

KARELIA AMMATTIKORKEAKOULU
Matkailun koulutusohjelma

Johanna Lyhty

MIKSI LÄHTEÄ PYÖRÄMATKALLE? SELVITYS PYÖRÄMATKAILI-
JOIDEN MATKUSTUSMOTIIVEISTA

Opinnäytetyö
Lokakuu 2013



OPINNÄYTETYÖ
Lokakuu 2013
Matkailun koulutusohjelma

Sirkkalantie 12 A
80100 JOENSUU
p. 050 311 6310

Tekijä
Johanna Lyhty

Nimeke
Miksi lähteä pyörämatkalle? Selvitys pyörämatkailijoiden matkustusmotiveista

Toimeksiantaja
Iron Curtain Trail -hanke

Tiivistelmä

Pyörämatkailun suosio kasvaa jatkuvasti. Pyörämatkailu sopii kestävä matkailun periaatteisiin, lisäksi pyöräily edistää fyysistä sekä psyykkistä hyvinvointia. Pyörämatkailulla on paljon potentiaalia kehittyä yhä suositummaksi matkustusmuodoksi. Kestävä matkailun suosio lisääntyy, ja myös pyörämatkailu saa osakseen lisääntyvää kiinnostusta.

Opinnäytetyöni tarkoituksena oli selvittää pyörämatkailijoiden motiveja ja syitä lähteä matkalle polkupyörällä. Toimeksiantajana opinnäytetyöllä oli Iron Curtain Trail -hanke, joka kehitti läpi Euroopan entisen rautaesiripun rajaa kulkevaa pyöräreittiä.

Opinnäytetyö toteutettiin laadullisena tutkimuksena. Tätä varten haastateltiin neljää pyörämatkailijaa heidän kokemuksistaan. Tutkimuksesta käy ilmi, että pyörämatkailun syitä on monia. Keskeisimpinä esiin tulivat itsensä haastaminen ja seikkailunhalu. Ekologisuutta pidettiin etuna, mutta se ei yleensä ole suurin syy lähteä matkalle. Motiivit lähteä pyörämatkalle myös muuttuvat edellisten matkojen kokemusten myötä. Suurin osa pyörämatkoista tehdään omatoimisesti, vaikkakin myös järjestettyjen matkojen suosio kasvaa jatkuvasti.

Kieli
suomi

Sivuja 30
Liitteet 1
Liitesivumäärä 1

Asiasanat
pyörämatkailu, kestävä matkailu, matkustusmotiivit



THESIS
October 2013
Degree Programme in Tourism
Sirkkalantie 12 A
FI 80110 JOENSUU
FINLAND
Tel. +358 50 311 6310

Author
Johanna Lyhty

Title
Why to go cycle traveling? A Research of the Motives of Cycle Travelers

Commissioned by Iron Curtain Trail -project

Abstract

Cycle tourism in a growing tourism sector. Cycle tourism is a good sample of sustainable tourism and in addition it improves cyclist's physical and psychical well-being. Cycle tourism has plenty potential to become more and more popular form of travel. Sustainability is a growing aspect also in tourism and it makes cycle tourism also more interesting for travelers.

The aim of this study is to find out the motives of cycle tourists to go on a cycle trip. The survey was commissioned by Iron Curtain Trail -project. Iron Curtain Trail -project developed a cycle route through Europe along the former Iron Curtain.

The study was conducted by interviewing four cycle tourists. They were asked for their experiences of cycle tourism. The study shows that there are various reasons for cycle tourism. The most relevant reasons to go on trip by bike were challenging oneself and the feel for adventure. The ecological aspect was considered as an advantage of cycle travel but it is rarely the main reason for cycle travel. The reasons for cycle travel also seem to change from previous cycle trip experiences. Most of the cycle trips are made independently, but the supply and demand of organized cycle tours increases constantly.

Language
Finnish

Pages 30
Appendices 1
Pages of Appendices 1

Keywords

cycle tourism, sustainable tourism, tourism motivators

Sisältö

1	Johdanto	5
2	Opinnäytetyön tausta.....	6
2.1	Iron Curtain Trail -hanke	6
2.2	Viitekehys.....	8
3	Pyörämatkailu	9
3.1	Pyörämatkailun määritelmät	9
3.2	Pyörämatkailun hyödyt ja haasteet.....	11
3.3	Kestävä matkailu.....	13
3.4	Pyörämatkailu ja kestävä matkailukehitys	15
3.5	Motiivit.....	16
4	Tutkimuksen toteutus	17
4.1	Tutkimuksen tarkoitus ja tutkimusmenetelmät.....	17
4.2	Aineiston kerääminen.....	19
5	Tulokset	20
5.2	Pyörämatkailukokemukset	20
5.3	Pyörämatkailijoiden motiivit.....	21
6	Tulosten tarkastelu ja luotettavuus.....	24
6.1	Johtopäätökset.....	24
6.2	Tutkimuksen luotettavuus.....	26
7	Pohdinta.....	27
	Lähteet	29

Liite Haastattelupohja

1 Johdanto

Kestävän matkailukehityksen merkitystä ei voi väheksyä, sillä matkailun volyymi on jo suuri ja matkailijamäärät kasvavat jatkuvasti, eikä ympäristö voi kestää samanlaista kehitystä jatkuvasti. Matkailun suurimmat päästöt aiheutuvat matkanteosta, matkustamisesta kohteeseen ja takaisin (Kalmari & Ketola 2009, 58–59). Siksi kestäviin matkustusmuotoihin tulisi panostaa ja kehittää niitä entistä enemmän.

Pyörämatkailun suosio kasvaa koko ajan, ja pyörämatkailijoiden määrä kasvaa tasaisesti myös Suomessa. Pyörämatkailun kehittämiseen halutaan myös panostaa, sillä pyörämatkailulla on paljon mahdollisuuksia. (Matkailun edistämiskeskus 2008.) Matkustusmuotona pyöräily eroaa perinteisistä matkustusmuodoista kuten autoilusta ja lentämisestä. Se on kestävä matkailua eikä juuri aiheuta päästöjä, lisäksi pyöräily edistää fyysistä sekä psyykkistä hyvinvointia. Pyörämatkailussa yhdistyvät kunnosta huolehtiminen, matkanteko sekä luonnosta nauttiminen. Pyöräillessä matkanteko, liikkeellä oleminen on tärkeä osa matkaa, koska eteneminen ja kohteen saavuttaminen on hidasta.

Opinnäytetyöni aiheen valintaan vaikutti kiinnostukseni kestävä matkailua sekä ”hidasta” matkailua kohtaan. Kiinnostavia ovat myös ihmisten arvot ja asenteet ja se, kuinka ne vaikuttavat matkailukäyttäytymiseen. Siksi kiinnostuin siitä, miksi ihmiset lähtevät pyörämatkalle, vaikka kohde voitaisiin saavuttaa huomattavasti nopeammin autolla tai lentäen. Opinnäytetyössäni olen selvittänyt pyörämatkailijoiden motiiveita. Onko pyörämatkailun takana joitain periaatteita esimerkiksi ekologisuuteen liittyen? Vai onko ajatuksena itsensä haastaminen ja voittaminen?

Ihmisten jatkuvasti hektisempi elämä kaipaa vastapainokseen rauhallisempaa menoa. Pyörämatkailu kiireettömydessään luonnon helmassa olisi hyvää vastapainoa arkipäivän jatkuvalla kiireelle. Vanhan viisauden mukaan lentämällä ruumis saavuttaa kohteen nopeasti, mutta sielu jää matkasta, sielu tulee junalla

muutaman päivän myöhemmin. Pyörällä matkatessa myös sielu pysyy vauhdissa mukana.

Uusia ja entistä turvallisempia pyöräilyreittejä kehitetään koko ajan niin Suomessa kuin ulkomaillakin. Toimeksiantajani Iron Curtain Trail -hankkeen tarkoituksena on kehittää pyöräilyreitti, joka kulkee rautaesiripun linjaa läpi koko Euroopan (Cramer 2009).

2 Opinnäytetyön tausta

2.1 Iron Curtain Trail -hanke

Toimeksiantajana opinnäytetyöllä on Iron Curtain Trail -pyöräilyreittihanke. Iron Curtain Trail eli rautaesirippureitti on yksi EuroVelon kehittämistä reiteistä. EuroVelo on eurooppalainen pyöräilyreitiverkostohanke, jonka tavoitteena on kehittää ja luoda koko Euroopan alueen kattava, laadukas pyöräilyverkosto. EuroVelon ajatuksena on pyöräilyreittejä kehittämällä edistää myös kestäväää matkailua. EuroVelon takana on Euroopan pyöräilyliitto. (EuroVelo 2011.)

Rautaesirippu jakoi Euroopan itään ja länteen kylmän sodan aikaan noin neljän vuosikymmenen ajan Barentsin mereltä aina Mustallemerelle saakka. Nyt entiselle rajalinjalle kehitetään läpi koko Euroopan kulkevaa pyöräreittiä Iron Curtain Trailia. Esimerkiksi Saksassa ja Itävallassa on jo aikaisemmin toteutettu rautaesiripun rajalinjalle pyöräilyreittejä. Iron Curtain Trailin idea on kuitenkin yhdistää nämä erilliset reitit ja luoda yhtenäinen pyöräilyreitti, joka kulkee läpi Euroopan rautaesiripun rajalinjalla. Reitti kulkee läpi monien luonnonympäristöjen, jotka ovat säilyttäneet koskemattomuutensa ja ainutlaatuisuutensa juuri siksi, että ne sijaitsivat rajavyöhykkeellä. Reitin varrelta löytyy myös paljon erilaisia muistomerkkejä ja museoita, jotka kertovat omaa tarinaansa Euroopan historiasta. Vain harva pyöräilijä pyöräilee koko reitin Norjasta Mustallemerelle saakka, mutta pääasiallisena kohderyhmänä ovat ihmiset, jotka pyöräilevät pienempiä osia reitistä. (Cramer 2009; EuroVelo 2012.)

Rautaesirippureitti alkaa Barentsin mereltä ja seuraa Norjan ja Venäjän rajaa, sen jälkeen siirrytään Suomeen, jossa reitti kulkee Venäjän rajan seuraten. Sen jälkeen reitti kulkee Viron, Latvian, Liettuan ja Puolan rantaviivaa myöten. Siitä matka jatkuu Saksan läpi, Itä- ja Länsi-Saksan rajaa seuraillen. Saksasta reitti jatkuu Tšekin, Slovakian, Unkarin, Romanian ja Serbian läpi poiketen sitten Bulgariaan. Reitti poikkeaa vielä Makedoniassa, Kreikassa ja Turkissa ja päättyy Bulgariaan Mustanmeren rannalle. Reitin kokonaispituus on lähes 7 000 kilometriä. (Cramer 2009, 8.) Kuvassa 1 on kuvattu reitin kulku läpi Euroopan.



Kuva 1. Iron Curtain Trail. © Michael Cramer

Iron Curtain Trail -reitti kulkee 20 maassa, joista 14 on EU-maita. Hanke onkin osittain EU:n rahoittama. Reittiä kehitetään monessa pienemmässä projektissa eri maissa ja tavoitteena on saada koko reitti valmiiksi vuoteen 2020. Arvioiden mukaan Iron Curtain Traililla olisi käyttäjiä yli 6 miljoonaa vuodessa ja reitti tuottaisi jopa 521 miljoonaa euroa vuosittain. Sekä reitin arvioitu kysyntä että tuotto

ovat kasvaneet vuodesta 2009 vuoden 2012 arvioihin. (EuroVelo 2012, 14–26; Eijgelaar 2009.)

2.2 Viitekehys

Opinnäytetyöni keskeisiä käsitteitä ovat pyörämatkailu, kestävä matkailu sekä matkustusmotiivit. Matkustusmotiivien taustalla ovat ihmisten asenteet ja arvot, jotka vaikuttavat motiiveihin.

Pyörämatkailu tarkoittaa matkailua, joka suuntautuu virkistystarkoituksessa kotipaikkakunnan tai kotimaan rajojen ulkopuolelle ja matkalla ollaan vähintään yksi yö. Pääasiallisena kulkuneuvo matkalla on polkupyörä. Pyörämatkailija on henkilö, joka tehnyt pyörämatkan. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2003, 7.)

Kestävä matkailu pohjaa kestävänsä kehityksen periaatteeseen. Kestävä kehitys tyydyttää nykyhetken tarpeet ja takaa samalla tuleville sukupolville yhtäläiset edellytykset elää ja tyydyttää tarpeensa (UN Documents 1987). Kestävä matkailu on matkailua, jossa matkailijan esteettiset, ekologiset ja taloudelliset tarpeet täyttyvät samalla kuitenkin ylläpitäen kulttuurien omaleimaisuutta, taloudellisia prosesseja ja luonnon monimuotoisuutta. Kestävä matkailu täyttää nykymatkailijan tarpeet viemättä kuitenkaan samaa mahdollisuutta tulevilta matkailijoilta. Kestävänsä matkailun periaatteen mukaan matkailun paineen luonto- ja kulttuuriympäristöjä kohtaan tulee pysyä luonnon kantokyvyn alapuolella nykyisten sekä tulevien sukupolvien aikana. (UN Foundation 2002.)

Motivaatio ja motiivit ovat tärkeässä roolissa, kun mietitään miksi ihmiset matkustavat, miten he matkustavat ja miksi juuri tiettyyn kohteeseen. Motivaatio vaikuttaa pitkälti siihen, kuinka ihminen valitsee matkakohteensa sekä matkustusmuotonsa. Motivaation pohjana on erilaisia tarpeita ja haluja. Matkustusmotivaatioon voidaan vaikuttaa markkinoinnilla. Matkustusmotiiveihin vaikuttavat ihmisen asenteet ja persoonallisuus sekä myös sosiaalisen ja kulttuurisen ympäristön arvot ja asenteet. Motiivit ohjaavat ihmistä tiettyyn suuntaan. Motiivit voivat olla myös tiedostamattomia. Ensisijainen matkustusmotiivi kertoo miksi

matkustetaan ja toissijaiset matkustusmotiivit taas vaikuttavat matkailijan valintaan siitä minne ja miten hän matkustaa. (Vuoristo 2003, 38–39; Komppula & Boxberg 2002, 68–71.)

Opinnäytetyössäni olen kiinnostunut toissijaisista matkustusmotiveista, eli miksi ihmiset lähtevät matkaan juuri polkupyörällä, en niinkään siitä, miksi he ylipääntään päättävät lähteä matkustamaan. Tavoitteena on selvittää syitä, jotka saavat matkailijan valitsemaan matkustusvälineekseen juuri polkupyörän. Onko taustalla ajatus siitä, että halutaan tehdä omasta matkailusta kestävämpää vai ehkä oman itsensä haastaminen vai kenties uusien maisemien näkeminen eri kantilta kuin auton ratista tai lentokoneesta.

3 Pyörämatkailu

3.1 Pyörämatkailun määritelmät

Pyörämatkailua on monenlaista ja pyörämatkailumuodoille löytyy myös useita erilaisia määritelmiä, jotka saattavat olla keskenään hieman ristikkäisiäkin. Yleensä erilaiset pyörämatkailijat ja pyörämatkat määritellään matkan pituuden sekä sen mukaan onko pyöräily koko matkan tarkoitus vai vain yksi aktiviteetti matkalla.

Pyöräilyloma on loma, jonka pääasiallisena tarkoituksena on pyöräily. Pyöräilylomat voivat olla sellaisia, että ollaan yhdessä paikassa yötä ja tehdään sieltä päivän pyöräretkiä ympäristöön. Monet myös yhdistävät lomaansa pyöräilyä tekemällä esimerkiksi muutaman tunnin pyöräretkiä lähiseuduille. Lomapyöräily tarkoittaa pyöräilyä osana lomaa. Pyöräily on vain yksi loman aktiviteeteista muiden aktiviteettien joukossa. (Keeling 1999.)

Kotoa käsin tehtävät yhden päivän tai muutaman tunnin pyöräretket ovat yleisiä ja niissä hyödynnetään paikallisia pyöräreittejä. Pyöräretkille lähdetään suoraan kotoa ja niiden tarkoituksena on nimenomaan pyöräily. Pyöräily tapahtuu kui-

tenkin normaalin arkipäiväisen ympäristön ulkopuolella. (Keeling 1999.) Alle 24 tuntia matkalla olevia, mutta kuitenkin kotipaikkakunnan ulkopuolella pyöräileviä voidaan kutsua virkistyspyöräilijöiksi. Heille pyöräily on mielekäs ajanvietto tapa. (Valtakunnallinen pyörämatkailureittiryhmä 2003.) Osallistuminen erilaisiin pyöräilytapahelmiin, joko osanottajana tai katsojana, voidaan myös laskea pyörämatkailuksi (South Australian Tourism Commission 2005).

Pyörämatka suuntautuu kotipaikkakunnan tai kotimaan ulkopuolella ja matkalla ollaan vähintään yksi yö. Tarkoituksena on matkata pyörällä paikasta toiseen virkistystarkoituksessa. Pyöräily on kiinteä osa matkan tarkoitusta ja matkakokemusta. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2003, 7; EuroVelo 2009, 4.)

Useimmiten pyörämatkailijat ovat itsenäisiä matkailijoita, jotka hoitavat kaikki matkajärjestelyt itse, ilman matkatoimistoja (Matkailun edistämiskeskus 2008). Nykyisin kuitenkin myös monet matkatoimistot tarjoavat järjestettyjä pyörämatkoja. Esimerkiksi Kunnon Lomat tarjoaa järjestettyjä pyörämatkoja Etelä-Eurooppaan sekä Irlantiin. Osa matkoista on opastettuja, jolloin koko matka tehdään oppaan johdolla ryhmässä. Osa matkoista taas on opastamattomia, jolloin matkatoimisto järjestää vain majoituksen sekä alkuopastuksen ja puhelinpäivystyksen ongelmatilanteiden varalle. (Upitrek Oy 2012.)

Pyörämatkailua on monenlaista eikä aina tarvitse lähteä usean päivän tai jopa usean kuukauden pyörämatkalle saadakseen kokea pyörämatkailun iloa. Monissa kaupungeissa ulkomailla, esimerkiksi Saksassa, on kehitetty pyörämatkapaketteja, joissa saat matkatoimistosta kartan, ohjeet ja vuokrapyörän ja voit lähteä itsenäisesti pyöräillen tutustumaan paikkakuntaan muutamaksi tunniksi (Münster Marketing 2013). Myös opastettuja kaupunkikiertoja järjestetään pyörillä esimerkiksi Tallinnassa (Tallinn City Tourist Office 2013).

Pyörämatkailun volyymin ja merkityksestä puhuttaessa otetaan yleensä huomioon nämä kaikki pyörämatkailun muodot. Tässä tutkimuksessa keskityn kuitenkin pyörämatkoihin ja suomalaisiin pyörämatkailijoihin. Eli pyöräilijöihin, jotka ovat tehneet vähintään yhden yön yli kestäviä matkoja polkupyörällä. Pyöräily on matkan pääasiallinen matkustusmuoto ja matkalla ollaan vähintään yksi yö.

Tarkoituksena saavuttaa matkakohde pyöräillen tai pyöräily on reissun koko tarkoitus. Tutkimuksessa haluttiin tietoa nimenomaan niiden matkailijoiden motiiveista, jotka ovat tehneet hieman pidempiä matkoja pyörällä ja joille pyöräily on matkan pääasiallinen tarkoitus. Siksi tutkittavien joukko rajattiin vähintään yhden yön yli kestäviä pyörämatkoja tehneisiin.

Tarkkoja tilastoja pyörämatkailijoiden määrästä ei löydy. Arvioiden mukaan Euroopassa tehdään vuosittain 2 800 miljoonaa pyöräretkeä sekä 25,6 miljoonaa yön yli kestävästä pyörämatkasta. Pyörämatkailun taloudellisen vaikutuksen Euroopassa arvioidaan olevan 54 miljardia euroa vuodessa. (Eijgelaar 2009.)

Suomi on edelleen melko tuntematon pyöräilymaa. Mahdollisuuksia pyörämatkailuun kehittämiseen ja kasvuun kuitenkin on. Euroopan laajuisista EuroVelo -reiteistä kolme kulkee myös Suomessa, yhtenä esimerkkinä juuri Iron Curtain Trail -reitti. Lisäksi Suomessa on monia kansallisia sekä alueellisia pyöräilyreittejä. Pyöräilyreitit on suunniteltu niin, että vilkkaimmat tiet on pyritty välttämään ja reitit kulkevat mahdollisuuksien mukaan pyöräteitä. Valtakunnallisesta pyörämatkailureitistöstä noin 15 prosenttia kulkee pyöräteitä. (Pyöräillen Suomessa 2013.) Suomessa toimiva pyöräilykuntien verkosto edistää pyöräilykulttuuria Suomessa ja kerää tietoa verkoston sekä muiden pyöräilyä edistävien tahojen käyttöön. (Pyöräilykuntien verkosto Ry 2013a.)

3.2 Pyörämatkailun hyödyt ja haasteet

Pyörämatkailu on kasvanut maailmanlaajuisesti 1990-luvulta alkaen ja sen odotetaan yhä kasvavan. Esimerkiksi Tanskassa, Saksassa ja Hollannissa polkupyörämatkailu on jo merkittävä matkailumuoto. Koko Euroopassa pyörämatkailu kasvattaa koko ajan suosiotaan. Pidempiä matkoja tekevät pyörämatkailijat ovat vielä melko pieni ryhmä, mutta heidänkin määränsä on viime vuosina kasvanut tasaisesti ja todennäköisesti kasvu jatkuu edelleen. Suomessakin pyörämatkailijoiden määrä kasvaa koko ajan, mutta kovin iso markkinarako polkupyörämatkailu ei vielä ole. (Keeling 1999; Valtakunnallinen pyörämatkailureittityöryhmä 2003). Arkipyöräilyn suosion kasvaessa, ihmiset on helpompi saada innostu-

maan myös pyörämatkailusta, sillä ihmiset, jotka ovat tottuneet pyöräilemään arkipäivässään, tarttuvat helpommin pyörän sarviin lomallakin (EuroVelo 2009).

Pyörämatkailu on hyvä esimerkki kestävästä matkailusta. Matkailumuotona pyöräilystä löytyy paljon hyviä puolia; ympäristöystävällisyyden lisäksi se edistää matkailijan fyysistä ja myös henkistä hyvinvointia. Pyöräily pitää yllä matkailijan kuntoa sekä edistää fyysistä hyvinvointia ja terveyttä. Nykypäivänä, kun liikunnan puute ja ylipainoisuus ovat jo suuria ongelmia, voi pyöräily olla osaltaan edistämässä asiaa. Pyörämatkailuun kannustaminen edistää siis myös terveyttä. Pyöräily raikkaassa ulkoilmassa ja kauniissa maisemissa edistää fyysisen hyvinvoinnin lisäksi myös psyykkistä hyvinvointia. (Keeling 1999.)

Pyörämatkailijat kulkevat syrjäisemmilläkin seuduilla ja läpi maalaiskylien monissa paikoissa, joihin ei esimerkiksi autolla matkasta helposti tule poikettua. Pyörämatkailijoilla on yleensä mukanaan vain välttämätön, joten heidän täytyy pysähtyä ”tankkaamaan” useammin kuin esimerkiksi autolla matkaavien, ja he käyttävät näin ollen myös enemmän rahaa matkalla. He pysähtyvät syömään ja majoittuvat syrjäisemmilläkin seuduille ja tuovat näin lisää käyttöä syrjäseutujen palveluille. Näin pyörämatkailijat ovat osaltaan vaikuttamassa palvelujen säilymiseen syrjäseuduilla. Pyörällä liikkuvat hyödyntävät paljon paikallisia palveluita, jolloin heidän käyttämänsä rahat myös todennäköisesti jäävät suurelta osin hyödyttämään paikallista yhteisöä. (Fraietta 2004, 3; Keeling 1999, 3.) Esimerkiksi Saksassa on huomattu, että pyörämatkailijat käyttävät 20 % enemmän rahaa matkallaan kuin muut matkailijat (Liikenne- ja viestintäministeriö 2003, 5).

Pyörämatkailu ja sen kehittäminen luovat myös mahdollisuuksia uuden liiketoiminnan aloittamiseen. Pyörämatkailijat tarvitsevat pyörävuokraamoita, mahdollisuuksia pyörän kuljettamiseen esimerkiksi junissa tai busseissa, myös pyörämatkoja tekeville matkanjärjestäjille voi olla kysyntää. Pyörämatkailua varten luodut tai sen avulla pystyissä pysyvät palvelut saattavat alkaa houkutella myös muita matkailijoita paikalle, kun tieto niiden olemassa olostani leviää. Pyörämatkailua varten täytyy kehittää pyöräilyteitä ja reittejä, joissa voidaan hyödyntää muuten vähälle käytölle jääneitä sivuteitä tai esimerkiksi vanhoja rautatiepohjia. (Fraietta 2004, 3; Keeling 1999, 3.)

Yksi suuri este pyörämatkailun kasvulle on matkailijoiden huoli turvallisuudesta. Pyöräilyä vilkasliikenteisten teiden reunassa ei koeta turvalliseksi ja huoli turvallisuudesta saa monet potentiaaliset pyörämatkailijat jäämään kotiin. Englannissa on huomattu, että siellä missä on pyöräreittejä, joilla ei kulje moottoriajoneuvoa, myös pyöräilijämäärät ovat olleet suuria. (Keeling 1999, 8.)

Haastetta pyöräilymatkailun kehittämiseen tuovat myös ihmisten asenteet. Jos halutaan kehittää ja lisätä kestävämpien matkailumuotojen käyttöä, edellyttää se, että ihmiset ovat halukkaita muuttamaan matkustustapojaan ja vaihtamaan auton esimerkiksi pyörään. (Lumsdon 2000, 364.)

Usein pyörämatkailijat kulkevat osan matkasta autolla, lentäen tai junalla. Juniin ja bussiin tulisikin kehittää parempia pyöränkuljetusmahdollisuuksia, jotta mahdollistettaisiin autottomuus matkalla ja rohkaistaisiin ihmisiä kulkemaan enemmän julkisilla kuluvälineillä. (Keeling 1999, 9.) Esimerkiksi Suomessa VR:n kaikissa InterCity-junissa sekä lähes kaikissa pikajunissa on rajoitettu määrä paikkoja polkupyörille. Paikka polkupyörälle tulee varata etukäteen ja se maksaa 9 euroa (Valtion rautatiet 2013). Linja-autoihin polkupyöriä otetaan kyytiin, mikäli tavaratilassa on tilaa ja polkupyörän kuljetuksesta peritään muutaman euron maksu (Pyöräillen Suomessa 2013). Paikkoja rajoitetusti, mutta ne yleensä riittävät tarpeisiin.

3.3 Kestävä matkailu

Matkailu on kasvanut viime vuosikymmeninä nopeasti ja matkailun kasvun myötä myös sen vaikutukset ovat kasvaneet. Matkailu käyttää raaka-aineenaan ympäröivää luontoa ja kulttuuria ja samalla vaikuttaa niihin. Matkailulla on paljon sekä hyviä että huonoja vaikutuksia. Kestävän matkailun tavoitteena on minimoida huonot vaikutukset ja maksimoida hyvät.

Matkailun alkaessa kasvaa hurjaa vauhtia keskityttiin lähinnä matkailun edellytysten, kuten vetovoimatekijöiden ja palvelujen, nopeaan kehittämiseen ja mah-

dollisimman suureen taloudelliseen voittoon. Matkailun kasvun rajoja ei osattu tai haluttu huomioida, vaikka ympäristökysymykset muissa yhteyksissä olivat jo esillä. Pikku hiljaa kuitenkin matkailun kasvun kielteisetkin puolet alkoivat tulla esiin ja myös matkailun laatuun oli pakko alkaa kiinnittää huomiota. Matkailun kestävämyydestä alkoivat kertoa esimerkiksi jäteongelmat, maiseman muutokset ja paikallisen väestön vastustus matkailua kohtaan. (Vuoristo 1998, 219–220; Kalmari & Ketola 2009, 10–13.)

Luonto- ja kulttuuriympäristöt ovat matkailun vetovoimatekijöitä, ja niiden säilyttäminen ja suojeleminen on myös matkailun oma etu, sillä jos matkailulle suosittuisat ympäristöt tuhoutuvat, eivät ne houkuttele enää matkailijoitakaan. (Vuoristo 1998, 206). Kestävä matkailu ei ole yksi matkailun muoto, vaan se tulisi olla osa kaikkea matkailutoimintaa.

Kestävällä matkailulla on monia nimityksiä, kuten ekomatkailu, eettinen matkailu, vihreä matkailu sekä vastuullinen matkailu. Monet näistä nimityksistä keskittyvät kuitenkin vain matkailun ympäristövaikutuksiin. Kuten kestävässä kehityksessä ylipäättään, myös kestävässä matkailussa on monta osa-aluetta, ja ne kaikki tulee ottaa huomioon kestävästä, vastuullisesta matkailusta puhuttaessa. Ekologisen kestävyuden lisäksi tulee huomioida sosiaalinen, kulttuurinen ja taloudellinen kestävyys. (Kalmari & Ketola 2009.)

World Tourism Organisation (UNWTO) määrittelee kestävä matkailun niin, että se on matkailua, jossa esteettiset, ekologiset ja taloudelliset tarpeet täyttyvät, kuitenkin ylläpitäen samalla kulttuurien omaleimaisuutta, taloudellisia prosesseja ja luonnon monimuotoisuutta sekä elämää tukevia järjestelmiä. Kestävä matkailu täyttää nykymatkailijan tarpeet, viemättä kuitenkaan samaa mahdollisuutta tulevilta matkailijoilta. (UN Foundation 2002.) Kestävä matkailukehitys on sellaista, että sen paine luonto- ja kulttuuriympäristöjä kohtaan pysyy kantokyvyn alapuolella nykyisten sekä tulevien sukupolvien aikana (Metsähallitus 2010).

3.4 Pyörämatkailu ja kestävä matkailukehitys

Pyörämatkailu on yksi ympäristöystävällisimmistä matkustusmuodoista. Pyöräily itsessään ei tuota kasvihuonepäästöjä eikä muutenkaan suuresti vaikuta ympäristöön. Täysin päästöttömäksi ei toki pyöräilyäkään voi sanoa. Pyöräreittien ja palveluiden kehittäminen ja rakentaminen aiheuttavat omat päästönsä ja vaikuttavat ympäröivään luontoon. Pyöräreitteihin hyödynnetään monesti vanhoja tietä tai rautatiepohjia, joten reiteille ei tarvitse useinkaan aivan alusta asti raivata tilaa. Pyöräreittien runsas käyttö vaikuttaa ympäröivään luontoon, ja se tulee ottaa huomioon varsinkin, jos reitti kulkee erityisen herkkien luontoympäristöjen halki. (EuroVelo 2009.)

Pyörämatkan eniten päästöjä aiheuttava osuus on usein matka pyöräreitille. Monesti matka pyöräreitin alkupisteeseen tehdään omalla autolla, koska silloin pyörä on helpointa kuljettaa mukana. Jos pyörämatka tehdään ulkomailla, saatetaan sinne matkustaa lentokoneella. Junissa ja busseissa pyörän kanssa matkustamista tulisi edistää, jotta oman auton voisi jättää kotiin ja matkasta tulisi entistä ekologisempi. (EuroVelo 2009, Keeling 1999.) Keski-Euroopassa, esimerkiksi Saksassa ja Hollannissa, junissa onkin yleensä selkeät tilat pyörille, eikä pyörän kuljetuksesta junassa mukana tule lisämaksua. Toisaalta pyörä on siitä kätevä kulkupeli, että sillä voi lähteä matkaan suoraan omalta kotiovelta ja koko matkan voi kulkea pyörällä, jos niin haluaa.

Pyöräillen Suomessa hankkeeseen liittyvissä selvityksissä on saatu selville, että pyörämatkailun motiiveina pidetään tutustumista paikalliseen elämään; pyörällä matkatessa nähdään paikkoja, jotka muuten jäisivät näkemättä, myös luontoa ja luonnon puhtautta pidettiin tärkeinä. Matkanteon ympäristöystävällisyyttä ei kuitenkaan pidetty merkittävänä tekijänä. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2003, 8.)

Samansuuntaisia tuloksia on saanut brittiläinen David Bloy. Tutkimuksessaan Bloy on tullut siihen tulokseen, että ekologisuus ei ole monellekaan motiivi lähteä pyörämatkalle. Pyöräilyn ympäristöystävällisyys on hyvä lisä mutta ei yleensä pääasiallinen syy lähteä matkaan. (Bloy 2001.)

3.5 Motiivit

Motivaatio ja motiivit ovat tärkeässä asemassa, kun mietitään, miksi ihmiset matkustavat, miten he matkustavat ja miksi juuri tiettyyn paikkaan. Motivaatio vaikuttaa pitkälti siihen, kuinka ihminen valitsee matkakohteensa sekä matkustusmuotonsa.

Motivaatio on ihmisen käyttäytymistä ohjaavien tekijöiden järjestelmä, se saa ihmisen toimimaan tietyn tavoitteen saavuttamiseksi. Motivaation aikaan saavat tekijät ovat motiiveja. Ne ovat perimmäisiä syitä ja aiheuttajia tietynlaiselle käyttäytymiselle. Motiivien pohjana on erilaisia tarpeita ja haluja. Matkustusmotiiveihin vaikuttavat ihmisen asenteet ja persoonallisuus sekä myös sosiaalisen ja kulttuurisen ympäristön arvot ja asenteet. Motiivit ohjaavat ihmistä tiettyyn suuntaan, ne voivat olla myös tiedostamattomia. (Vuoristo 2003, 38–39; Komppula & Boxberg 2002, 68–71.)

Matkailumotiivit voidaan karkeasti jakaa kahteen ryhmään. Ensisijainen matkustusmotiivi kertoo, miksi ihminen ylipäätään lähtee matkalle. Toissijaiset matkustusmotiivit taas vaikuttavat matkailijan valintaan siitä, minne, miten ja milloin hän matkustaa ja mikä saa hänet lähtemään juuri tietynlaiselle matkalle, tässä tapauksessa pyörämatkalle. (Komppula & Boxberg 2002, 68–71; Horner & Swarbrooke 2007, 53.)

Jokainen matkailija on erilainen ja jokaisella on omat syynsä lähteä tai olla lähtemättä matkalle. Motiivit muuttuvat ajan myötä ja eri aikoina ihminen voi tehdä matkailupäätöksiä hyvinkin erilaisista lähtökohdista. Swarbrooken ja Hornerin (2007) mukaan matkailijan motiiveihin eniten vaikuttavia tekijöitä ovat persoonallisuus, elämäntapa, edelliset matkakokemukset, elämäkokemukset, käsitys omista vahvuuksista ja heikkouksista sekä se, miltä he haluavat näyttää muiden silmissä. Matkapäätökseen vaikuttavat sekä henkilökohtaiset tekijät että ulkoiset tekijät. Henkilökohtaisia tekijöitä ovat esimerkiksi asenteet, kokemukset ja terveys, ja ulkoisia tekijöitä ovat esimerkiksi ystävien näkemykset sekä median

vaikutus. Ihmisen matkapäätös on yleensä monen motiivin summa. (Horner & Swarbrooke 2007, 55–57, 64.)

Tieto matkailijoiden käyttäytymisen syistä ja motiiveista ovat tärkeitä matkailuelinkeinolle. Tietoa matkailijoiden motiiveista voidaan hyödyntää matkailun suunnittelussa ja markkinoinnissa. Jos matkailua halutaan johtaa onnistuneesti, on tunnettava matkailijat ja ymmärrettävä heidän käyttäytymistään. Matkailijoiden motiiveja ja kulutuskäyttäytymistä tutkitaan jatkuvasti yhä enemmän ja pyritään saamaan hyödyllistä tietoa matkailumarkkinoiden käyttöön. Tutkimustyö on välttämätöntä matkailualalle, jos sen halutaan kohtaavan asiakkaiden tarpeet ja jos alan halutaan kehittyvän. (Horner & Swarbrooke 2007, 158–159.)

Matkailijan ostopäätösprosessista on tehty monenlaisia malleja helpottamaan matkailutuotteiden markkinointia. Jokaisessa mallissa on kuitenkin omat heikkoutensa. Matkailumotiivien tutkimisella pyritään erottelemaan erityyppisiä matkailijoita ja jakamaan heidät erilaisiin segmentteihin. Motiivien tutkiminen ja kartoitus on hankalaa, sillä motiivit voivat olla myös tiedostamattomia eivätkä ihmiset aina ole itsekään täysin selvillä motiiveistaan. Matkailijan motiivit ja ostopäätöksen tekeminen ovat niin monimutkaisia prosesseja, että niistä on lähes mahdotonta saada luotettavaa kaiken kattavaa mallia. Motiivit ovat kuitenkin niin henkilökohtaisia. (Swarbrooke 2007, 73–79.)

4 Tutkimuksen toteutus

4.1 Tutkimuksen tarkoitus ja tutkimusmenetelmät

Opinnäytetyöni tarkoitus oli selvittää pyörämatkailijoiden motiiveja ja syitä pyörämatkailulle. Pyörämatkailu on kasvava matkailumuoto ja sen kehittämiseen ja edistämiseen kannattaa panostaa. Tavoitteenani oli selvittää miksi pyörämatkailijat lähtevät matkalle juuri pyörällä eivätkä jollain muulla kulkuvälineellä. Ovatko syyt eettisiä, kuntoiluun liittyviä, oman itsensä voittamista, kohteen näkemistä eri näkökulmasta ja onko matka tärkeämpi kuin päämäärä. Suomessa ei ole

juurikaan tehty tutkimusta pyörämatkailijoista, eikä varsinkaan heidän motiiveistaan.

Opinnäytetyöni toteutettiin kvalitatiivisena eli laadullisena tutkimuksena. Kvalitatiivisella tutkimuksella pyritään ymmärtämään tutkittavaa asiaa tai ilmiötä ja kohdetta pyritään tutkimaan mahdollisimman kokonaisvaltaisesti. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa pyritään löytämään ja paljastamaan tosiasioita. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2007, 157–160.)

Aineistonkeruumenetelmänä käytettiin teemahaastattelua. Teemahaastattelu on keskustelun omainen tilanne, jossa kysymyksiä ei ole mietitty tarkkaan valmiiksi. Haastattelun runkona ovat tietyt teemat, joiden pohjalta edetään. Teemakysymykset eivät rajoita vastauksia ja saatavaa informaatiota. Tilaa jää myös tulokinnalle. Teemahaastattelun hyvä puoli on sen vuorovaikutteisuus, koska kysymyksiä ei ole muotoiltu valmiiksi sana sanalta ja niitä voi muokata tilanteen mukaan yksilöllisesti. Kysymyksiä voidaan tarkentaa ja tähdentää haastattelun aikana, jolloin saadaan tarkempaa tietoa. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006.)

Teemahaastattelun haasteena on sen hitaus, sekä aineiston kerääminen että sen koodaaminen on työlästä. Aineistot eivät myöskään yleensä ole kovin suuria juuri keräämisen hitauden takia. Haastattelun etuna esimerkiksi kyselyyn nähden on se, että saadaan monipuolisempia ja kenties syvällisempiä vastauksia. Koska haastattelu tilanteessa voidaan esittää tarkentavia kysymyksiä, lisää se myös vastausten luotettavuutta ja tarkkuutta.

Käytin opinnäytetyössäni teemahaastattelua, koska sillä saa henkilökohtaisempaa ja tarkempaa tietoa kuin esimerkiksi kyselyllä. Teemahaastattelun avulla sain tietoa pyörämatkailijoiden henkilökohtaisista kokemuksista ja ajatuksista. Päädyin siihen, että saan tarkoituksenmukaisempaa tietoa haastattelemalla muutamia pyörämatkailijoita kuin lähettämällä kyselyn kymmenille. Käyttämäni haastattelukysymykset on luettavissa opinnäytetyön liitteenä.

4.2 Aineiston kerääminen

Opinnäytetyöhöni haastateltiin suomalaisia pyörämatkailijoita heidän pyörämatkailukokemuksistaan ja syistään lähteä pyörämatkalle. Haastattelut toteutettiin huhtikuussa 2013 puhelinhaastatteluina. Haastatteluja tehtiin yhteensä neljä. Haastattelut tehtiin puhelimitse pitkien välimatkojen takia, itse asun Kittilässä ja haastateltavat eri puolilla eteläisempää Suomea, eikä lähempää löytynyt pyörämatkailijoita haastatteluihin. Haastateltavat valikoituivat tutkimukseen mukaan sattumalta. Sain tutuilta muutamien pyörämatkailua harrastaneiden ihmisten yhteystiedot. Viidelle pyörämatkailijalle laitoin sähköpostia ja kysyin halukkuudesta osallistua haastatteluun. Neljä heistä vastasi ja lupasi osallistua. Haastateltavat olivat kotoisin Savonlinnasta, Jämsästä, Joensuusta ja Rovaniemeltä.

Haastatteluun minulla oli teemarunko ja muutamia valmiita kysymyksiä. Heti ensimmäisen haastattelun edetessä syntyi kuitenkin uusia kysymyksiä, jotka sitten seuraavissa haastatteluissa osasin jo valmiiksi ottaa mukaan haastatteluun. Kysymykset olivat melkein samat kaikille, mutta koska kyseessä oli teemahaastattelu, eivätkä kysymykset niin tarkkaan strukturoituja saattoivat kysymysten sanamuodot hieman vaihdella, samoin haastattelujen edetessä tuli mieleen uusia, täydentäviä kysymyksiä, joita en edellisiltä haastateltavilta ollut kysynyt. Tämä tarkoittaa sitä, että ensimmäiseltä haastateltavalta jäi kysymättä jotain, mitä muilta kysyttiin. Nämä kysymykset olivat kuitenkin vain pieniä lisäkysymyksiä, eikä niillä mielestäni ollut vaikutusta tulosten luotettavuuteen. Haastattelut kestivät jokainen noin kymmenen minuuttia. Haastattelujen nauhoittaminen ei onnistunut, joten kirjoitin vastaukset haastattelun edetessä mahdollisimman tarkasti ylös.

5 Tulokset

5.2 Pyörämatkailukokemukset

Tutkimukseen haastatellut pyörämatkailijat olivat kaikki iältään 23–30 -vuotiaita suomalaisia. Haastateltavista kolme oli naisia ja yksi mies. Haastatelluista kolme oli pyörämatkaillut sekä Suomessa että ulkomailla, yksi vain Suomessa. Yksi heistä oli tehnyt 7 matkaa polkupyörällä, yksi 3 ja kaksi muuta kaksi matkaa. Kaikki haastatellut kertoivat pyöräilyn olevan myös osa jokapäiväistä elämää ja kolme heistä sanoi pyöräilevänsä lähes päivittäin koulu- tai työmatkat.

Tutkimukseen haastatellut pyörämatkailijat ovat tehneet pyörämatkansa oma-toimisesti, yksin tai yhdessä kaverin kanssa. Tutkimukseen osallistuneet eivät olleet käyneet matkanjärjestäjien organisoimilla pyörämatkoilla. Eräs oli käynyt partion järjestämällä pyörämatkalla. Järjestetyt pyörämatkat eivät myöskään olleet haastateltaville kovin tuttuja, kukaan heistä ei ollut edes ajatellut lähtevänsä järjestetyille matkalle vaan olivat automaattisesti huolehtineet kaikesta itse tai matkaseuran kanssa yhdessä.

Yksi haastatelluista pyörämatkailijoista oli haaveillut jo pitkään pyörämatkasta, mutta kaiken järjestäminen ja kaikesta huolehtiminen yksin oli pitkään viivyttänyt matkan toteutusta. Lopulta hän löysi kokeneemman kaverin ensimmäiselle matkalle, ja on sen jälkeen tehnyt useampiakin pyörämatkoja.

Suomen lisäksi haastateltavat olivat tehneet pyörämatkoja Ruotsissa sekä Keski-Euroopassa. Mannersuomen lisäksi Ahvenanmaa oli suosittu pyöräilykohde. Pyörämatkojen pituudet vaihtelivat kahden päivän ja reilun sadan kilometrin matkoista kuukauden mittaiseen noin 2500 kilometrin matkaan. Kahdella haastateltavalla oli jo suunnitteilla uusi pyörämatka tulevalle kesälle. Kaksi muuta sanoivat, että voisivat hyvinkin lähteä taas uudelleen pyörämatkalle, mutta tällä hetkellä sellaisia ei ollut suunnitteilla lähitulevaisuudelle.

Haastatellut pitivät pyörämatkoista, joille pystyivät lähtemään suoraan kotiovelta polkupyörällä ja päättää matkan takaisin kotiovelle. Kuitenkin käytännön syistä, esimerkiksi rajallisesta ajasta johtuen, moni oli mennyt ensi lähtöpisteeseen kotimaassa junalla tai autolla sekä laivalla Ahvenanmaalle, ja ulkomailla lentäen. He olivat tehneet myös tällaisia kotiovelta kotiovelle matkoja, mutta kauemmaksi suuntautuvilla reissuilla oli heidän mielestään helpompaa ja aikaa säästävää mennä jonnekin asti junalla tai autokyydillä, ja aloittaa siitä sitten matka polkupyörällä. Jos tarkoituksena oli pyöräillä ulkomailla, esimerkiksi Keski-Euroopassa, olivat haastateltavat menneet ensin lähtöpaikkaan lentäen ja sieltä pyöräilleet suunnittelemansa matkan ja tulleet sitten taas lentäneet takaisin kotiin. Yksi haastatelluista oli joutunut eräällä matkallaan suunnittelematta kotimatalla turvautumaan lentokoneeseen, koska polkupyörää ei saanutkaan ottaa junaan.

Haastateltavat ovat tehneet pyörämatkoja yksin, kahdestaan ja kolmestaan kavereiden kanssa sekä partiolaisryhmän kanssa. Ensimmäiselle pyörämatkalle kolme neljästä oli lähtenyt yhdessä jonkun kanssa. Yhdessä tai yksin matkalle lähtemisen syyt olivat pitkälti samoja kuin yleensäkin matkalle lähtiessä. Yhdessä voit jakaa ilot ja surut ja haasteet toisen kanssa, yksin taas olet vapaampi tekemään mitä haluat ja muuttamaan matkasuunnitelmia nopeastikin. Pyörämatkalle yksin lähdössä oli syynä myös se, että saa olla aivan omassa rauhasa omien ajatusten kanssa ja keskittyä itseän luonnon helmassa pyöräillessä. Yhdessä pyörämatkalle lähtiessä taas on etuna, että voi jakaa tavaroita molempien taakaksi ja riittää, että toinen hallitsee esimerkiksi pyöränkumin paikkaamisen.

5.3 Pyörämatkailijoiden motiivit

Jokaisella haastateltavalla yhtenä syynä pyörämatkailuun oli se, että monet paikat nähdään ja koetaan aivan erilailta, kun edetään hitaasti pyörällä. Pyöräillessä nähdään sellaisia pieniä paikkoja, joita ei autolla matkatessa edes löydetäisi. Pyöräillessä on helppo pysähtyä hetkeksi, jos jokin mielenkiintoinen tai kaunis paikka sattuu kohdalle. Keskeisenä motiivina pyörämatkalla lähtöön oli uu-

siin paikkoihin ja ihmisiin tutustuminen. Pyörämatkoillaan haastateltavat monesti majoittuivat pienemmissä kylissä ja pienemmissä hotelleissa tai majataloissa, eivätkä ainakaan usein keskustojen suurissa ketjuhotelleissa. Pienemmissä paikoissa paikalliset ihmiset ovat heidän mukaansa monesti avoimempia ja heihin on helpompi tutustua kuin isoissa kaupungeissa. Pyörämatkalla tapaa myös helposti samanhenkisiä ihmisiä, muita pyörämatkailijoita, ainakin jos pyöräillään suosituilla pyöräreiteillä.

Kaikilla haastateltavilla tuli esille halu testata omaa fyysistä kuntoa ja omia rajojaan sekä ylittää itsensä. Merkittäväksi motiiviksi nousi myös seikkailunhalu ja halu kokea jotain erilaista ja tehdä jotain sellaista, mitä kaikki muut eivät ole tehneet; halu tehdä jotain mistä voi olla ylpeä jälkikäteen sekä jotain, mistä on seikkailuja kerrottavana muille. Miehen vastauksista oli havaittavissa naisia enemmän tavoitteellisuutta ja itsensä voittamista, vaikka itsensä haastaminen matkan motiivina tuli esille kaikilla haastateltavilla.

Haastatellut pyörämatkailijat muistelivat innokkaina sitä riemun ja onnistumisen tunnetta, kun on saavuttanut päämääräänsä ja selvinnyt kaikista odottamattomistakin vastoinkäymisistä matkan varrella. Tämä onnistumisen ja itsensä ylittämisen tunne oli selkeästi monella osamotiivina pyörämatkalle. Pyörämatkailussa haastateltavia kiehtoo uusien paikkojen ”valloittaminen” omin voimin.

Yhtenä motiivina lähteä pyörämatkalle tuli esille se tunne ja jännitys, kun koskaan ei tiedä, mitä seuraava päivä tuo tullessaan. Sataako vai paistaako, puhkeako pyöränkumi vai irtoaako satula? Eräs haastateltavista kertoi pyörämatkailussa häntä kiehtovan juuri se pieni epävarmuuden ja jännityksen tunne. Hän sanoi myös välillä nauttivansa esimerkiksi kaatosateessa pyöräilystä, ihan vain siksi, että se tuo lisää haastetta matkalle.

Yksi haastateltavista kertoi, ettei hänen lähipiirinsä aina ymmärrä, miksi hän käyttää lomansa pitkien matkojen pyöräilyyn, se on fyysisesti niin rankkaa, että he eivät usko sen voivan olla rentouttavaa. Mutta hänen mukaansa pyörämatkailu on nimenomaan rentouttavaa. Pyöräillessä unohtuu kaikki arkiset asiat ja voi keskittyä vain edessä kulkevaan tiehen. Toisenkin haastateltavan mukaan

pyörämatka todellinen irtiotto arjesta. Ja kuten yksi haastateltava sanoi, on pyörämatkailu oiva tapa yhdistää harrastus lomailuun.

Myös kielen oppiminen oli yhtenä motiivina pyörämatkailulle. Esimerkiksi halu oppia paremmin ruotsin kieltä sai yhden haastateltavista lähtemään pyörämatkalle juuri Ahvenanmaalle ja Ruotsiin. Kielen oppiminen ei ollut ensisijainen motiivi lähteä pyörämatkalle, mutta se sai matkailijan päättämään kohteen matkalleen.

Eräs haastatelluista pyörämatkailijoista toi esille pyörämatkailun ekologisuuden yhtenä tärkeimpänä syynä pyörämatkailulle. Hän kertoi olleensa kiinnostunut ekologisesta matkailusta ja miettineensä, kuinka voisi matkustaa kuluttamatta paljoa ympäristöä, ja tätä kautta hän oli innostunut pyörämatkailusta. Myös kaksi muuta tutkimukseen osallistunutta toivat esille pyöräilyn ekologisuuden, mutta se ei ollut heillä päällimmäisenä motiivina pyörämatkailulle.

Motiivit lähteä pyörämatkalle ovat pysyneet pitkälti samoina ensimmäisellä sekä sitä seuranneille pyörämatkoilla, mutta myös uusia motiiveja on kehittynyt pyöräilyharrastuksen edetessä. Esimerkiksi eräs haastateltava kertoi, että ensimmäiselle pyörämatkalle lähtiessä hän ei ollut ajatellut lainkaan matkan henkistä puolta. Ensimmäisen pyörämatkan edetessä hän kuitenkin huomasi, kuinka matkan aikana on mahdollisuus keskittyä itseensä ja ajatuksiinsa, ja kuinka matkan aikana oppii itsestään uusia asioita. Seuraavilla pyörämatkoilla ehkä suurimpana motiivina hänellä onkin ollut mahdollisuus syvälliseen pohdiskeluun ja itsensä tutkiskeluun matkalla. Hän myös nautti siitä, että saa olla yksin luonnon keskellä, varsinkin kauniilla kesäsailla, ilman mitään häiriötekijöitä. Hänen mukaansa pyörämatkalla saa kokea rauhallista tunnelmaa yksinäisyydessä luonnon keskellä, tuntematta oloaan kuitenkaan yksinäiseksi. Myös muilla haastateltavilla oma rauha ja mahdollisuus mietiskelyyn nousivat motiiveiksi pyörämatkailulle.

Suurimmalla osalla haastateltujen pyörämatkoista pyöräily on ollut nimenomaan se matkan päätarkoitus. Ensin on ollut ajatus, että halutaan pyöräilemään ja sitten mietitty mihin lähdetään ja mitä mielenkiintoisia kohteita matkalle saattaisi

osua. Joskus oli käynyt toistekin päin, eli ensin oli mielessä kohde ja sitten oli keksitty, että sinnehän pääsisi polkupyörällä.

6 Tulosten tarkastelu ja luotettavuus

6.1 Johtopäätökset

Jokaisella pyörämatkailijalla on omat yksilölliset syynsä lähteä pyörämatkalle. Yhteistä kaikille näyttäisi kuitenkin olevan se, että pyörämatkailijat hakevat matkaltaan uusia, erilaisia kokemuksia, jotain mistä voi olla myöhemminkin ylpeä.

Haastateltujen pyörämatkailijoiden matkustusmotiveista erottuivat selkeästi ensisijaiset ja toissijaiset matkustusmotiivit. Esimerkiksi uuden kokeminen ja näkeminen sekä kielen oppiminen ovat ensisijaisia matkustusmotiveja, jotka saavat pyörämatkailijan ylipäättään haluamaan ja lähtemään matkalle. Uuden kokeminen ja näkeminen sekä kielen oppiminen ovat pyörämatkailijoilla syynä myös muille matkoilla kuin vain pyörämatkoille. Ensisijaisten matkustusmotiveiden jälkeen esille nousevat toissijaiset matkustusmotiivit, kuten esimerkiksi oman fyysisen kunnon kokeileminen, ekologisuus tai seikkailunhalu, jotka saivat matkailijan valitsemaan juuri pyörämatkan.

Alun perin työtä aloittaessani ajattelin, että ekologisuus olisi iso syy lähteä matkalla auton tai lentokoneen sijaan polkupyörällä. Jo eri lähteitä lukiessani huomasin kuitenkin, ettei näin välttämättä ole. Myös haastattelut vahvistivat asiaa. Ympäristöystävällisyys on yksi pyörämatkailun hyvistä puolista ja kaikki haastateltavat mainitsivat sen positiivisena puolena harrastuksessaan, mutta vain yksi mainitsi sen olleen yksi keskeisistä syistä lähteä pyörämatkalle. Ilmastomuutos on viime aikoina ollut taas näyttävästi esillä mediassa, sen on todettu todella etenevän ja vaikuttavan ihmisten elämään. Asian esillä olon luulisi saavan ihmiset miettimään tarkemmin valintojaan, joilla voi omalta osaltaan vaikuttaa ilmastomuutoksen hidastamiseen. Tämä johtaa siihen, että myös matkustustapoja

aletaan pohtia tarkemmin ja näin voi myös pyörämatkailulle syntyä lisää kysyntää.

Monilla pyörämatkoja tekevillä matkanjärjestäjillä on kotisivuilla kerrottu matkailun vaikutuksista ympäristöön ja kuinka pyöräily on hyvä tapa vähentää oman matkailun aiheuttamaa hiilijalanjälkeä. (CycleActive 2013; UK Cycling Holidays 2013.) Näyttäisi siltä, että vaikka matkailijoille itselleen ekologisuus ei monesti-kaan ole syy lähteä pyörämatkalle, on se matkanjärjestäjille kuitenkin tärkeää tai ainakin merkittävä markkinointikeino. Ajattelin, että mieltymys kestäväan matkailuun näkyisi myös muussa matkustuksessa. Yhden haastatellun pyörämatkailijan kohdalla sen huomasikin, hänelle ekologisuus oli merkittävä syy pyörämatkailulle. Hän suosi muutoinkin matkustaessaan junaa sekä kimpakyytejä ja hän oli pettynyt, kun suunnitelmista huolimatta joutui käyttämään lentokonetta yhden pyörämatkansa päätteeksi.

Järjestetyille pyörämatkoille olisi varmasti kysyntää Suomessakin. Järjestetystä pyörämatkasta olisi monen helpompi aloittaa pyörämatkailu. Koko matkan suunnittelu ja oikeanlaisen pyörän hankkiminen sekä pyörän huolto voivat saada jonkun pyörämatkailusta kiinnostuneen jättämään pyörämatkan kuitenkin tekemättä. Arkuus lähteä yksin pidemmälle pyörämatkalle saattaa saada jonkun luopumaan pyörämatkailuhaaveesta kokonaan. Kaikki valmistautuminen, kaiken tarpeellisen hankkiminen ja sen kuljettaminen matkan aikana sekä pyörän mahdollinen huolto ja kunnossa pito matkalla, saavat pyörämatkan kuulostamaan hankalalta, kuten yksi haastateltavista kertoi. Jos mukana suunnittelussa ja matkalla olisikin kokenut opas, olisi kynnys lähteä pyörämatkalle pienempi. Toisaalta, jos pyörämatkalta haetaan yksinäisyyttä ja rauhaa, niin sitä ei samalla lailla tavoita ryhmän tai oppaan kanssa pyöräillessä. Samoin kun pyörämatkailun motiivina on itsensä haastaminen, niin siihen saattaa kuulua monella myös kaikista järjestelyistä selviäminen omin voimin.

Kaikki opinnäytetyöhön haastatellut pyörämatkailijat pyöräilivät myös arkipäivässä, ja kuten myös EuroVelon (2009) julkaisussa kirjoitetaan, näyttää siltä, että ne jotka pyöräilevät arkipäivässä, lähtevät myös helpommin matkalle polkupyörällä. Arkipyöräilyn suosion kasvaessa, ihmiset olisi helpompi saada moti-

voitumaan myös pyörämatkailusta. Vuonna 2006 tehdyn kansallisen liikuntatutkimuksen mukaan 828 000 suomalaista harrastaa pyöräilyä (Pyöräilykuntien verkosto, 2013b). Suomessa vaikuttaisi siis olevan paljon potentiaalisia pyörämatkailijoita.

Tutkimukseen haastatelluista pyörämatkailijoista kaikki olivat käyneet vähintään kahdella pyörämatkalla, ja moni useammallakin. He kertoivatkin pyörämatkailun olevan koukuttavaa, ja yhden reissu jälkeen haluaa vain lisää. Voisi luulla, että jos motiivina matkalle on itsensä voittaminen, niin sen kokemuksen saisi jo ensimmäisellä pyörämatkalla. Tietenkin aina voi haastaa itseään enemmän ja pidemmille ja muutoinkin haastavimmille matkoille. Aina löytyy myös uusia houkuttelevia kohteita ja reittejä, jotka olisi mielenkiintoista nähdä ja kokea.

6.2 Tutkimuksen luotettavuus

Tutkimuksessani on vain neljän haastateltavan kokemukset ja ajatukset. Aineisto on pieni, mutta jo tästäkin aineistosta löytyy yhdensuuntaisia ajatuksia. Näin pienestä aineistosta ei voida kovin pitäviä yleistyksiä vetää, mutta suuntaa antavia tuloksia pyörämatkailijoiden motiiveista tutkimuksesta kuitenkin saa.

Haastateltujen pyörämatkailijoiden ikäjakauma oli melko suppea, kaikki haastateltavat olivat nuoria aikuisia 23–30 -vuotiaita. Iäkkäämmillä pyörämatkailijoilla motiivit lähteä matkalle olisivat voineet olla hyvinkin erilaisia kuin nuorilla. Heillä olisi voinut olla myös enemmän kokemusta ja näkemystä pyöräilystä. Euroopassa pyörämatkailijoista 60 prosenttia on miehiä ja 40 prosenttia naisia ja pyörämatkailijoiden keski-ikä on 45–55 vuotta (EuroVelo 2009, 27). Tutkimukseen osallistujien nuoruus ei kuitenkaan vähennä tutkimuksen luotettavuutta, tuloksia katsellessa tulee vain muistaa, että opinnäytetyöni tulokset kertovat nuorempien pyörämatkailijoiden motiiveista.

Tutkimuksen luotettavuuden kannalta olennaista on, että kysymykset ovat helposti ymmärrettäviä ja yksiselitteisiä, jotta vastaajat ymmärtävät kysymykset kuten haastattelijakin. Kysymysten tulee kerätä juuri tarvittavaa tietoa. Tutki-

muksen luotettavuus edellyttää myös, että vastaajat vastaavat kysymyksiin totuudenmukaisesti. Tutkimuksen edetessä ja tuloksia käsitellessäni huomasin, että kysymykseni olivat hieman puutteellisia, ja tarkentavilla kysymyksillä olisin voinut saada tarkempaa ja luotettavampaa tietoa.

Tutkimuksen ja tietoperustan luotettavuuteen vaikuttaa myös lähteiden luotettavuus. Osa käyttämistäni lähteistä on jo hieman vanhoja, mutta niissä oleva asia on mielestäni edelleen ajankohtaista. Uudempien lähteiden puutteessa oli tyydyttävä saataville oleviin lähteisiin.

7 Pohdinta

Aloitin opinnäytetyöprosessin kesäkuussa 2011, kun sain aiheen työlleni. Vaikka aihe on mielenkiintoinen, minulla oli vaikeuksia sovittaa yhteen täysipäiväinen työnteko sekä opinnäytetyön kirjoittaminen. Huolimatta vakaasta aikomuksesta saada opinnäytetyö tehtyä ajallaan prosessi pääsi pitkittymään. En myöskään hakenut tarpeeksi ohjausta työlleni, se olisi voinut nopeuttaa prosessia sekä parantaa lopputulosta.

Aiheena polkupyörämatkailu ja matkailijoiden motiivit on mielestäni mielenkiintoinen. Selvitystä pyörämatkailijoiden motiiveista voidaan hyödyntää esimerkiksi pyörämatkailun markkinoinnissa sekä suunniteltaessa pyöräilyreittejä. Ainakin oma halu lähteä pyörämatkalle kasvoi pyörämatkailijoita haastatellessa ja lukiessa monenlaisia pyörämatkailijoiden blogeja ja matkapäiväkirjoja. Seurasin mielenkiinnolla esimerkiksi kahden suomalaistytön matkaa pyörillä läpi Yhdysvaltojen heidän blogistaan *Cycling Summer 2013*.

Tutkimukseni on pintapuolinen katsaus pyörämatkailijoiden motiiveista. Kattavampia ja laajempia tutkimuksia aiheesta voisi vielä tehdä. Toivottavasti joku voi hyödyntää tätä tutkimusta laajemmissa pyörämatkailututkimuksissa. Olen tyytyväinen, jos työstäni on iloa jollekin pyörämatkailusta kiinnostuneelle ja kenties jollekin, joka haluaa tutkia aihetta lisää.

Haastattelun kysymykset olisi pitänyt miettiä tarkemmin, mutta onneksi haastateltaessa oli kuitenkin mahdollisuus esittää tarkentavia kysymyksiä. Silti tulokset jäivät hieman puutteellisiksi senkin takia, etten ollut ymmärtänyt kysyä kaikkea tarpeellista. Yksi vaihtoehto olisi ollut vielä jälkikäteen laittaa haastatelluille lisäkysymyksiä, mutta en sitä kuitenkaan tehnyt. Kun oli vain neljä haastateltavaa, niin haastattelut olisivat voineet olla syvällisempiä, jotta olisi saanut monipuolisempaa tietoa. Jos aloittaisin työn nyt alusta, valitsisin haastateltavat tarkemmin ja pyrkisin haastattelemaan useampia kokeneempia pyörämatkailijoita.

Opinnäytetyötä tehdessä pääsin perehtymään kiehtovaan pyörämatkailuun ja oli kiinnostavaa haastatella kokeneita pyörämatkailijoita. Myös haastattelujen tekeminen oli positiivinen ja opettava kokemus. Tosin haastatteluista olisi ehkä saanut enemmän irti, niin tutkimuksen kannalta kuin kokemuksenakin, jos ne olisi tehty kasvotusten eikä puhelimitse.

Pyörämatkailulla on paljon mahdollisuuksia kehittyä tulevaisuudessa suosittumaksi matkailumuodoksi. Potentiaalisia pyörämatkailijoita on paljon. Pyörämatkailun markkinointia ja houkuttelevuutta lisäämällä sekä uusien, turvallisten reitien ja infrastruktuurin kehittämällä voidaan saada paljon uusia ihmisiä innostumaan pyörämatkailusta. Levillä, jossa työskentelen, pyöräily on kesällä suosittu aktiviteetti ja sen houkuttelevuuteen on panostettu. Leviltä löytyy paljon maastopyöräreittejä, siellä on myös bike park, jossa voi harrastaa alamäkipyöräilyä, sekä vihreät kyläpyörät kaikkien helposti saatavilla ilahduttamassa turisteja. Myös pidemmällä matkalla olevia pyörämatkailijoita näkee kesäisin ohikulkumatalla täydentämässä muonavarastoja tai yöpymässä Levillä.

Lähteet

- Bloy, D. 2001. Understanding Cycle Tourists. Sheffield Hallam University.
<http://www.insights.org.uk/articleitem.aspx?title=Pedalling+Profit++Understanding+Cycle+Tourists>. 17.1.2012.
- Cramer, M. 2009. Iron Curtain Trail.
http://www2.ironcurtaintrail.eu/uploads/brochure_iron_curtain_trail.pdf. 16.12.2011.
- CycleActive. 2013.
<https://cycleactive.com/index.php/environment>. 12.6.2013
- Eijgelaar, E. 2009. The Iron Curtain Trail as a EuroVelo route - strengths and weaknesses. http://www.cstt.nl/userdata/documents/ekeeiigelaar_ic_tworkshop-sofia_16.3.2010.pdf. 7.10.2013.
- EuroVelo. 2009. European Cycle Route Network Eurovelo. Challenges and Opportunities for Sustainable Tourism.
http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/iron-curtaintrail/files/ep_studyeurovelo_en.pdf. 11.11.2011.
- EuroVelo. 2012. European Cycle Route Network Eurovelo. Challenges and Opportunities for Sustainable Tourism. Update of the 2009 Study.
<http://www.cstt.nl/userdata/documents/finalreport-eurovelo2012.pdf>. 7.10.2013.
- EuroVelo. 2011. Introduction. <http://www.eurovelo.org/> 16.12.2011.
- Fraietta, J. 2004. Cycle Tourism Research Summary. Alberta Economic Development – Tourism Research.
<http://www.linkbc.ca/torc/downs1/cycleTourism.pdf>. 16.12.2011.
- Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2007. Tutki ja kirjoita. Helsinki: Tammi.
- Horner, S. & Swarbrooke J. 2007. Consumer Behavior in Tourism. Oxford: Elsevier Ltd.
- Kalmari, H. & Ketola K. 2009. Vastuullisen matkailijan käsikirja. Keuruu: Otava.
- Keeling, A. 1999. Cycle Tourism. Sustrans.
<http://www.sustrans.org.uk/assets/files/Info%20sheets/ff28.pdf>. 2.12.2011.
- Komppula, R. & Boxberg, M. 2002. Matkailuyrityksen tuotekehitys. Helsinki: Edita.
- Liikenne- ja viestintäministeriö. 2003. Pyörämatkailun edistämishjelma, selvitys ohjelman laatimis- ja sisältötarpeista.
http://www.transportal.fi/Hankkeet/jaloin/liikennepolitiikka/pyoramatkailupolitiikka_121103.pdf. 2.2.2012.
- Lumsdon, L. 2000. Transport and Tourism: Cycle Tourism - A Model for Sustainable Development? Journal of Sustainable Tourism. Manchester Metropolitan University.
- Matkailun edistämiskeskus. 2008. Pyörämatkailun kehittämisstrategia 2009-2013. [http://www.mek.fi/w5/mekfi/index.nsf/6dbe7db571ccef1cc225678b004e73ed/7620b7fbb6d5b604c2257524002b5937/\\$FILE/Pyorailymatkailun_kehitt%C3%A4misstrategia_2009_2013%20vrs%202.pdf](http://www.mek.fi/w5/mekfi/index.nsf/6dbe7db571ccef1cc225678b004e73ed/7620b7fbb6d5b604c2257524002b5937/$FILE/Pyorailymatkailun_kehitt%C3%A4misstrategia_2009_2013%20vrs%202.pdf). 17.1.2012.
- Metsähallitus. 2010. Kestävä kehitys.
<http://www.metsa.fi/sivustot/metsa/fi/Hankkeet/Rakennerahastohankeet/ElimyssaloltaVienansalolle/Kestavakehitys/Sivut/Kestavakehitys.aspx>. 6.10.2011.

- Münster Marketing. 2013. Bicycle tours in and around Münster.
http://www.muenster.de/stadt/tourismus/en/bicycle-tours_around-ms.html. 2.9.2013.
- Pyöräillen Suomessa. 2013.
<http://www.pyoraillensuomessa.fi/fi/node/22>. 17.6.2013.
- Pyöräilykuntien verkosto Ry. 2013a.
<http://www.poljin.fi/pyoraailykuntienverkosto>. 17.6.2013.
- Pyöräilykuntien verkosto RY.2013b.
http://www.poljin.fi/pyoraailijoille/polakupyoraaily_liikuntamuotona. 17.6.2013.
- Saaranen-Kauppinen, A. & Puusniekka, A. 2006. KvaliMOTV – Menetelmäopetuksen tietovaranto: 6.3.2 Teemahaastattelu.
http://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/kvali/L6_3_2.html.18.8.2012
- South Australian Tourism Commission. 2005. Cycle Tourism Strategy 2005-2009.
http://www.tourism.sa.gov.au/tourism/cycle_tourism_strategy.pdf. 17.1.2012.
- Tallinn City Tourist Office & Convention Bureau. 2013.
<http://www.tourism.tallinn.ee/fin/fpage/nahtavyydet/opastetutretket>. 2.9.2013.
- UN Documents. 1987. A/42/427. Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future.
<http://www.un-documents.net/wced-ocf.htm>. 20.9.2011.
- UN Foundation. 2002. Towards Earth Summit. Sustainable Tourism - Turning the Tide.
<http://www.earthsummit2002.org/es/issues/tourism/tourism.pdf>. 6.10.2011.
- UK Cycling Holidays. 2013.
<http://www.ukcyclingholidays.co.uk/environmental-information.php>. 12.6.2013.
- Upitrek Oy. 2012.
<http://www.kunnonlomat.com/pyoramatkat/>. 28.8.2012.
- Valtakunnallinen pyörämatkareittityöryhmä. 2003. Pyörämatkailun edistämishjelma, selvitys ohjelman laatimis ja sisältötarpeistä.
http://www.transportal.fi/Hankkeet/jaloin/liikennepolitiikka/pyoramatkailupolitiikka_121103.pdf. 1.9.2013.
- Valtion rautatiet. 2013
http://www.vr.fi/fi/index/palvelut/palvelut_junissa/polakupyoraalien_ja_suksien_kuljetus.html. 11.6.2013.
- Vuoristo, K. 1998. Matkailun muodot. Porvoo: WSOY.
- Vuoristo, K. 2003. Matkailun maailma. Kansainvälisen matkailun maantiede. Porvoo: WSOY.

Haastattelu

Taustatiedot

- ikä
- sukupuoli
- pyöräiletkö arkipäivässä, esim. työmatkat

Pyörämatkustus

- Montako pyörämatkaa olet tehnyt?
- Onko suunnitteille uusia pyörämatkoja?
- Koko matka pyörällä vai käytätkö muita matkustusvälineitä?
- yksin vai yhdessä?
- kuinka pitkiä matkoja?
- Oletko ollut järjestetyllä pyörämatkalla vai omatoimisesti? Oletko kuulut/tiennyt järjestetyistä pyörämatkoista.
- Mistä olet etsinyt/löytänyt tietoa pyörämatkasi suunnitteluun?

Muu matkustus

- teetkö muita kuin pyörämatkoja usein?
- monestiko vuodessa?
- lentämällä, autolla, junalla?

Motiivit

- Mikä pyörämatkailussa kiehtoo?
- Miksi lähdit ensimmäisen kerran pyörämatkalle?
- Ovatko syyt yhä samat?
- Mitä haluat kokea matkallasi?
- Lähtisitkö uudelleen pyörämatkalle?