavan haastateltavan oli mahdotonta vastata kaikkiin kysymyksiin, koska hänellä ei varsinaisesti ollut kokemusta matkailijoiden liikkumisesta maantiellä. Hänen kohdallaan jouduin soveltamaan kysymyksiä jonkin verran.

Aihe tuntui olevan haastateltaville tärkeä, sillä he kaikki osallistuivat tutkimukseen mielellään. Kaikilla tuntui olevan halua kertoa oma näkemyksensä tieliikenteestä ja myös siihen liittyvistä ongelmista. Vastaukset olivat pitkiä ja liikkuivat usein myös hieman varsinaisen aiheen ulkopuolella. Paljon puhuttiin teiden kunnosta ja muista tielläliikkujista. Haastattelutilanteet olivat erittäin miellyttäviä, ja yllätyin siitä, kuinka tärkeänä nämä ammattilaiset pitivät turvallisuutta varten tehtyjen sääntöjen noudattamista. Olin itse usein kokenut säännöt vain rajoittaviksi. Työn edetessä ymmärsin, miksi asia oli haastateltaville niin tärkeä: heille jokainen työpäivä voi olla elämän ja kuoleman kysymys.

Haastatteluiden teoriaohjaava sisällönanalyysi

Aloitin haastattelujen käsittelyn kirjoittamalla ne tekstimuotoon. Litteroinnin jälkeen minulla oli tekstiä noin 50 sivua. Aineistossa oli kuitenkin paljon sellaista, mikä ei soveltunut käytettäväksi tutkimuksessa. Vastaukset olivat pitkiä eivätkä pysyneet aina varsinaisessa aiheessa. Tien kunnosta ja siitä, miten tiellä ei ymmärretä tai huomioida toisia tiellä liikkujia, kerrottiin paljon.

Seuraavassa vaiheessa luokittelin aineiston haastattelukysymysten mukaan. Rajasin samalla aineistosta pois kaiken epäoleellisen. Tämän jälkeen siirsin

luokittelemani tekstikatkelmat Excel-taulukkoon. Annoin jokaiselle haastateltavalle numeron: H1, H2, H3 ja H4. Käytän jatkossa näitä lyhenteitä viitattessani haasteltavien kommentteihin. Näin turvaan myös haastateltavien anonymiteetin säilymisen.

Seuraavaksi jatkoin aineiston luokittelua yläluokkiin ja tämän jälkeen pääkäsitteiden alle. Analysoin vastauksia sisällönanalyysiä käyttäen, teorian ohjaamana. Teoriaohjaavalla sisällönanalyysillä tarkoitetaan aineiston luokittelua, jossa teoria toimii analyysin etenemisen apuna. Analyysiyksiköt valitaan aineistosta siten, että aikaisempi tieto auttaa analyysin tekoa. Teoriaa ei kuitenkaan testata, vaan pikemminkin luodaan uusia ajatusuria. Analyysi aloitetaan aineistolähtöisesti mutta loppuvaiheessa käytetään apuna teoriaa. (Tuomi & Sarajärvi, 2009, s. 96–97, 100.)

Matkailuliikkuvuuden teoriaa hyödyntämällä etsin aineistosta tutkimusongelmani kannalta hyödyllistä tietoa. Pysin saamaan esiin tietoa Lapin maantieliikenteen arktisista erityispiirteistä, liikenteen kehityksestä ja sujuvuudesta sekä siitä, mitkä tilanteet ovat ongelmallisia. Lisäksi minua kiinnosti uusi tieto matkailijoiden liikkumisesta Lapin maanteillä. Kokosin yhteen myös haastateltavien ehdotukset maantieliikenteen toimivuuden parantamiseksi Lapissa.

AMMATTILIIKENNÖITSIJÖIDEN NÄKEMYKSET LAPIN MATKAILULIUKKUUDESTA JA MAANTEISTÄ

Matkailijat Lapin maanteillä

Matkailuliikkuvuus Lapin maantiellä ei ole pelkästään siirtymistä kohteeseen eikä kuollutta aikaa (ks. Hannam, Sheller & Urry, 2006, s. 12). Se näyttää olevan varsin monipuolista toimintaa. Haastateltavat kertoivat, että tien päällä liikkuvan matkailijan huomaa varsinkin silloin, kun he ovat pysäyttäneet autonsa huonoon paikkaan. Matkailija on itse usein vähän matkan päässä, juoksemassa kameran kanssa poron perässä. Karavaanarit voivat leiriytyä ja grillata levähdyspaikoilla tai jopa bussikaistoilla, ja telttailijat majailevat missä milloinkin tienposkessa. Osa matkailijoista ajaa hitaasti keskiviivan päällä tai sen väärällä puolella, pysähtelee ja katselee. Toiset ajavat ylinopeutta ja tekevät vaarallisia ohituksia vaarantaen samalla muut tiellä liikkujat. Viimeksi mainitut ovat usein eteläisemmästä Suomesta tulleita matkailijoita, ja haastateltavat kertoivat tunnistavansa heidät muun muassa auton katolla olevasta suksiboksista.

Haastateltavien kuvaukset kertovat matkustamisen ja liikkeellä olemisen merkityksestä, muun muassa maisemien katselusta ajaessa (ks. Haldrup,

2003 s. 63–66; Larsen, 2001, s. 80–85, 93–94). Tien varsille leiriytyneet matkailijat ovat Vuoriston (2002, s. 162–164) mainitsemia kiertomatkoilijoita tai autolla liikkuvia seikkailijoita (Larsen, 2001, s. 80–85, 93–94).

Nopeasti liikkuvat ja muita ohittelevat matkailijat puolestaan eivät ole vain nauttimassa maantiellä liikkumisesta. Osa matkailijoista haluaa päästä perille kohteeseen mahdollisimman nopeasti ja vaivattomasti. Tiellä hurjastelijoiden joukossa voi olla myös voimaan ja vauhtiin mieltyneitä kuljettajia (ks. s. 130–131).

Matkailuliikkuvuus Lapin maanteillä on varsin kansainvälistä. Haastateltavilla oli havaintoja monenmaalaisista matkailijoista. Saksalaisia ja muita eurooppalaisia on liikkeellä eniten kesällä, mutta heitä on myös talvella. Talviaikaan kansainväliset matkailijat liikkuvat useimmin tilausliikenteen bussiryhminä. Ulkomaalaisia matkailijoita on myös reittiliikenteen matkustajien joukossa; heistä entistä useimmat ovat aasialaisia. Venäläisten matkailijoiden määrä oli haastateltavien kokemuksen mukaan selvästi vähentynyt. He kertoivat kiinnittäneensä asiaan huomiota, koska venäläisten ajokulttuuri erottuu liikenteessä. Havainto vastaa tilastoja ja johtuu venäläisille asetetuista talouspakotteista ja siitä seuranneesta ruplan kurssin laskusta.

Haastateltavien mukaan bussiryhmiä oli liikkunut Lapin maanteillä entistä enemmän haastattelua edeltäneenä vuonna (2015). He olivat kiinnittäneet huomiota varsinkin saksalaisten tilausbussien uudelleen lisääntyneeseen määrään. Edellinen saksalaisten bussimatkoilijoiden aikakausi oli 1990-luvun alussa. Yksi haastateltavista uskoi tietävänsä syyn tähän: hän kertoi kuulleensa, että saksalaiset tekevät suunnitelmia usealle vuodelle etukäteen ja toistavat samaa kiertävää matkakohdelistaa.

Myös yksityisautoilla liikkuvia erimaalaisia matkailijoita haastateltavat kertoivat nähneensä yhä enemmän. Lapin liiton (2015, s. 20, 35) mukaan yksilömatkailu Lapissa onkin lisääntynyt. Niin ikään vuokra-autojen määrä on haastateltavien mukaan selvästi lisääntynyt, mikä voi kertoa siitä, että osa matkailijoista tulee lentäen automatkalle Lappiin. Edulliset lentoliput todennäköisesti lisääisivät yksityisautoilua Lapin teillä entisestään, mikä voisi lisätä myös onnettomuuksien määrää. Haastateltavilla tosin oli yllättävänkin vähän havaintoja matkailijoille sattuneista onnettomuuksista.

Arktiset olosuhteet

Haastateltavien kuvaamat Lappiin ja arktisuuteen liittyvät erityispiirteet maantieliikenteessä vastaavat pitkälti Müllerin (2014, s. 36–37, 105–113, 119) opinnäytetutkimuksessa esiin tulleita matkailijoiden käsityksiä arktisuudes-

ta. Haastateltavat liittivät arktisuuteen kylmyyden, lumen ja jäiset tiet sekä pimeään ja valon vastakohtaisuuden. Talvella on kaamos ja tien päällä pimeää, kesällä taas on yölläkin valoisa. Haastateltavien mielestä arktisuus tarkoittaa myös pitkiä välimatkoja seuraaviin kyliin, erämaa-alueita ja rauhallisia, ka-peita teitä. Lapin teillä näkee usein poroja ja joskus muitakin erämaaluon-toon kuuluvia eläimiä.

Arktisuus merkitsee usein haasteellisia olosuhteita. Autoilijoiden täytyy osa-ta varautua koviin pakkasiin ja siihen, että auto voi hyytyä tielle ja apua jou-tuu ehkä odottamaan pitkään. Talvella liikutaan usein lumisateessa ja pyryssä pimeässä sekä jäisillä ja liukkailla teillä. Lisäksi tiet ovat usein uraisia. Pitkien välimatkojen takia sää ja keliolosuhteet voivat muuttua matkan aikana täysin. Varsinaisten arktisten elementtien lisäksi autoilun haasteita lisäävät teiden kapeus ja ohituskaistojen puuttuminen.

Muutokset maantieliikenteessä

Lapin maantieliikenne on vuosien saatossa muuttunut paljon. Liikenne-määrät ovat kasvaneet, ja rekka-autoja ja raskasta kalustoa on aiempaa enem-män. Jos Kemiin ja Kemijärvelle suunnitteilla olevat biojalostamot toteutu-vat, puukuljetukset maanteillä todennäköisesti lisääntyvät entisestään. Yk-sityisautoilukin on lisääntynyt. Haastateltavat kertoivat, että kesäisin on liikkeellä myös paljon enemmän moottoripyöriä kuin ennen. Tämä kertonee aiemmin todetusta moottoriajoneuvolla liikkumisen viehätystyksestä. Uutena ovat tieliikenteeseen tulleet mopoautot, joita haastateltavat kuvasivat hen-genvaarallisiksi.

Haastateltavat kertoivat ilmastonmuutoksen vaikuttavan Lapin maantieliik-enteeseen. Syksyt ovat pidentyneet, kun pakkaskausi alkaa aiempaa myö-hemmin. Pimeä aika kestää pidempään, kun lumi tulee esimerkiksi Rova-niemen korkeudella maahan usein vasta joulukuussa. Lisäksi sateet ovat li-sääntyneet. Tiellä liikkujien tulisikin olla yhä tarkkaavaisempia kaikkina vuodenaikoina. Haastateltavat kertoivat kuitenkin ajokulttuurin rapistuneen. Muita tiellä liikkujia ei oteta huomioon, ja yleinen itsekokeskeisyys näkyy myös maanteillä. Toisaalta paikallinen väestö ikääntyy ja ajaa ylivarovasti.

Haastateltavat olivat erityisen huolissaan siitä, että teiden kunto on heikenty-nyt valtavasti vuosien saatossa. Roudan aiheuttamia vaurioita on jo nyt, ja li-sääntyvät liikennemäärät kuluttavat teitä aina vain enemmän. Teiden kunnos-sapito on haastateltavien mielestä Lapissa heikentynyt ja korjausvelkaa ker-tyy paljon. Erityisesti teiden talvikunnossapidon katsottiin heikentyneen ja siinä oli havaittu paljon vaihtelevuutta. Tämä korostuu sivuteillä ja pienem-millä tieosuuksilla. Haastateltavien näkemykset vastaavat pitkälti sitä kuvaa,

mikä teiden kunnosta on muodostunut sanomalehtien perusteella. Lapin tiestön kunnosta kirjoitettiin tutkimuksen teon aikaan paljon esimerkiksi sanomalehti Lapin Kansassa.

Teknologia

Teknologian vaikutus näkyy haastateltavien mukaan selvimmin siinä, että nykyään maantiellä ei enää juurikaan kohtaa kartan kanssa reittiä kysyvää matkailijaa. Navigaattorit ohjaavat matkailijat perille, ja myös kannettavat tietokoneet ja älypuhelimet kulkevat mukana matkoilla. Haastateltavat kertoivat kuitenkin, että teknisiin laitteisiin luotetaan liikaa eikä käytetä enää omaa järkeä. Laitteiden käyttö ajon aikana vie huomion ja keskittymisen pois itse ajamisesta.

Haastateltavat kertoivat laajalti autojen kehittyneestä teknologiasta. Muun muassa ABS-jarrut sekä luistonesto- ja vakausjärjestelmät ovat nykyään autojen vakiovarusteita. Uusimpiin autoihin on lisätty mobiilisovelluksia, peruutustutkia ja peruutuskameroita, osaavatpa kaikkein uusimmat autot jo parkkeerata itse itsensä. Autot ovat entistä taloudellisempia ja turvallisempia. Kehittyneen tekniikan mukanaan tuoma turvallisuuden tunne voi lisätä matkailijoiden rohkeutta vuokrata auto ja liikkua teillä itsenäisesti.

Liikennevirasto (2016) uskoo älyteknologian avaavan suuria mahdollisuuksia Lapin maantieliikenteelle. Haastateltavista useimmat kertoivat kuitenkin epäilevänsä sen toimivuutta arktisissa olosuhteissa. Erityisen epäileväisesti suhtauduttiin raskaan kaluston itsenäiseen liikkumiseen.

Hirvittäis jos tuolla rekat liikkuis omin päin, ei nykyteknologialla. Ei, jos ei tällä nykyisellä tietämyksellä osata ees teitä aurata. -- Tuommoinen 55–60 tonnin rekkayhdistelmä ilman chauffeuria näissä olosuhteissa, eihän se tarvi kuin tulla tietoliikenteessä katkos. Onko sitten esimerkiksi vakuutusyhtiöt valmiita vakuuttamaan tämmösen ajoneuvon, ilman kuljettajaa? (H2)

Haastateltavat kyllä myönsivät, että ajatus on kaunis ja että teknologian kehittäminen on hyvä asia. Mutta heidän mielestään rahaa ei pitäisi käyttää tällaiseen vaan ennemminkin teiden kunnossapitoon. Valtatie 21:n ongelmat voitaisiin heidän mielestään ratkaista säätämällä ulkomaalaisille rekoille talvirengaspakko, kuten muissakin Pohjoismaissa.

Haastateltavat pitivät tieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi säädettyjä lakeja ja asetuksia erittäin tärkeinä. He kannattivat myös automaattista kameravalvontaa, koska kameratolpat hillitsevät ajonopeuksia. Heidän mukaansa vuokra-autoilla liikkuvat matkailijat saavat niistä usein sakkoja.

Haasteet

Lapin maantieliikenteen suurimmat haasteet liittyvät haastateltavien mielestä teiden rapistumiseen ja heikkoon talvikunnossapitoon. Haastateltavat kertoivat, että ongelmia aiheuttaa talvella myös urakoitsijan vaihtuminen matkan varrella, mikä saattaa tuoda yllättävän muutoksen tien ajettavuuteen. Matkailija voi lähtiessä olettaa, että keli on koko tieosuudella sama, mutta tämä ei aina pidä paikkaansa.

Erityisen ongelmallista, joskus jopa vaarallista, on liikkuminen sivuteillä. Hietalan (2016) mukaan sivuteitä on enemmistö kaikista Lapin teistä. Yksilömatkailun lisääntyessä matkailijat voivat hakea pieniä paikkoja sivuteiden varsilta.

Kemijärvellä ja Ranualla, niin siinä on kyllä semmoinen tappotie että sitä ei kyllä pahemmin ole hoidettu. Talavella pelottaa aina lähteä sinne tielle. (H3)

Ranuantiellä on samalla tieosuudella sattunut viimeisten vuosien aikana useita kuolemaan johtaneita onnettomuuksia (Hiltunen, 2016).

Haastateltavat pitivät erittäin suurena ongelmana ja vaaran aiheuttajana sitä, että ulkomaalaisten rekkojen sallitaan ajaa ilman talvirenkaita. Haastateltavien mielestä se on suurin syy siihen, että ne ajautuvat usein ulos teiltä ja aiheuttavat kolareita.

Niillä on siliät kesärenkaat, ne tulee niillä puoliperävaunuilla. Kuinka monesti on Kilipisjärventieki ollut poikki tänä talavana tai edellistalvena juuri sen takia. (H2)

Suurin syy minkä takia ne rekat ajaa ulos tieltä on se, että -- niissä on kesärenkaat. -- Tie joutuu sulkeun ja kalliita nosto-operaatioita. (H4)

Lapin kapeilla maanteillä hankalia tilanteita aiheuttavat lisäksi ammattiautoilijoiden tiukat ajoaikoja koskevat säädökset. Heidän täytyy pitää 4,5 tunnin välein puolen tunnin tauko, ja tätä valvotaan ajopiirtureilla. Sekä rekka-autojen että linja-autojen kuljettajat haluavat ehtiä tänä aikana lähimpään kylään tai keskukseen, jotta voivat pitää samalla ruoka- tai kahvitauon.

Matkailijoiden maantieliikenteelle aiheuttamat ongelmat Lapissa näkyvät useimmin kapeiden teiden ruuhkautumisina. Ne johtuvat yhtäältä siitä, että suosituimpina matkailuaikoina liikennettä on enemmän. Toisaalta ruuhkia aiheuttavat keskiviivalla ajavat tai hitaasti ajavat matkailijat, jotka eivät huomaakaan tukkivansa muuta liikennettä. Kapeilla maanteillä ohittaminen ei aina

ole mahdollista, jolloin hitaammin ajavan matkailijan perään syntyy jonoja. Ruuhkat ja tavaraliikenteen lisääntyminen voivat jossain vaiheessa alkaa vaikuttaa alueen matkailulliseen vetovoimaan (Vuoristo, 2002, s. 166).

Lähes kaikki haastateltavat toivoivat, että matkailijat ottaisivat paremmin huomioon muun liikenteen. Ongelmaa kuvaa yhden haastateltavan kertomus:

Olin saksalaisten turistien kanssa menossa Norjan puolelle ja tuossa Kaamasen jälkeen tavoitin tämmöisen hollantilaisen asuntovaunuyhdistelmän, ja se ajo sitte siinä vähän keskiviivan puolin ja toisin sadan kilometrin tuntinopeusalueella, ja se ajo semmoista viittäkymppiä–kuuttakymppiä. Ja meillä kuitenkin oli semmonen aikataulu, että piti ehtiä Lakselviin ruokailemaan ja sitten vielä Nordkappiin illaksi. Ei periaatteessa kestä niinkö ajaa niin hilijaa eikä myöhästyä – Minä yritin lähtiä muutaman kerran ohittamaan. Sitten muutamalla pitkällä suoralla se meni niin reunaan, että minä ajattelin, että nyt se näki että minä tulen, ja näytin valomerkkiä ja äänimerkkiä, että lähen ohi näin. Sitte ku lähin ohittamaan – niin ohitus meni niin kauan hyvin ku minä tulin sen henkilöauton keulan kohalle. Siellä oli iäkkäämpi pariskunta, ja se kuljettaja, se pappa, katto minua ja se säikähti ja se teki väistöliikkeen sinne ojanpuolelle, mutta sitte se vaunu teki kuitenkin taas sinne minun kaistalle, tuli näin, ja meillä raapi kylijet toisiaan vastaan. (H4)

Ongelmia aiheuttaa myös kokemuksen puute. Matkailijat eivät ole välttämättä tottuneet lumisiin olosuhteisiin ja uraisiin teihin tai siihen, että liukkaalla kelillä jarrutusmatkat ovat pidempiä. Monet muutkin asiat ovat paikallisille asiakkaille itsestään selviä mutta eivät matkailijoille.

-- ei älytä laittaa ite katkasimesta niitä valoja päälle, että perävalotki näkkee, että sumuvalo on päällä. -- Lumipöly lentää takana, niin sitä auton perää ei erota kun ei minkäänlaisia valoja ole takana. (H3)

Matkailijat eivät myöskään välttämättä osaa ottaa keliolosuhteita huomioon, vaan ajavat aina liikennemerkeissä ilmoitettujen nopeusrajoitusten mukaan.

Maantieliikenteen toimivuuden parantaminen

Matkailijoiden turvallisuutta ja matkailuliikkuvuutta maanteillä voitaisiin parhaiten edistää parantamalla teiden kunnossapitoa – kaikki haastateltavat olivat tätä mieltä. Erityisesti toivottiin parannusta teiden talvikunnossapitoon.

No teitten kunnossapito, varsinkin nuo jäiset uraiset tiet. -- jos ei ole ennen ajanu niin on tosi hankala tietää, että miten niihin reagoidaan. Jos se auto lähtee sieltä muljuamaan urilta pois, niin ei siihen hirviää korjausliikettä saa tehdä, koska silloin se on vastaantulijoitten kaistalla, tai ojassa. (H1)

Sama huoli näkyy sanomalehdissä: teiden kunnossapito on puhuttanut ihmisiä paljon. Lapin Kansa toteutti myös kyselyn teiden kunnossapidosta. Sen mukaan teiden kunto vaihtelee huomattavasti eri tieosuuksilla. Sivutiet ja muun muassa Ranuantie saivat eniten moitteita. Asiaa koskevassa lehti-jutussa kysyttiin, onko teiden talvikunnossapidossa aina viisainta valita halvin urakoitsija. Lisäksi esitettiin toive, että joku tarkistaisi, pystyykö halvin urakoitsija käytännössä toteuttamaan sen, mitä lupaa. (Halvin ei aina..., 2016.)

Kaikkien haastateltavien mielestä matkailijoille olisi hyvä antaa Lapin maantieliikenteestä informaatiota, joka auttaisi heitä ymmärtämään, mitä tien päällä on odotettavissa, ja lisäisi näin heidän ja muiden tiellä liikkujien turvallisuutta. Informaation uskottiin menevän parhaiten perille autonvuokrausliikkeiden, internetin ja tienvarsien informaatiopisteiden kautta.

Yleisesti ottaen haastateltavat ymmärsivät matkailuelinkeinon tärkeyden Lapille. He toivoivat kuitenkin, että yhteiskunta osallistuisi rakenteiden ylläpitoon. Lapin matkailun kehittämistä pitäisi ajatella pidemmällä tähtäimellä myös maantieliikenteen näkökulmasta. Lapin matkailun kokonaisuus voi kärsiä, jos kaikki osatekijät eivät ole kunnossa.

Haluaisin semmoisen painavan sanan sanoa tuonne päättäviin elimiin, että -- osallistuisivat hekin niin sanottuihin talakoiisiin. Tämä on kuitenkin tiimityöskentelyä. Jos me tehään täällä kaikemme ja halutaan, että tänne matkailijoita tulee -- että meidän yhteiskuntakin jonkun verran tulis vastaan. Rakentais tätä tieverkostoa, ettei se ainakaan tästä enempää enää rappeutuis, että se edes nykyisellä tasollaan pystyttäis pitämään ja mieluummin pikkusen vaikka vähän petraamaan sitä hommaa. Sitten tosiaan tämä talavikunnossapito, että minusta tämä alakaa niinkö olemaan siinä turvallisuuden rajamail-la, että yhteiskuntaki pitäis osallistua tähän touhuun, eihän tämä ole yrittäjien pelekästään tehtävä yksistään täällä sitten yrittää ja kompensoija sitä. Kyllä tämä on -- tiimityöskentelyä, niinkö joukkuepelejä --. Se aina sitten tulee kuitenkin jossain vaiheessa se pää vetävän käteen, jos joku jää pois siitä kelekas-ta tai ei kannu kortta kekon. (H4)

YHTEENVETO

Liikennemäärät ovat huomattavasti lisääntyneet Lapin liikenteessä. Tiet ovat vielä enimmäkseen rauhallisia, mutta ruuhkia on ajoittain. Ruuhkautuneisuus näkyy etenkin vilkkaimpina matkailukuukausina, ja suurin paine on nelostiellä (valtatie 4:llä), jota pitkin kulkee runsaasti myös puu-, kaivos- ja tavaraliikennettä. Ruuhkat aiheuttavat stressiä raskaan liikenteen kuljettajille, jotka pyrkivät pysymään aikatauluissaan ja joutuvat siksi tekemään ohituksia, vaikka ohittaminen on kapeilla teillä vaikeaa. Ulkomaalaiset rekat ajavat talvella kesäenkailla, eivätkä niiden tieltä suistumiset ole harvinaisia – ja ulosajon takia tie voi olla pitkäänkin poikki. Kaikki tämä voi vaikeuttaa matkailuliikennettä ja lopulta vähentää alueen vetovoimaa.

Monet muutkin seikat vaikuttavat maanteiden matkailuliikkuvuuteen Lapissa. Yksi niistä on väestön ikääntyminen. Eläkeläisillä on Suomessa aikaa matkustaa, ja pohjoinen on kiinnostava matkakohde. Osa ikääntyneistä kuljettajista ajaa ylivarovasti ja voi ajotavallaan aiheuttaa liikenteeseen jonoja. Toisaalta yleinen ajokulttuuri on muuttunut itsekeskeisemmäksi, jolloin muita tiellä liikkujia ei huomioida riittävästi.

Haastateltavat toivat vahvasti esiin huolensa teiden kunnosta ja sen vaikutuksista liikkumiseen. Teiden kunto on heikentynyt, ja teiden talvikunnossapitoon vaikuttaa yhä enemmän raha, ei tiellä liikkuvien turvallisuus. Jopa samoja teitä 20 vuotta ammatikseen ajanut kuljettaja kertoi pelkäävänsä talvella joillekin tieosuuksille menemistä – vaikka on varmasti vuosien saatossa oppinut hyväksi kuljettajaksi ja osaa mukauttaa ajotapansa keliolosuhteiden mukaiseksi. Tietyillä teillä sattuu vuosi toisensa jälkeen kuolemaan johtavia onnettomuuksia. Arktisissa olosuhteissa liikkuminen edellyttää olosuhteisiin varautumista. Tämä tarkoittaa myös teiden talvikunnossapitoa. Olisi tärkeää, että arktisiin olosuhteisiin tottumattomat yksilömatkailijat voisivat liikkua Lapin maanteillä turvallisesti.

Yksilömatkailijat hakevat yhä useammin pieniä, syrjässä sijaitsevia matkailukohteita. Maatilamatkailun ja kotimajoituksen suosio kasvaa maailmalla. Matkailijat kaipaavat aitoja kulttuurikokemuksia ja aitoja tuotteita. Lapissa on tarjolla paljon mökkikohteita, jotka voivat vastata tähän kysyntään. Tarviin kuitenkin kunnolliset rakenteet, jotta matkailulla olisi turvalliset toimimisen edellytykset – myös maanteillä.

Ruuhkia maanteillä voitaisiin ehkäistä ja helpottaa ohjaamalla matkailijoita sivuteille. Tämä voisi toimia varsinkin kesäaikaan, jolloin monet Lapin tiellä kulkijat ovat kiertomatkailijoita. Saksassa on paljon tällaisia sivuteitä, jot-

ka toimivat matkailuteinä ja jotka on suunniteltu erikoisteemojen ympärille: on viiniteitä, satuteitä ja romanttisia teitä. Sivuteiden varsilla sijaitsevia matkailijoita kiinnostavia kohteita voitaisiin kartoittaa vetovoimatutkimuksella. Syrjäisempien kohteiden ja teemareittien kehittäminen voisi lisätä keskieurooppalaisten kiertomatkaileijoiden määrää ja parantaa pienten yritysten elinmahdollisuuksia. Jo turvallisuudenkin vuoksi sivuteiden tarjontaa kannattaisi suunnata lähinnä kesämatkailijoille.

Lapissa matkailuliikenteen parissa työskentelevien haastattelu ja asian tutkiminen antoi varsin monipuolisen kuvan Lapin maanteiden matkailuliikkuvuudesta. Maantiellä matkustaminen ei ole vain siirtymistä kohteeseen, vaan se on tärkeä matkakokemus. Lapin teillä liikutaan usein arktisissa ja vaativissa olosuhteissa, joten automatka voi olla haasteellinen ja mieleenpainuva seikkailu. Se voi olla jopa koko Lapin-matkan arktisimmaksi koettu osa.

Tutkimukseni toi esiin maantieverkoston ja sen ylläpidon tärkeyden Lapin matkailulle. Moniin paikkoihin Lapissa ei pääse esimerkiksi junalla, vaan kohteet ovat saavutettavissa käytännössä vain autolla. On yllättävää, kuinka vähän tien päällä liikkuminen on kiinnostanut tutkijoita. Olisi tärkeää huomioida maanteiden ja maantieliikenteen tärkeys Lapin matkailulle ja tutkia aihetta monipuolisesti.