



LAUREA
AMMATTIKORKEAKOULU

Uuden edellä

Veneiden talvisäilytys Espoossa

Pettersson, Lennart

2014 Leppävaara



Laurea-ammattikorkeakoulu
Leppävaara

Veneiden talvisäilytys Espoossa

Lennart Pettersson
Palvelujen tuottamisen ja johtami-
sen koulutusohjelma
Opinnäytetyö
Toukokuu, 2014

Pettersson, Lennart

Veneiden talvisäilytys Espoossa

Vuosi 2014

Sivumäärä 23

Opinnäytetyön toimeksiantaja oli Espoon kaupungin merellisten ulkoilupalveluiden yksikkö, joka vastaa Espoossa venesatamista, ulkoilusaarista, veneväylistä, meriuimarannoista ja saaristoliikenteestä. Venesatamia on yhteensä kymmenen. Niissä on venepaikkoja noin 4 500 ja veneiden talvisäilytyspaikkoja noin 2 300. Opinnäytetyön tavoitteena oli kartoittaa vaihtoehtoisia veneiden talvisäilytyspaikkoja ja -tapoja Espoon kaupungin kannalta. Tutkimusongelmana oli selvittää, miten veneiden talvisäilytys voidaan hoitaa, mikäli nykyisille merenrannalla sijaitseville, veneiden talvisäilytysalueille kaavoitetaan asuntoja. Opinnäytetyön tarkoituksena oli tuottaa tietoa espoolaisille päättäjille sekä liikunta- ja nuorisopalveluiden työntekijöille hyödynnettäväksi keskusteluissa ja esityksissä.

Opinnäytetyön tutkimusmenetelmänä oli teemahaastattelu. Haastatteluun valittiin veneiden talvisäilytyksestä vastaavat henkilöt neljästä eri kaupungista. Isoista kaupungeista mukana olivat Turku ja Tampere. Pohjanmaan aluetta edusti Vaasa ja Päijänteen aluetta Jyväskylä.

Keskeisimpänä tuloksena voidaan mainita, että haastattelun kohteena olleilla kunnilla oli huomattavasti vähemmän kaupungin tarjoamia veneiden talvisäilytyspaikkoja kuin Espoon kaupungilla. Veneiden talvisäilytys ei vaikuta olevan kunnille erityisen tärkeä palvelu. Veneiden talvisäilytyksen hoitamiseen tulevaisuudessa oli melko yhtenäiset näkemykset. Pienten veneiden kuljettamiseen pois rannoilta suhtauduttiin myönteisesti. Kaupunkien järjestämästä veneiden talvisäilytyspalvelusta kokonaan luopumiseen suhtauduttiin jopa myönteisesti. Tuloksista nousi vahvasti esiin ajatus, tarvitseeko ihmisten enää omistaa veneitä vai voisiko rannassa olla myös yhteisomistusveneitä tai pay per use -tyyppisiä veneitä, joita käyttäisi isompi ryhmä ihmisiä. Tällöin veneitä tarvittaisiin vähemmän ja tilaa säästyisi muille toimintoille.

Asiasanat: palvelu, talvisäilytys, veneet

Pettersson, Lennart

Winter Storage of Boats in Espoo

Year	2014	Pages	23
------	------	-------	----

The commissioner of this thesis is the department providing services for marine outdoor activities in the city of Espoo. This section has the responsibility for boat harbors, recreation islands, navigation routes, beaches by the sea and archipelago vessel transports. There are altogether ten boat harbors with space for 4,500 boats with additional space for winter storage of 2,300 boats. The objective of the research is to examine how the winter storage could be carried out in case the current storage areas along the shores were planned for building of houses. The objective of the work is to provide the necessary information needed by the decision makers and the personnel at the Section of Sports activities and Youth service in Espoo in order to support their decision making and their proposals regarding this service.

The method chosen for this thesis was theme interviews. The persons interviewed were executives in charge of winter storage of boats in four cities. The larger cities were represented by Turku and Tampere. Ostrobothnia was represented by Vaasa and the Päijänne area by the city of Jyväskylä.

One of the central results from the interviews was that that the cities interviewed have remarkably less services for winter storage of boats than the city of Espoo. Thus this type of service for the boat owners did not play a significant role in these cities. Generally there is a mutual understanding of how to organize the winter storage in the future. The transportation of smaller boats away from the shores was mostly accepted. Even a total withdrawal from arranging the storage by the municipals achieved a positive response. The findings of the study also highlighted an opinion questioning whether all boat users need to own their own boat or whether the ownership could be arranged through joint ownership or even as the "pay by use" principle. This would mean less boats needed and the additional space could be saved for other purposes.

Key words: service, winter storage, boats

Sisällys

1	Johdanto	6
2	Espoon kaupungin merelliset ulkoilupalvelut	6
3	Venepalvelut	7
3.1	Ydinpalvelu	8
3.2	Palvelun laatu	8
3.3	Satamarakentaminen, huolto- ja korjaustoiminta	9
3.4	Veneilyyn liittyvät palvelut	9
3.5	Veneilijä vuonna 2025	10
3.6	Veneilyn toimintaympäristö vuonna 2025	11
4	Teemahaastattelu	11
4.1	Teemahaastattelun toteutus	12
4.2	Teemahaastattelun tulokset	13
5	Johtopäätökset	15
	Lähteet	17
	Taulukot	18
	Liitteet	19

1 Johdanto

Opinnäytetyön tavoitteena oli kartoittaa vaihtoehtoisia veneiden talvisäilytyspaikkoja ja -tapoja niin veneilijän kuin Espoon kaupungin kannalta.

Opinnäytetyön tarkoituksena on ollut tuottaa tietoa espoolaisille päättäjille sekä liikunta- ja nuorisopalveluiden työntekijöille hyödynnettäväksi keskusteluissa ja esityksissä. Opinnäytetyön tuotoksena on Veneiden talvisäilytys Espoossa - powerpoint esitys hyödynnettäväksi päätöksen teossa.

Opinnäytetyön ensimmäinen luku oli johdanto. Toinen luku käsitteli työn toimeksiantajaa, Espoon kaupungin merellisten ulkoilupalveluiden yksikköä. Kolmannessa luvussa käsiteltiin palvelua käsitteenä, satamarakentamista sekä veneilyyn liittyviä palveluita. Kolmannessa luvussa esiteltiin arvio veneilijästä vuonna 2025 ja veneilyn toimintaympäristöstä tulevaisuudessa. Neljännessä luvussa kuvailtiin tutkimusmenetelmänä käytettyä teemahaastattelua. Viidennessä luvussa oli johtopäätökset.

2 Espoon kaupungin merelliset ulkoilupalvelut

Espoon kaupunki sijaitsee Uudellamaalla, Itämeren rannalla. Espoossa on tällä hetkellä (1.1.2014) asukkaita 260 291 ja ennusteen mukaan vuonna 2025 asukkaita on 298 140. Espoon kaupungin omistamissa satamissa on noin 4 500 veneiden laituripaikkaa ja noin 2 300 veneiden talvisäilytyspaikkaa. Venesatamien kunnossapidosta ja hallinnoinnista vastaa liikunta- ja nuorisopalveluiden olosuhdealueeseen Merellisten ulkoilupalveluiden yksikkö. (Espoon kaupunki 2014.)

Merellinen ulkoilupalvelu vastaa Espoossa venesatamista, ulkoilusaarista, veneväylistä, meri-uimarannoista ja saaristoliikenteestä. Venesatamia on yhteensä kymmenen: Laajalahti, Otso-lahti, Haukilahti, Nokkala, Nuottaniemi, Sepetlahti, Suomenoja, Svinö, Soukka ja Kivenlahti. Merellistä ulkoilupalvelua johtaa ulkoilupäällikkö. Opinnäytetyöntekijä työskentelee yksikössä suunnittelijana. (Espoon kaupunki 2014.)

Suurin Espoon venesatamista on Suomenojan venesatama, jossa on yli 1000 venepaikkaa ja noin 1400 veneiden talvisäilytyspaikkaa. Sinne tuodaan veneitä talveksi säilytykseen ympäri Espoota. Noin puolet sataman paikoista Espoon kaupunki vuokraa suoraan veneilijöille. Puolet paikoista on vuokrattuna isompina kokonaisuuksina espoolaisille venekerhoille. (Espoon kaupunki 2014.)

Jos venepaikkojen tarve pysyy tulevaisuudessa samana suhteessa väkilukuun, eli 1 venepaikka 57 asukasta kohden ja 1 talvisäilytyspaikka 113 asukasta kohden, tulisi vuonna 2025 olla veneiden laituripaikkoja 5 231 ja talvisäilytyspaikkoja 2 548. (Helsingin seudun väestöennuste 1.1.2014-2050)

Venepaikkojen määrät ovat lisääntyneet vuosittain ja niiden määrä saadaan vuoteen 2025 kasvatettua nykyisestä 4 500:sta tarvittavaan 5 200-5 400 paikkaan. Talvisäilytyspaikkojen osalta kehityssuunta on kuitenkin päinvastainen. Veneiden talvisäilytys tapahtuu rannoilla ja rannoille halutaan myös asutusta. Tällä hetkellä jo olevia talvisäilytysalueita ollaan kaavoittamassa asuntoalueiksi, joten talvisäilytysalueet jopa vähenevät tai niiden määrä ei ainakaan lisääny. Esimerkkinä tästä voidaan käyttää Finnoon satamaa, jossa on käynnissä ympäristövaikutusten arviointimenettely alueen esirakentamisesta. Alueen esirakentamisen tarkoituksena on mahdollistaa uuden suuren asuntoalueen toteuttaminen Finnoon satama alueelle. Jotta kaikille halukkaille voidaan tarjota mahdollisuus veneiden talvisäilytykseen, tulee Espoon kaupungin miettiä vaihtoehtoisia toimintatapoja ja sijoituspaikkoja veneiden talvisäilytykseen. (Finnoonsatama, ympäristövaikutusten arviointiselostus 2014.)

3 Venepalvelut

Palvelu on samaan aikaan yksinkertainen sekä monimutkainen ilmiö. Ylikoski (2001, 20) on kirjassaan kuvannut, että palvelu on teko, toiminta tai suoritus, jossa asiakkaalle tarjotaan jotain aineetonta, joka tuotetaan ja kulutetaan samanaikaisesti ja joka tuottaa asiakkaalle lisäarvoa; ajansäästöä, helpotusta, mukavuutta, viihdettä tai terveyttä. Grönroos (2009, 77-79) taas on esittänyt, että palvelu on ainakin jossain määrin aineettomien toimintojen sarjasta koostuva prosessi, jossa toiminnot tarjotaan ratkaisuna asiakkaan ongelmiin ja toimitetaan yleensä, muttei välttämättä, asiakkaan, palvelutyöntekijöiden ja/tai fyysisten resurssien tai tuotteiden ja/tai palveluntarjoajan järjestelmien välisessä vuorovaikutuksessa. Grönroos (2009, 77-79) jatkaa, että palveluilla on yleisesti ottaen kolme jokseenkin yleisluontoista peruspiirrettä. Palvelut ovat prosesseja, jotka koostuvat toiminnoista tai joukosta toimintoja. Palvelut tuotetaan ja kulutetaan ainakin jossain määrin samanaikaisesti. Asiakas osallistuu ainakin jossain määrin palvelujen tuotantoprosessiin kanssatuottajana.

Palvelut ovat toiminnoista koostuvia prosesseja, joissa käytetään monenlaisia resurseja. Ihmisiä ja muita fyysisiä resurseja, tietoa, järjestelmiä ja infraa. Usein tämä tapahtuu vielä suorassa vuorovaikutuksessa asiakkaan kanssa, jotta asiakkaan ongelmaan löydetään ratkaisu. (Grönroos 2009, 77-79.)

3.1 Ydinpalvelu

Ydinpalvelu on markkinoilla olon syy. Jotta ydinpalvelua voidaan käyttää, tarvitaan joitain lisäpalveluja. Tällaisia lisäpalveluja sanotaan mahdollistaviksi palveluiksi, ja ne mahdollistavat ydinpalvelun käytön (Grönroos 2009, 224). Veneiden talvisäilytyksessä ydinpalvelu on veneen säilyttäminen talviaikana. Kuntasektorilla se tarkoittaa maa-alueen vuokraamista tähän käyttöön. Mahdollistavia palveluja veneiden talvisäilytyksen osalta ovat sähkö, vesi, valaistus, vartiointi ja asiakaspalvelu.

Kolmannenlaisia palveluja kutsutaan tukipalveluiksi. Nekin ovat lisäpalveluja, mutta täyttävät toisenlaisen tehtävän kuin mahdollistavat palvelut. Nämä palvelut ovat sellaisia, että vaikka niitä ei ole, voidaan kuitenkin ydinpalvelua käyttää. Veneiden talvisäilytyksessä näitä palveluita ovat esimerkiksi veneiden nosto- ja kuljetuspalvelut, pesupalvelut sekä huolto- ja korjauspalvelut. (Grönroos 2009, 225.)

3.2 Palvelun laatu

Grönroos (2009, 122) on tehnyt seitsemän kohtaisen listan hyvän palvelun kriteereistä. Ensimmäisenä listassa ovat ammattimaisuus ja taidot. Tämä tarkoittaa sitä, että asiakkaat ymmärtävät, että palveluntarjoajalla ja sen työntekijöillä on sellaiset tiedot ja taidot, operatiiviset järjestelmät ja fyysiset resurssit, mitä tarvitaan asiakkaiden ongelmien ammattitaitoiseen ratkaisuun. Toisena tulee asenteet ja käyttäytyminen. Asiakkaat tuntevat, että asiakaspalvelijat kiinnittävät heihin huomiota ja haluavat ratkaista heidän ongelmansa ystävällisesti ja spontaanisti. Kolmantena on lähestyttävyyys ja joustavuus. Tällöin asiakkaat tuntevat, että palveluntarjoaja, tämän sijainti, aukioloajat, työntekijät ja operatiiviset järjestelmät on suunniteltu ja toimivat siten, että palvelua on helppo saada ja että yritys tai kunta on valmis sopeutumaan asiakkaan vaatimuksiin ja toiveisiin joustavasti. Neljäntenä on luotettavuus. Asiakkaat tietävät, että mitä tahansa tapahtuu tai mistä tahansa on sovittu, he voivat luottaa palveluntarjoajan ja sen työntekijöiden lupauksiin ja asiakkaan etujen mukaiseen toimintaan. Viidentenä kohtana palvelujen normalisoinnilla tarkoitetaan, että asiakkaat ymmärtävät, että jos jotain menee pieleen tai kun tapahtuu jotain odottamatonta, palveluntarjoaja ryhtyy heti toimenpiteisiin pitääkseen tilanteen hallinnassa ja löytääkseen uuden, hyväksyttävän ratkaisun. Kuudes kohta on palvelumaisema. Asiakkaat tuntevat, että fyysinen ympäristö ja muut palvelutapaamisen ympäristöön liittyvät tekijät tukevat myönteistä kokemusta. Viimeisenä, seitsemäntenä kohtana, on maine ja uskottavuus. Tällöin asiakkaat uskovat, että palveluntarjoajan toimiin voi luottaa, että palveluntarjoaja antaa rahalle vastineen ja että sillä on sellaiset suorituskriteerit ja arvot, jotka asiakaskin voi hyväksyä. (Grönroos 2009, 122.)

3.3 Satamarakentaminen, huolto- ja korjaustoiminta

Suomessa venesatamien rakentaminen on ollut pitkälti kuntien ja veneseurojen harrastamaa toimintaa. Alan yksityiset toimijat ovat olleet vähemmistönä. Kuntien mukanaolo on aiheuttanut alalle tilanteen, jossa palveluista pyydettävä hinta ei vastaa palvelujen tuottamisen kustannuksia. Samoin veneseurojen toiminta ei perustu kustannusperusteiseen hinnoitteluun, vaan mukana on tukirahaa, talkootyötä sekä yhdistystoiminnan veroetuja. Veneilijän näkökulmasta valtio osallistuu harrastuksen tukemiseen ja alalla tarjottavat palvelut ovat usein markkinahintoja edullisempia. (Vuorinen & Kurki 2010, 90.)

Huoltotoiminta venealalla ei ole lainkaan vastaavaa liiketoimintaa kuin esimerkiksi autopuolella. Veneiden huolloista omistajien on tapana tehdä osa itse. Oma osansa on huoltoliiketoiminnan kehittymättömydessä, sillä veneen huolto on usein varsin hidasta, verrattuna autojenhuoltoon, (veneen nosto, lasku, veneiden ahtaat moottori- ja laitetilat, monimutkaiset tekniset ratkaisut jne.) ja siksi kalliimpaa. (Vuorinen & Kurki 2010, 91.)

Vuorinen ja Kurki esittivät myös oman ideaalimallinsa satamarakentamiseen sekä huolto- ja korjaustoimintaan. Heidän mielestään olisi satamarakentajien kannalta ideaalia, että kuntien ja muuten verorahoilla tuetusta toiminnasta luovuttaisiin kokonaan. Tämä pakottaisi hintatason ennen pitkää yrittäjien kannalta järkevälle tasolle. Toinen ja veneilijöiden ja koko venealan kannalta kannatettavampi malli voisi olla se, että valtion ja kuntien tuki ulotetaan koskemaan myös alan yrittäjiä. Tällöin veneilyalaan keskeisesti vaikuttava satamarakentaminen kehittyisi ja veneily kokonaisuutena voisi tulla houkuttelevammaksi harrastukseksi. Ideaalitulanteessa satamarakentaminen tähtäisi palvelutarjonnan parantamiseen sekä laajentamiseen ja asiakkaiden houkuttelamiseen myös Suomen rajojen ulkopuolelta. Venekoon kasvu on ollut voimakasta suomalaisten veneilijöiden osalta mutta vielä selkeästi voimakkaampaa ulkomaisten Suomessa vieraillevien veneiden kohdalla. (Vuorinen & Kurki 2010, 91-92.)

3.4 Veneilyyn liittyvät palvelut

Huju ym. (2009-2010, 39) jakoivat veneilyyn liittyvät palvelut neljään eri ryhmään. Omistusta helpottavia palveluita ovat merilomat, vuokraus, leasing ja osaomistuksen koordinointi. Kokonaisvaltaiseen telakointipalveluun kuuluvat veneen huolto veneilykauden aikana, huolto talven aikana, veneen telakointi, veneen maalaus, siivous sekä venelaitteiden asentaminen. Koututuksen alle on kerätty teoriakoulutus sekä käytännön kurssit. Kuljetuksen alle on koottu kuljetus maalla ja kuljetus vedessä. (Huju ym. 2009-2010, 39.)

Peltonen ja Pekkala (2011, 77) ovat tutkineet veneilyä vaivattomuuden näkökulmasta. Veneen telakointi- ja kausihuoltotöiden osalta ongelmaksi on koettu itse veneen telakointipaikan va-

raaminen ja veneen kuljettaminen telakointipaikalle. Myös syksyisin tehtävä veneen pohjan pesu ja veneen siivous sisältä koetaan hankaliksi. Ulkosäilytyksessä olevasta veneestä on ke-
rättävä pois tekstiilit ja elektroniikka sisäsäilytykseen useimmiten kotivarastoon. Vene on
myös katettava ja katetta seurattava ja mahdollisesti korjattava talven kuluessa. Kevättöistä
hankaliksi koettiin kylkien ja kansien pesu, pohjan maalaus, moottorihuollon tekeminen, ho-
meeneston hoitaminen ja tekstiilien peseminen sekä veneen pesu sisältä. Tulevaisuudessa
asia voitaisiin ratkaista huolto- ja telakointipalveluja lisäämällä, itsepuhdistuvilla ja korjautu-
villa pinnoilla sekä pay-per-use-omistusmallilla. (Peltonen & Pekkala 2011, 77.)

3.5 Veneilijä vuonna 2025

Aalto yliopisto ja Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus ovat tehneet Tekesin rahoitta-
mana tutkimuksen ”VISIO 2025: Palvelutoiminta venealan liiketoiminnan kehityksen keskiös-
sä”. Tutkimuksen päätavoitteina on ollut ymmärtää mm:

- Mikä on nykyisten veneilijöiden palvelutarve pääpiirteittäin?
- Millaisia veneilijäryhmiä on tällä hetkellä tunnistettavissa?
- Mitkä ovat eri veneilijäryhmien tarpeet nyt?
- Mitkä ovat tarpeet ja taloudellinen potentiaali tulevaisuudessa?

(Huju ym. 2009-2010, 2.)

Huju ym. (2009-2010, 18) mukaan löydettiin kolme erilaista veneilijäryhmää. Tee-se-itse ve-
neilijät, osaamattomatveneilijät ja palvelumielisetveneilijät. Näiden veneilijätyyppinen pal-
velutarve on seuraava:

Tee-se-itse-veneilijälle itse tekeminen, luonto ja rauha ovat tärkeitä. Heille myös yhdistyksen
rooli harrastuksessa on merkittävä. Oman veneen omistaminen on tärkeässä osassa ja he ovat
keskimäärin tyytyväisiä nykyisiin palveluihin. Osaamattomat ja epäaktiiviset veneilijät ovat
nimenstä mukaan osaamattomia ja epäaktiivisia. He eivät ole tyytyväisiä palveluiden laatuun,
mutta eivät myöskään tarvitse infrastruktuuripalveluita. Palvelumielisillä on kova satamapal-
veluiden tarve. Heidän suhtautuminen yksityisiin palveluihin on lähtökohtaisesti positiivinen.
Veneen omistaminen ei ole niin tärkeää. Heitä kiinnostaa vuokrata tai ostaa uusi vene. (Huju
ym. 2009-2010, 18.)

Näiden veneilijätyyppien perusteella Huju ym. (2009-2010, 61) profiloivat neljä veneilijätyyp-
piä. Insinööri-Pasi on nuori tai keski-ikäinen. Tulotaso ja elämäntyyli on melko korkea, ylem-
pää keskiluokkaa. Hän on tottunut käyttämään ja käyttää mielellään palveluita sekä arvostaa
tehokkuutta. Vuonna 2025 tämä ryhmä on kasvava. He haluavat käyttää veneisiin ja niiden
käyttöön liittyviä palveluita. (Huju ym. 2009-2010, 61.)

Nella on iältään nuori, hänen tulotasonsa on korkea ja elämäntyyliinsä urbaani. Hän on tottunut käyttämään palveluita ja niiden käytön edellytyksenä on helppous. Nella arvostaa veneilyssä elämyksiä ja sosiaalisuutta. Vuonna 2025 Nella tulee olemaan merkittävä osa palveluntarjonnan kohderyhmää. (Huju ym. 2009-2010, 61.)

Rassaja-Rane on keski-ikäinen tai vanhempi. Tulotasoltaan ja elämäntyyliiltään hän on alemmaa keskiluokkaa. Rane ei mielellään käytä palveluita, vaan tekee itse joko omasta ilosta tai näennäisesti säästään. Raneja tulee olemaan myös vuonna 2025. (Huju ym. 2009-2010, 61.)

Bengt-Åke on keski-ikäinen tai vanhempi. Hän kuuluu suuriin ikäluokkiin. Tulotaso on korkea ja elämäntyyli konservatiivinen. Hän on epäileväinen palveluita kohtaan, mutta palvelut ovat hänelle veneilyharrastuksen jatkumisen edellytys. Bengt-Åkella on pitkä kokemus veneilystä, mutta tulevaisuudessa aikaa, kiinnostusta tai terveyttä veneen huoltamiseen itse ei ole riittävästi. (Huju ym. 2009-2010, 61.)

3.6 Veneilyn toimintaympäristö vuonna 2025

Huju ym. (2009-2010, 63-64) esittivät kolme pääteemaa vuoden 2025 veneilyn toimintaympäristöstä. Ensimmäinen teemoista on, että suomalaista veneilyä kuvastaa suuri veneen omistamisen tarve. Toisena teemana on veneseurojen taholta tuleva syrjäyttämisefekti, joka tulee olemaan suurena haasteena myös tulevaisuudessa. Kolmantena teemana huomioitiin veneilykauden lyhyys, vaikkakin käsitys veneilykauden pituudesta vaihtelee veneilijöittäin. (Huju ym. 2009-2010, 63-64.)

Ensimmäisenä ratkaisuna Huju ym. (2009-2010, 63-64) tarjoavat palveluiden saatavuuteen liittyvän epävarmuuden eliminoimista ja kauden pidennystä. Toisena ratkaisuna veneen omistamista helpottavien palveluiden tarjoamista pitäisi lisätä. Kolmantena huomioidaan veneen hallintaa ja operoimista helpottavien palveluiden tarjoaminen. Neljäntenä toivotaan selkeämpää työnjakoa ja yhteistyölogiikkaa veneseurojen ja yritysten välille. (Huju ym. 2009-2010, 63-64.)

4 Teemahaastattelu

Nimikin sen jo kertoo, mikä teemahaastattelussa on kaikkein oleellisinta. Nimittäin se, että yksityiskohtaisten kysymysten sijaan haastattelu etenee tiettyjen keskeisten teemojen varassa. Tämä vapauttaa haastattelun tekijän tiukasta näkökulmasta ja tuo tutkittavien äänen kuuluviin. (Hirsjärvi & Hurme 2011, 48.)

Teemahaastattelussa on tyypillistä, että haastattelun aihepiirit eli teema-alueet ovat tiedossa, mutta kysymysten tarkka muoto ja järjestys puuttuvat. (Hirsjärvi ym. 1997, 203.)

Kun teemahaastattelulla kerätty aineisto on purettu, on analysoitavaa tekstiä kertynyt useita sivuja. Osittain sisällöt ovat tuttuja, koska aineisto on ollut esillä jo kahteen kertaan: itse haastattelutilanteessa ja purkamisvaiheessa. Purkamisvaiheen jälkeen aineiston lukemiseen on varattava riittävästi aikaa, jotta sen voi lukea useita kertoja. (Hirsjärvi & Hurme 2011, 143.)

Aineiston luokittelu on olennainen osa analyysia. Se luo pohjan tai kehyksen, jonka varassa haastatteluaineistoa voidaan myöhemmin tulkita tai yksinkertaistaa ja tiivistää. Luokat voidaan ymmärtää käsitteellisiksi työkaluiksi, joiden varassa voidaan kehittää esimerkiksi teoriaa tai nimetä abstraktilla tasolla suuresta aineistomassasta tärkeät ja keskeiset piirteet. Luokittelussa on kyse päättelystä. Kun aineisto on luokiteltu, seuraavana vaiheena on aineiston uudelleen järjestely laaditun luokittelun mukaisesti. (Hirsjärvi & Hurme 2011, 148-149.)

Haastatteluaineistoihin perustuvissa tutkimuksissa, erityisesti kvalitatiivisesti suuntautuneissa analyyseissa, tutkijan pyrkimyksenä on päätyä onnistuneisiin tulkintoihin. Samaa haastattelu-tekstiä voidaan tulkita monin tavoin ja eri näkökulmista. Onnistuneen tulkinnan avainkriteerit ovat siinä, että myös lukija, joka omaksuu saman näkökulman kuin tutkija, voi löytää tekstistä ne asiat jotka tutkijakin löysi, riippumatta siitä, onko hän näkökulmasta samaa mieltä vai ei. (Hirsjärvi & Hurme 2011, 151.)

4.1 Teemahaastattelun toteutus

Haastatteluun valittiin veneiden talvisäilytyksestä vastaava henkilö neljästä kaupungista. Turku valittiin mukaan, koska Turku on lähes Espoon kokoinen kaupunki merenrannalla. Toisena kohteena oli Vaasa, joka valittiin siksi, että Vaasa on hyvin perinteinen rannikkokaupunki Pohjanmaan rannikolla. Jyväskylä valikoitui mukaan sijaintinsa puolesta, koska mukaan haluttiin yksi Päijänteen alueen kaupungeista. Viimeisenä haastattelu tehtiin Tampereella, koska myös se on iso ja merkittävä veneilykaupunki laajan vesistön äärellä.

Haastattelut tehtiin haastateltavien työhuoneissa. Haastattelutilanne kesti puolesta tunnista neljäänkymmeneenviiteen minuuttiin. Haastattelut nauhoitettiin puhelimeen asennetulla nauhoitusohjelmistolla. Haastattelun jälkeen haastattelut litteroitiin, eli sanasanaisesti puhtaaksi kirjoitettiin koko haastatteludialogi. Litteroinnin jälkeen aineistoa luettiin ja se analysoitiin luokittelemalla.

4.2 Teemahaastattelun tulokset

Teemahaastatteluista nousi esiin monia mielenkiintoisia asioita. Kaupunkien hallintoimien venepaikkojen määrä vaihteli suuresti. Turussa oli kaupungin hallinnassa vain 720 venepaikkaa, kun Tampereella oli soutuvenepaikat huomioon ottaen 10 000 venepaikkaa. Erityistä huomiota herätti talvisäilytyspaikkojen vähyys. Turussa, joka on Espoon kaupungin kokoinen kaupunki oli vain 140 kaupungin hallinnoimaa veneen talvisäilytyspaikkaa. Myös venepaikkojen hinnoissa oli suuria vaihteluita. Esimerkiksi Vaasan kaupungin venepaikat olivat yli puolet halvempia verrattuna Turun kaupungin venepaikkoihin. Veneiden talvisäilytyspaikkojen osalta hinnoissa oli myös suuria eroja. Vaasassa talvisäilytyspaikat olivat ilmaisia, Tampereella kalteimmat talvisäilytyspaikat maksoivat 200 euroa. Alla olevaan taulukkoon on listattu perustiedot teemahaastattelun kohteena olleiden kaupunkien keskeisistä venepalveluista.

	Turku	Vaasa	Jyväskylä	Tampere
Kaupungin hallintoimien venepaikkojen määrä	720	2 114	3 200 (1/3 laituripaikkoja ja 2/3 soutuvenepaikkoja)	10 000 (laituripaikkoja 6 000 ja 4 000 soutuvenepaikkaa)
Kaupungin hallintoimien veneiden talvisäilytyspaikkojen määrä	140	300	350	700
Venepaikan hinta Esimerkki 1. Buster L2, Esimerkki 2. Bella 703	1. 370€ 2. 470€	1. 161€ 2. 225€	1. 225€ 2. 235€	1. 230€ 2. 250€
Veneen talvisäilytyspaikan hinta Esimerkki 1. Buster L2, Esimerkki 2, Bella 703	1. 150€ 2. 170€	Talvisäilytys ilmainen	1. 82,50€ 2. 82,50€	1. 150€ 2. 200€
Mitä palveluita sisältyy talvipaikan hintaan	maa-alueen vuokra, lukittu sähköportti, sähköt, jätehuolto	maa-alueen vuokra, sähkö	maa-alueen vuokra, nostolaituri ja -luiska, numeroidut paikat, sähkö, kameravalvonta, portti	maa-alueen vuokra, sähkö
Minkälainen organisaatio hoitaa venepaikat	Maatilatarkastaja (esimies), paikkojen vuokraus palvelusteessä, kunnossapito ostettu liikelaitokselta	Kustannuslaskija (vastuullinen), paikkojen vuokraus palvelusteessä, ylläpitoteknisen osaston kunnossapidon vastuulla, kevään kunnostustyöt kirvesmiesporukalla	Katu- ja satamamestari (esimies), paikkojen vuokraus palvelusteessä, kunnossapito ostettu liikelaitokselta, perusparannus ostopalveluna	Satamapäällikkö, venepaikkojen vuokraus palvelusteestä, rakentaminen ja kunnossapito ulkoistettu

Taulukko 1: Yhteenveto teemahaastattelun kohteena olleiden kaupunkien keskeisistä venepalveluista

Veneiden talvisäilytys ei vaikuttanut olevan kunnille erityisen tärkeä palvelu. Kaikissa tutkimuksessa mukana olleissa kunnissa veneiden talvisäilytystä varten on varattu maa-alue, johon veneilijät saavat tuoda veneensä säilytykseen omatoimisesti. Yksi kaupungeista ei edes perinyt talvisäilytyspaikoista vuokraa eikä siellä säilytettäviä veneitä valvottu. Talvisäilytyspaikkoja on pääosin vain yhdessä satamassa kussakin kaupungissa ja kaupungin alueella veneiden talvisäilytys asukasmäärään suhteutettuna on vähäistä. Yksi kaupungeista on jopa kokonaan luopumassa veneiden talvisäilytyksestä.

Veneiden talvisäilytyksen hoitamiseen tulevaisuudessa oli melko yhtenäiset näkemykset. Pienten veneiden kuljettamiseen pois rannoilta suhtauduttiin myönteisesti. Isojen veneiden kuljettaminen ei ole kuitenkaan mahdollista. Uusien paikkojen, esimerkiksi vanhojen kasvihuoneiden käyttöä veneiden talvisäilytykseen pidettiin hyvänä ajatuksena. Kaupungin järjestämästä veneiden talvisäilytyksestä luopumiseen kokonaan suhtauduttiin jopa myönteisesti. Tuottamaton huoli haluttiin siirtää pois. Myös kaavoituksen kautta haluttiin löytää uusia yrittäjävetoisia alueita veneiden talvisäilyttämistä varten. Yhtenä ajatuksena tarjottiin myös sellaista vaihtoehtoa, että toisiaan lähellä olevat kunnat perustaisivat yhteisen yhtiön, jonka omistusosuudet jaettaisiin kunnan koon mukaan. Yhtiö hoitaisi venepaikkojen ja talvisäilytyspaikkojen vuokrauksen sekä satamien kunnossapidon koordinoituna. Mielenkiintoinen ajatus oli myös se, että tarvitseeko ihmisten enää omistaa omia veneitä, vaan voisiko rannassa olla yhteisomistusveneitä, joita käyttäisi isompi porukka ja veneitä tarvittaisiin näin vähemmän. Esiin täytyy nostaa myös ehdotus venehotellista, jossa veneitä säilytetään hyllyissä ympäri vuoden ja ne nostetaan sieltä veteen vain käytön ajaksi ja nostetaan takaisin, kun tullaan veneilemästä.

Venesatamien kehittämisen osalta suurin osa veneilijöiden esittämistä toiveista oli hyvin arkisia. Satamiin haluttiin lisää vessoja, omalle alueelle polttoainenjakeleupiste. Näistä syntyviin kustannuksiin ei olla kuitenkaan valmiita. Rivien välistä pystyi tulkitsemaan, että vähällikin tullaan venesatamissa toimeen, mutta kun veneilijät ovat totutettuja hyviin palveluihin, osataan niitä sen jälkeen vaatia.

Venesatamien yksityistämisestä näkemys oli selvä. Mikäli venepaikkojen vuokraus siirtyisi yksityisten hoidettavaksi, nousisivat hinnat merkittävästi. Venesatamien ylläpitokulut pystyttäisiin kattamaan nykyisellä vuokratasolla, mutta investoinnit pitäisi rahoittaa muilla tavoin.

Haastatteluissa käytettyjen teemojen lisäksi nousi esiin kaksi trendiä. Ensimmäinen on venepaikan sijainti, joka vaikuttaa merkittävästi venepaikan haluttavuuteen. Maakunnissa syrjäseuduilla sijaitsevia venepaikkoja on vapaana paljonkin, mutta keskustan paikkoihin on jonoa. Tätä problematiikkaa on hoidettu muun muassa hinnoittelulla.

Toinen trendi on venekerhojen vanhenevat aktiivit. Nykyisellään veneilyn harrastamiseen kuuluu vahvasti organisoituneet venekerhot. Nämä yhdistykset ovat vahvasti ukkoutumassa ja akkautumassa ja vapaaehtoisten löytäminen on vaikeaa. On kivempi tehdä jotain muuta kuin talkoita.

5 Johtopäätökset

Veneet on jatkossakin säilytettävä talvisin muualla kuin meressä. Espoon kuntapäätäjien tulee miettiä, haluaako kunta tarjota veneiden talvisäilytyspaikkoja kuntalaisilleen.

Espoossa pienten veneiden osalta veneiden talvisäilytys voitaneen järjestää kohtuullisilla investoinneilla kuivalla maalla. Tätä tarkoitusta varten esimerkiksi Ämmässuon alueella on vapautumassa alueita, jotka sopisivat hyvin veneiden säilytykseen. Kyseinen alue on sopivan syrjäinen, eikä veneiden säilytys häiritsisi muuta toimintaa. Paikoista saatavat tulot riittäisivät kattamaan alueen toimintamenot.

Isompien veneiden osalta kuljetus ei ole mahdollista, joten veneiden talvisäilytysalueiden on löydettävä läheltä rantaa. Isoille purjeveneille tulisi etsiä säilytysalueita esimerkiksi voimalaitoksien tai vastaavia ympäröiviltä turvavyöhykkeiltä. Isot moottoriveneet voitaisiin ainakin osittain sijoittaa kerroshalleihin. Veneiden talvisäilytystä tulisi ohjata myös hinnoittelulla. Keskeisimmiltä alueilta vuokrattavat paikat tulisi hinnoitella niin, että veneiden siirtäminen kauemmas olisi kannattavaa taloudellisesti.

Suosittelavaa olisi myös, että pääkaupunkiseudun alueet tai kunnat laajemminkin Uudenmaan alueella voisivat tehdä yhteistyötä veneiden talvisäilytyksen osalta. Löytyisikö jostain Uudeltamaalta alue, johon voitaisiin rakentaa iso talvisäilytysalue? Jos sitä ei löydy suoraan rannalta, voitaisiinko alue löytää rannan lähetyviltä, minne voitaisiin tehdä helppo kulkuyhteys merenrannasta.

Tulevaisuudessa veneiden määrää voitaisiin huomattavasti vähentää, jos veneiden yhteisomistajuutta lisättäisiin tai tarjottaisiin esimerkiksi pay per use tyyppisiä venepalveluita. Kaikkea ei tarvitse omistaa. Kaupunki voisi tukea toimintaa tarjoamalla keskeiseltä paikalta venepaikkoja tällaiseen käyttöön.

Veneiden talvisäilytyspaikkojen hintoja tulisi myös tarkastaa kysyntää vastaavalle tasolle. Espoossa tämä tarkoittaisi hintojen reilua korotusta. Hinnoittelun tarkastaminen ohjaa kysyntää myös yksityisten palveluiden puoleen.

Myös Espoolaiset venekerhot voisivat tutkia yhteisen veneiden talvisäilytysyhtiön perustamista. Se vuokraisi venepaikat jäsenistölle ja organisoisi tarvittavat palvelut. Iso joukko saisi palvelut kilpailukykyiseen hintaan.

Tiedot koottiin powerpoint esitykseen, joka toimitettiin myös liikunta- ja nuorisopalveluiden venesatamista vastuullisille virkamiehille sekä pyydettyä toimitetaan myös liikunta- ja nuorisolautakunnan jäsenille. Powerpoint-esitys löytyy työn lopusta liitteestä 2.

Lähteet

Espoon kaupunki. 2014. Viitattu 12.5.2014. http://www.espoo.fi/fi-FI/Kulttuuri_ja_liikunta/Liikunta/Veneily

Finnon satama, ympäristövaikutusten arvionti. 2014. Viitattu 13.5.2014.
<http://www.espoo.fi/download/noname/%7B9E9FE020-1F09-4E5F-891B-8600EC7887EA%7D/44756>

Grönroos, C. 2009. Palvelujen johtaminen ja markkinointi. Juva: Ws Bookwell.

Helsingin seudun väestöennuste 1.1.2014-2050. Viitattu 13.5.2014.
<http://80.248.160.248/Dialog/SaveShow.asp>

Hirsjärvi, S. & Hurme, H. 2011. Tutkimushaastattelu. Helsinki: Gaudeamus Helsinki University Press.

Hirsjärvi, S. Remes, P. & Sajavaara, P. 1997. Tutki ja kirjoita. Helsinki: Tammi.

Huju, J. Parvinen, P. Häppölä, P. Seppälä, K. & Wendelin, R. 2009-2010. Visio 2025: Palvelu-toiminta venealan liiketoiminnan kehityksen keskiössä, Tutkimusraportti Vene 2008-2011: Parempia veneitä ja palveluja-ohjelma.

Peltonen, S. & Pekkala, J. 2011, Venealan tuotteiden ja palveluiden visiointi, Helsinki: Uni-grafia.

Vuorinen, T. & Kurki, T. 2010. Ui tai uppoa - Toimialatutkimus Suomen venealasta. Vaasan yliopisto.

Ylikoski, T. 2001. Unohtuiko asiakas. Keuruu: Otavan kirjapaino.

Taulukot

Taulukko 1: Yhteenveto teemahaastattelun kohteena olleiden kaupunkien keskeisistä vene- palveluista.....	13
---	----

Liitteet

Liite 1 Teemahaastattelulomake.....	20
Liite 2 Veneiden talvisäilytys Espoossa powerpoint esitys.....	21

Liite 1 Teemahaastattelulomake

Lähtötiedot

KAUPUNKI :

HAASTATELTAVA:

VENEPAIKKOJEN MÄÄRÄ

TALVISÄILYTYSPAIKKOJEN MÄÄRÄ

VENE- JA TALVIPAIKKOJEN HINTA (esimerkki veneet Buster S 4.58 x 1.88, Buster L 5.04x1.98 ja Bella 703 2.47x7.05)

MITÄ PALVELUITA HINTAAN SISÄLTYY (Esim. veneen nosto / lasku, vesi, sähkö, vartiointi, lukitus)

MINKÄLAINEN ORGANISAATIO TEILLÄ HOITAA LAITURI- JA TALVISÄILYTYSPAIKKOJEN VUOKRAAMISEN JA KUNNOSSAPIDON

Teemat

MITEN VENEIDEN TALVISÄILYTYS ON HOIDETTU NYT KAUPUNGISSANNE?

MITEN SE HOIDETAAN OMAN NÄKEMYKSENNE MUKAAN TULEVAISUUDESSA 10-20VUODEN PÄÄSTÄ?

ANTAVATKO VENESATAMAT JA TALVISÄILYTYSALUEET RIITTÄVÄSTI VENEILYN HARRASTAMISEEN? ONKO ALUEENNE VENEILIJÖILLÄ TOIVEITA VENESATAMIEN KEHITTÄMISEKSI?

UI TAI UPPOA (VAASAN YLIOPISTO) ESITTI OMAN IDEALIMALLINSA SATAMARAKENTAMISEEN SEKÄ SATAMIEN HUOLTO- JA KORJAUSTOIMINTAAN. HEIDÄN MIELESTÄÄN OLISI SATAMARAKENTAJIEN KANNALTA IDEAALIA, ETTÄ KUNTIEN JA MUUTEN VERORAHOILLA TUETUSTA TOIMINNASTA PITÄISI LUOPUA KOKONAAN. TÄMÄ PAKOTTAISI HINTATASON ENNEN PITKÄÄ YRITTÄJIEN KANNALTA JÄRKEVÄLLE TASOLLE. TOINEN JA VENEILIJÖIDEN JA KOKO VENEALAN KANNALTA KANNATTAVAMPI MALLI VOISI OLLA SE, ETTÄ VALTION JA KUNTIEN TUKI ULOTETAAN KOSKEMAAN MYÖS ALAN YRITTÄJIÄ. TÄLLÖIN VENEILYALAAN KESKEISESTI VAIKUTTAVA SATAMARAKENTAMINEN KEHITTYISI JA VENEILY KOKONAISUUTENA VOISI TULLA HOUKUTTELEVAMMAKSI HARRASTUKSEKSI. MITEN NÄETTE ASIAN?

Liite 2 Veneiden talvisäilytys Espoossa powerpoint esitys

21.05.2014







21.05.2014

 **Veneiden talvisäilytys Espoossa
PIENET VENEET**

- Pienet veneet voidaan pois ranta-alueita, esim. Ammässuon alueelle. Hinnoitellaan palvelu edulliseksi, jotta on houkutteleva. Mahdollisuus ympärivuotiseen säilyttämiseen.

Vesistökeskus ja vesistöhallinta 21.05.2014

 **Veneiden talvisäilytys Espoossa
ISOT VENEET**

- Isot purjehoneet voitaneen sijoittaa pienempiin yksiköihin ympäri Espoota sekä esimerkiksi Suomenojan voimalaitoksen vaatimille turva-alueille.
- Moottoriveneiden osalta myös kerosäilytysmahdollisuudet pitää selvittää.
- Veneiden talvisäilytyksestä pitää ohjata hinnoittelulla. Keskeiset (rannan läheiset alueet) kalliimpia, kuin kauempana sijaitsevat.

Vesistökeskus ja vesistöhallinta 21.05.2014

 **Veneiden talvisäilytys Espoossa
KUNTAYHTEISTYÖ**

- Alueellinen yhteistyö tärkeää
- Uudenmaan alueen kuntien yhteistyö ison talvisäilytysalueen löytämiseksi. Tärkeää sijainti meren rannalla. Kustannukset kunnan koon / veneiden määrän perusteella.
- Yksityinen palveluntuottaja.

Vesistökeskus ja vesistöhallinta 21.05.2014

21.05.2014

 **Veneiden talvisäilytys Espoossa**
UUDET TUULET

- Espoon kaupungin pitää tukea veneiden yhteisömuotoista ja pay per use tyyppistä liiketoimintaa tarjoamalla venepaikkoja myös tämän tyyppisille palveluntuottajille.
- Vähemmän veneitä = vähemmän talvisäilytyspaikkoja

Uudelleen julkaisuvuorokausi 21.05.2014
