



LAHDEN AMMATTIKORKEAKOULU
Lahti University of Applied Sciences

50 PÄIVÄÄ AUTOLLA EUROOPASSA

Suunnittelu ja toteutus

LAHDEN
AMMATTIKORKEAKOULU
Matkailun ala
Matkailun koulutusohjelma
Elämymatkailu
Opinnäytetyö
Syksy 2013
Hanna-Leena Voutilainen

Lahden ammattikorkeakoulu
Matkailun koulutusohjelma

VOUTILAINEN, HANNA-LEENA: 50 päivää autolla Euroopassa
Suunnittelu ja toteutus

Elämysmatkailun opinnäytetyö, 46 sivua, 12 liitesivua

Syksy 2013

TIIVISTELMÄ

Tämä toiminnallinen opinnäytetyö käsittelee seitsemän viikon mittaisen automatkan suunnittelua ja toteutusta Keski- ja Etelä-Eurooppaan. Työni toimeksiantajana toimi Autoliitto, joka kerää parhaillaan matkailijoilta saamiaan tietoja automatkailijoiden käyttämistä reitityksistä ja niiden käyttökelpoisuudesta.

Opinnäytetyön teoreettisessa viitekehyksessä kuvaillaan Suomen autokannan ja automatkailun kehitystä. Opinnäytetyössä käsitellään myös nähtävyyksien saavutettavuutta ja esteettömyyttä, sekä erilaisia projektityyppejä.

Oppinäytetyön toiminnallisessa osuudessa keskitytään projektin suunnitteluun ja toteutukseen. Tässä osiossa käsitellään projektin mahdollisia riskejä, riskinhallintaa sekä esitellään matkan toteutus lyhyesti.

Pitkän automatkan aikana tulee vastaan aina odottamattomia tilanteita, joihin pitää pystyä mukautumaan. Matkan toteutus onnistui kokonaisuudessaan hyvin, sillä olimme varautuneet riskeihin varasuunnitelmin.

Asiasanat: Automatkailu, projekti, nähtävyydet, saavutettavuus

Lahti University of Applied Sciences

Degree Programme in Tourism Management

VOUTILAINEN, HANNA-LEENA: 50 days in Europe by car
Planning and implementation

Bachelor's Thesis in Adventure Tourism, 46 pages, 12 pages of appendices

Autumn 2013

ABSTRACT

This functional thesis deals with the planning and implementation of a seven week car trip to Central and Southern Europe. The sponsor of this thesis is the Automobile and Touring Club of Finland. The association is gathering information from tourists on their touring routes and how the association could use the routes for their benefit.

The theoretical framework of the thesis describes the evolution of the vehicles and car travel in Finland. It also discusses the accessibility of attractions, in addition to describing different types of projects.

The functional section concentrates on the planning and implementation of the project. This section discusses the possible risks and risk management of the project and explains the execution of the trip briefly.

During a lengthy and prolonged car trip you will always face unexpected situations, and you will have to be able to adapt to them accordingly. All in all, the execution of the trip went well because we had addressed the risks with backup plans.

Key words: Road trip, project, attractions, accessibility

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	1
2	AUTOMATKAILU	4
2.1	Automatkailun taustatekijöitä	4
2.2	Automatkailun historiaa 1900-luvulta 1950-luvun loppuun	5
2.3	Automatkailun historiaa 1960-luvulta nykyaikaan	8
2.4	Automatkailun nykytila ja tulevaisuus	11
2.5	Autoliiton historia ja toiminta	12
2.6	Autoliiton matkailupalvelut	13
3	NÄHTÄVYYDET AUTOMATKAILUN KOHTEINA	15
3.1	Kulttuuri- ja luontokohteet	15
3.2	Unescon maailmanperintöluettelo	16
3.3	Saavutettavuus ja esteettömyys	16
4	AUTOMATKAN SUUNNITTELU – PROJEKTITYÖ	23
4.1	Projektityö	23
4.2	Projektityypit	24
4.3	Projektin vaiheet	26
4.3.1	Käynnistysvaihe	26
4.3.2	Rakentamisvaihe	27
4.3.3	Päätämävaihe	28
5	MATKAN SUUNNITTELU	29
5.1	Matkaprojektin käynnistysvaihe	29
5.2	Matkaprojektin rakentamisvaihe	30
5.3	Matkaprojektin päätämävaihe	34
6	ANALYYSI, JATKOTUTKIMUSEHDOTUS JA ITSEARVIOINTI	39
6.1	Analyysi	39
6.2	Jatkotutkimusehdotus	41
6.3	Itsearviointi	42
7	YHTEENVETO	43
	LÄHTEET	44
	LIITE 1	49

1 JOHDANTO

Suomen pohjoinen sijainti ja Itämeri ovat aina rajoittaneet Suomesta Keski- ja Etelä Eurooppaan suuntautuvaa automatkailua. Suomi on pohjois-eteläsuunnassa pitkä maa ja näin ollen me suomalaiset olemme tottuneet ajamaan autolla pitkiä etäisyyksiä kotimaan lomamatkoilla. Kun kotimaan nähtävyydet on nähty, suunnataan matka kohti etelää, jossa on toinen toistaan hienompia luonto- ja kulttuuri-kohteita.

Idea tähän opinnäytetyöhön tuli oman perheen pitkään jatkuneesta automatkailuharrastuksesta, kesällä 2012 toteutuneesta automatkasta sekä Autoliitolta saamastani tuesta. Autoliitto toimii työni toimeksiantajana. Opinnäytetyöni tarkoitus on, että tekemästäni tietopakettista voi hyötyä mahdollisimman moni automatkailusta kiinnostunut matkailija, joiden lomamatka suuntautuu Keski- ja Etelä-Eurooppaan. Pyrin selvittämään, mitä riskejä matkailija voi välttää pitkällä automatkalla.

Maantieliikenteellä on ollut suuri merkitys automatkailun kehittymiseen. Tieverkoston laadun parantuminen ja tihentyminen ja autokannan kasvu ovat luoneet pohjan automatkailulle. Itse automatkailun viehätys on siinä, että matkailija voi valita itse matkareittinsä, hän voi pysähtyä ihailemaan maisemia tai muita nähtävyyksiä kesken matkaa oman aikataulunsa mukaisesti. Automatkailu on ollut autojen yleistymisen jälkeen suosituin matkailumuoto, varsinkin niiden ihmisten kohdalla, jotka tuntevat pelkoa laivalla tai lentokoneella matkustettaessa. Automatkailu koetaan turvalliseksi Keski- ja Etelä-Euroopassa, sillä matkustajiin kohdistuneet terroristihyökkäykset kohdistuvat harvoin yksittäisen automatkailijaan.

Matkan ensimmäinen välietappi oli Alpit, jossa matkaohjelma sisälsi muun muassa käynnin Großglocknerstraßella, Neuschwansteinin linnassa, Zermatissa ja Aiguille du Midillä. Toinen välietappi oli Gibraltar, jonne ajoimme Ranskan Keskiylängön, Barcelonan, Madridin, Górdoban ja Granadan kautta. Matkan pääkohde oli Portugali ja ennen kaikkea Lissabon ja sen ympäristö. Sieltä matka jatkui Santiago de Compostelaan, Bilbaon ja Bordeaux'hon, josta ajoimme Loiren linnojen kautta Pariisiin ja kotiin. (Liite 1.)

Opinnäytetyöni on toiminnallinen ja siinä yhdistyy automatkan suunnittelu- ja toteutustyö teoreettisen osuuden kanssa. Päädyin opinnäytetyöni toteuttamisessa toiminnalliseen malliin, sillä minulle tarjoutui tilaisuus pitkään automatkan opintojeni siinä vaiheessa kun oli aika tehdä opinnäytetyötä. Tämän opinnäytetyön tekijä on elämänsä aikana tehnyt lukuisia lyhyitä ja pitkiä automatkoja, joten automatkat ovat olleet aina kiinnostukseni kohteena. Tästä syystä halusin, että tämä opinnäytetyö liittyisi jotenkin tulevaan automatkan ja otin yhteyttä Autoliittoon, josta sain positiivisen vastauksen. Autoliitossa oltiin kiinnostuneita ennen kaikkea matkan reitityksestä. Matkan aikana on tarkoitus tehdä reittimuistiinpanoja ja kirjoittaa niistä omia kommentteja.

Opinnäytetyöni tutkimuskysymyksinä ovat miten suunnitella ja toteuttaa ajallisesti pitkä automatka onnistuneesti, selvittää kohteen saavutettavuuden merkitys sekä millä tavoin mahdollisiin riskeihin voi varautua.

Matkaan osallistuivat minun lisäksi vanhempani, isä 60 vuotta ja äiti 64 vuotta. Matkaan oli tarkoitus käyttää 50 päivää ja kilometrejä oli tarkoitus kertyä lähes 13 000. Matkan kokemukset on tarkoitus välittää opinnäytetyöni toimeksiantajalle eli Autoliitolle. Autoliitto voi halutessaan hyödyntää näitä tietoja suunnitellessaan matkailusivustojaan. Opinnäytetyöni yhtenä tavoitteena on innostaa suomalaisia lähtemään pitkälle, niin ajallisesti kuin kilometreissäkkin, automatkalle Keski- ja Etelä-Eurooppaan pienellä matkabudjetilla.

Opinnäytetyöni teoreettisessa osuudessa käytän toteutusprojektia, jonka suurin haaste on aikataulussa pysyminen. Siksi matkan suunnittelutyö on tärkeä tehdä huolella. Matkaan kohdistuvat riskitekijät piti ottaa tarkasti huomioon, jotta matkanteko ei keskeytyisi sellaisten riskien takia jotka ovat vältettävissä huolellisella valmistelulla. Tässä asiassa minua auttoivat aikaisemmat automatkakokemukseni. Työni taustaksi selvitin, mitä Keski- ja Etelä-Euroopassa olevia luonto- ja kulttuurikohteita on olemassa, joihin matkaan käytettävä ajan puitteissa voisi tutustua. Lisäksi otin huomioon, mitkä kohteet matkaan osallistujien mielestä tuntuivat mielenkiintoisilta, niitä olivat muun muassa Unescon maailmanperintökohteet. Käytin suunnittelussa apuna lähinnä internetin matkailusivustoja, eri matkakohteiden omia internetsivustoja ja Google Maps -karttasivustoa sekä lisäksi lukuisia matkaoppaita ja karttakirjoja.

Opinnäytetyöni tekijänä minulla oli ainutkertainen mahdollisuus oppia uusia asioita matkan suunnittelusta ja toteutuksesta käytännön työn ja kokemuksen kautta. Työni tavoitteena oli antaa toteutuskelpoinen matkasuunnitelma aikatauluineen, matkareitteineen ja matkakohteineen, joka täyttää myös työni teoreettisen osuuden. Koska olen innokas valokuvaaja, niin yhtenä tavoitteenani oli luoda matkasta kattava valokuva-arkisto jonka luovutan Vääksyn Yhteiskoulun opetuskäyttöön. Minulle opinnäytetyön merkitys on suuri, sillä sen myötä sain mahdollisuuden oppia uutta ja kehittää itseäni ja osaamistani.

Opinnäytetyöni alussa esittelen työni tavoitteet, tarkoituksen ja tutkimusmenetelmän. Tämän jälkeen keskityn Suomen automatkailun historiaan ja esittelen työni toimeksiantajan. Seuraavaksi esittelen automatkailun kohteita, joista matkaprojektiin osallistuneet olivat kiinnostuneita sekä kohteiden saavutettavuuden. Projektia varten tutustuin alan kirjallisuuteen, jonka avulla käsittelen teoriaosuudessa projektin elinkaaren eri vaiheet lähdekirjallisuuteen perustuen. Seuraavaksi esittelen opinnäytetyössäni automatkan suunnittelua projektityönä projektin elinkaareen soveltaen, käsittelen myös projektin mahdollisia riskejä ja esittelen matkan käytännön toteutuksen. Lopuksi analysoin opinnäytetyötäni, pohdin sen onnistumista sekä laadin opinnäytetyöstäni yhteenvedon.

2 AUTOMATKAILU

Automatkailun viehätys on siinä, että matkailija voi valita itse matkareittinsä. Hän voi pysähtyä ihailemaan maisemia tai kulttuurinähtävyyksiä kesken matkaa oman aikataulunsa mukaisesti. Ennen matkaa kannattaa tutustua suunnitellun matkareitin varrella oleviin nähtävyyksiin, jottei aja vahingossa jonkun tunnetun nähtävyyden ohitse. Kymmenen vuotta sitten tiedonhankinta eri nähtävyyksistä hoidettiin lähinnä kirjastosta lainattujen tai itse ostettujen matkaoppaiden ja karttojen avulla. Nykyään tiedon saanti automatkailusta ja eri nähtävyyksistä onnistuu erittäin hyvin internetin kautta myös matkan aikana.

Automatkailu on ollut autojen yleistymisen jälkeen suosituin matkailumuoto, varsinkin niiden ihmisten kohdalla jotka tuntevat pelkoa laivalla tai lentokoneella matkustettaessa. Euroopan maantiet ovat suurimmaksi osaksi kohtalaisen hyviä, tosin liikennekäyttäytymisessä on rajuja eroja. Automatkailu koetaankin turvallisiksi Pohjois-, Keski-, Länsi- ja Etelä-Euroopassa. Kesäisen Euroopan automatkailun uhkana tai esteenä ei kovinkaan usein ole sää, lentokoneella tai laivalla matkustettaessa se on yleisempää ja aikataulut voivat mennä uusiksi. Lisäksi matkustajiin kohdistuneet terroristihyökkäykset kohdistuvat harvoin yksittäiseen automatkailijaan ja hänen matkakumppaneihinsa.

2.1 Automatkailun taustatekijöitä

Autokannan kasvu on lisännyt oleellisesti automatkailua. Henkilöautot tulivat Suomeen 1900-luvulla, vaikka muualle Eurooppaan niitä tuli jo 1800-luvun puolella. Vasta 1950-luvulta alkaen autot alkoivat yleistyä, ja vuoteen 1962 mennessä henkilöautojen määrä oli kymmenkertaistunut. Vuonna 1976 ylitettiin Suomessa ensimmäisen kerran yli miljoonan henkilöauton määrä ja vuonna 2012 ylitettiin kolmen miljoonan henkilöauton määrä Suomessa. (Autoalan tiedotuskeskus 2013; Liikennevirasto 2013.)

Autokannan kasvun lisäksi tieverkoston tihentyminen ja laadun parantuminen ovat luoneet vankan pohjan automatkailulle. Suomen tieverkon pituus oli vuonna 2005 noin 78 000 km, kun se oli vuonna 1940 noin 68 000 kilometriä. Ensimmäi-

set moottoritiet rakennettiin Suomeen vuonna 1963, jolloin niitä oli 14 kilometriä. Vuonna 2010 moottoriteitä oli Suomessa 779 kilometriä. (Liikennevirasto 2013.)

Autolla liikkuva matkailija voi valita kulkureitukseen moottori- ja moottoriliikenneteitä, valta- ja kantateitä, muita maanteitä tai paikallisteitä. Osa teistä on maksuttomia, osa maksullisia. Euroopan tieverkoista tehtyjä vuosittaisia tilastotietoja on hankala verrata toisiinsa, koska teiden luokitteluperusteet ovat erilaiset eri maissa tai luokitteluperusteet ovat muuttuneet. Näistä syistä moottoriteiden vertailu on selvempää. Euroopan unionin maissa (EU-27) oli vuonna 1990 41 885 km moottoriteitä, vuonna 2000 niitä oli 54 719 km ja vuonna 2010 moottoriteitä oli 69 468 km. Moottoriteiden määrä on lisääntynyt 20 vuoden aikana EU-maissa 27 583 km, eniten EU-maiden köyhissä maissa kuten Portugalissa. Tämä johtuu suurelta osin siitä että EU tukee teiden rakentamista erityisesti köyhemmissä jäsenvaltioissaan. (European commission 2013, 75.)

Ihmisten lisääntynyt vapaa-aika ja vaurastuminen ovat omalta osaltaan lisänneet mahdollisuutta lähteä matkalle. Laman aiheuttamat taloudellisen taantuman vaikutukset eivät kohdistu merkittävästi automatkailuun tai niiden vaikutukset jäävät lyhytaikaiseksi. Matkustamista ovat lisänneet myös ihmisten halu päästä oppimaan ja kokemaan vieraisissa kulttuureissa asuvien ihmisten arkea ja juhlia. Automatkailija voi pysähtyä matkansa aikana pienten tai suurten torien sekä kauppahallien viereen ja tutustua myytäviin tuotteisiin. Ruokakulttuuriin tutustuminen onkin yksi parhaista kokemuksista matkan aikana. Tällä tavoin matkailija pääsee kokemaan uusia elämyksiä ja irtaantumaan omasta arjestaan.

2.2 Automatkailun historiaa 1900-luvulta 1950-luvun loppuun

Keskityn tässä luvussa käsittelemään sitä, kuinka autoilu ja autolla matkustaminen sai alkunsa Suomessa. Käsittelen myös tässä luvussa sitä, millaisia seuraamuksia autoilusta ja automatkailusta on ollut.

Turkulaisen maataloustarvikekauppias Viktor Forseliuksen tilaama auto saapui laivalla Suomeen toukokuussa vuonna 1900 (YLE 2013). Henkilöautoilla ei ollut seuraavaan kymmeneen vuoteen suurta merkitystä liikenteessä. Autot olivat kallista ylellisyyesineitä, joita vain rikkain kansanosa pystyi hankkimaan. Silloin ih-

miset kulkivat paikasta toiseen ennen kaikkea kävellen, mutta myös polkupyörällä, hiihtäen tai pidempiä matkoja hevosella. Kaikkein pisimmät matkat kuljettiin junalla tai höyrylaivalla.

Taksiliikenne sai alkunsa Suomessa vuonna 1906, kun ensimmäiselle ajurille myönnettiin ajolupa Helsingissä. Tavalliset ihmisetkin pääsivät ihailemaan, ihmettelemään ja käyttämään vuokrattavia autoja, tosin maksua vastaan. Vuokra-autoa käytettiin aluksi lähinnä huviajeluun, vossikkakyydin ollessa edelleen varmempi ja nopeampi kulkuväline, sillä autoihin tuli usein teknisiä vikoja. Vuoteen 1910 mennessä takseja oli maamme kaikissa yli 10 000 asukkaan kaupungissa. Ensimmäiset autot olivat usein avo-autoja tai niissä oli huono lämpöeristys, joten niiden käyttö keskittyi kesäaikaan. Maaseudun taksiliikennettä hankaloittivat lisäksi tieverkon vähäisyys ja huonokuntoisuus, sekä talviaurauksen harvinaisuus. (Taksi Itä-Suomi 2013.)

Ensimmäinen maailmansota vuosina 1914–1918 ja kansalaissota vuonna 1917 keskeytti miltei kokonaan autojen tuonnin Suomeen, koska uusia autoja oli vaikea saada sodan runtelemista maista, Saksasta ja Ranskasta, ja niiden hinta oli liian korkea jopa maan vauraammalle väestönosalle. Autoilusta tuli kontrolloitua muun muassa turvallisuuspoliittisista syistä ja elintarvikkeista sekä polttoaineista oli pula. Vuonna 1919 autoja arvioidaan olleen yhteensä 750. Niistä takseja oli 250. Henkilöautoliikenne tyrehtyi miltei kokonaan, yksityisautojen käyttö oli vähäistä ja osa yksityisautoista pakko-otettiin armeijan käyttöön. (Taksi Itä-Suomi 2013.)

Tilastokeskuksen mukaan Suomessa oli noin 1 800 henkilöautoa 1920-luvun alussa (Tilastokeskus, 2007). Sodan jälkeisen valuuttapulan ja autoihin kohdistuneen korkean verotuksen takia autojen tuonti Suomeen heti ensimmäisen maailmansodan jälkeen oli hidasta. Tilanne parani kuitenkin muutamassa vuodessa, sillä jo vuonna 1923 autojen määrä lähti ripeään nousuun. Autojen hinnat olivat laskeutuneet, kun amerikkalaiset autotehtaat pystyivät toimittamaan autoja maailman markkinoille. (YLE 2013; Tilastokeskus 2007.)

Autoja oli aluksi vain kaupungeissa ja suurin osa kaupunkien autoista oli takseja. Varakkaampi väki siirtyi omilla autoillaan kesäisin tai viikonloppuisin kaupungin keskustasta maaseudun rauhaan. Matkustaminen oli maaseudulla vielä hankalaa,

maantiet olivat huonokuntoisia ja kapeita, sillä ne oli rakennettu hevosliikennettä varten. Hevoset saattoivat pillastua vastaantulevista autoista sillä seurauksella, että ne karkasivat kärryineen tieltä pois, jolloin tuli aineellisia vahinkoja. Myös maaseutu hyötyi autoista. Etenkin maaseudun naiset pääsivät kanssakäymiseen kaupunkilaisten kanssa, kuljettamalla myyntiin tarkoitettuja tuotteita kuten voita, kananmunat, lihan ja perunat linja-autolla kaupunkien talleille. Maaseudun kylät vaurastuivat kaupankäynnistä ja niiden ihmiset eivät olleet enää niin eristyneitä kaupungin asukkaista kuin aikaisemmin. Tosin kelirikkoaikana maantiet menivät huonoon kuntoon sillä ne eivät kestäneet raskaiden linja-autojen eivätkä kuorma-autojen painoa. Ammattimaisella liikenteellä olikin suuri merkitys Suomen autoistumiseen ja tieverkon tihentymiseen. (YLE 2013.)

Vuosien 1919–1932 kieltolain ansiosta Suomen automäärä kasvoi. Autoilla saatiin kuljetettua laivoilla Suomeen salakuljetettu pirtulasti rannikolta sisämaahan nopeasti. Kuljetusliikelle riitti töitä vuonna 1929 alkaneen laman ajanakin, tosin tämä työ ei ollut aina laillista. Autoala sai tästä toiminnasta pitkäksi aikaa huonon maineen. Talvinen autoilu helpottui 1930-luvun lopulla, kun teitä alettiin yleisesti aurata lähinnä linja-autoliikenteen tarpeita varten. Vuonna 1939 yhtä henkilöautoa kohden oli 154 suomalaista. (YLE 2013.)

1940-luvulla yksityisten henkilöautojen määrä Suomessa kasvoi hitaasti, kuorma-autoja oli enemmän kuin henkilöautoja. Trafian ja Tilastokeskuksen (2013) mukaan vuonna 1940 Suomessa oli kaikkiaan 27 161 autoa, joista kuorma-autoja oli 14 468, linja-autoja 2 482 ja henkilöautoja 8 824. (Autoalan tiedotuskeskus 2013.) Toisen maailmansodan aikana siviilipuolen henkilöliikenne oli vähäistä, yksityisautot piti laittaa seisomaan bensiinipulan takia ja myös taksiliikenne oli pientä. Taksit saivat bensiiniä erikoisluvulla muun muassa tuomarien, lääkäreiden ja kirkonmiesten kuljettamista varten, mutta huviajajia ei ollut nimeksikään. Raskas kuljetuskalusto otettiin sotarintaman käyttöön sotakaluston ja miehistön kuljettamiseen. Sotarintamalle otetuista linja-autoista otettiin penkit pois ja tilalle rakennettiin telineet, johon voitiin kiinnittää paareja haavoittuneitten kuljettamista varten. Sodassa tuhoutui melko paljon silloista ajokalustoa, henkilöautojen määrä laski 6 230:een. Kuorma- ja linja-autot sekä osa takseista toimivat häikäpönttöjen avulla. (Perälä 2006.)

Vielä 1950-luvua alussa henkilöautoja oli Suomessa vähän, yhtä henkilöautoa kohden oli 150 suomalaista. Kaikkiaan autoja oli 61 256, joista kuorma-autoja oli 26 512, linja-autoja 3 539 ja henkilöautoja 26 814 (Autoalan tiedotuskeskus 2013.) Sodan jälkeen Suomi joutui maksamaan silloiselle Neuvostoliitolle sotakorvauksia. Kärsittiin sodan jälkeisestä valuuttapulasta, joka ratkaistiin osittain tuomalla Suomeen itäautoja. Suomen teillä kulki silloin paljon Pobeda- ja Volga-merkkisiä takseja. Maaseudulla ihmisiä kuljetettiin vielä 1950-luvun lopussa kuorma-autojen lavoilla. Lavalle laitettiin irtokoppi tuulen ja sateen suojaaksi ja irtopenkit nostettiin auton lavalle matkustajia varten. Teiden parantuessa vapaa-ajanmatkailu alkoi pikkuhiljaa yleistyä. Sodan jälkeen tiet olivat Lapissa pitkään huonossa kunnossa etenkin kelirikko-aikaan. Tiet olivat melkoista kynnöspeltoa ja mudan sekainen sohjo vaikeutti keväisin autoilua. (Perälä 2008). Isovanhempani, jotka saivat toimeentulonsa maanviljelystä ja karjanhoidosta, tekivät vuonna 1953 ensimmäisen automatkansa Asikkalasta Pohjois-Norjaan Jäämeren rannalle Ifa F9 -merkkisellä itäautolla. Auto kaipasi korjausta lähes jokaisen matkapäivän iltana, jotta matkanteko seuraavana päivänä onnistuisi. (Kokkola 1953.) Linja-autoilla tehtyjä Keski- ja Länsi Eurooppaan suuntautuneita matkoja alettiin Suomesta tehdä jo 1950 (Hyvinkään Liikenne 2013).

2.3 Automatkailun historiaa 1960-luvulta nykyaikaan

Vuonna 1962 henkilöautojen määrä oli kymmenkertaistunut vuoden 1950 henkilöautojen määrästä. Autoja oli kaikkiaan 347 277, joista henkilöautoja oli 261 041, kuorma-autoja 44 950 ja linja-autoja 6 473. (Autoalan tiedotuskeskus 2013.) Vuonna 1962 länsiautojen tuonti vapautettiin säännöstelystä, jolloin yhtä autoa kohti oli enää 17 suomalaista (YLE 2013.) Autoilu oli tähän asti ollut Suomessa ammattiautoilun varassa. Jos toimeentuloltaan keskiluokkaan kuuluva ihminen halusi matkustaa paikasta toiseen autolla, piti se tehdä joko linja-autolla tai taksilla tai jonkun tutun autonomistajan kyydissä. Vuonna 1962 ylellisyydeksi katsottujen länsiautojen tuonti vapautettiin sodan jälkeisestä säännöstelystä. Herasväen autoilusta alettiin siirtyä 1960-luvun puolivälissä perheautoiluun. Maantiet parantuivat, muun muassa Suomen ensimmäinen moottoritie, 14,5 kilometriä pitkä Tarvontie, otettiin käyttöön vuonna 1962. Syrjäseutujen teiden rakentami-

seen käytettiin paljon työttömyystöissä kiertävien miesten työpanosta (Nenonen 2007, 208)

Viisiviikkoiseen työpäivään siirryttiin 1960-luvun lopulla. Ihmisillä oli enemmän vapaa-aikaa, voitiin tehdä lyhyitä viikonloppumatkoja omalla autolla vaikkapa sukulaisten luo tai omalle kesämökille. Kotimaan automatkailu alkoi myös kiinnostaa ihmisiä, matkat suuntautuivat usein Lappiin ja yleisin yöpymispaikka oli leirintäalue ja telta. 60-luvun automatkoilla vauraampi väki kiinnitti auton perään matkailuperävaunun, joiden valmistus alkoi Suomessa 1960-luvulla. Keski- ja Etelä-Eurooppaan ulottuvat automatkat olivat vielä harvinaisempia. A. Kokkolan kertoman mukaan hän teki vuonna 1962 vaimonsa ja kolmen alaikäisen lapsensa kanssa viiden viikon pituisen automatkan Etelä-Eurooppaan. Ajomatkasta tuli lyhyempi, kun Turun ja Tukholman välinen autolautta yhteys oli aloittanut toimintansa. Kuplavalokkarella huristeltiin Ruotsin läpi ensin Alankomaihin, sieltä Moselin rantojen kautta Alppien yli Monacoon. Kotiin palattiin hieman itäisempää reittiä Saksan ja Tanskan läpi. Automatkan jälkeen he innostuivat pihanhoitosta keskieuropallaisen tyylin mukaisesti. (Kokkola 1962.) Vieraista kulttuureista yhä enemmän kiinnostuneina he kävivät omalla autolla vuonna 1968 Moskovassa. Tarkka reittisuunnitelma matkasta piti esittää etukäteen viranomaisille yöpymispaikkoineen. Kun matka ei edennyt aikataulun mukaisesti, miliisit hakivat hänet kuulusteluun leirialueelta. (Kokkola 1968.)

1970-luvulla autokanta kasvoi ripeästi vuoden 1973 öljykriisistä huolimatta. Vuonna 1974 maassamme oli yhtä autoa kohden viisi suomalaista ja vuonna 1976 ylitettiin ensimmäisen kertaa yli miljoonan henkilöautoa määrä (Autoalan tiedotuskeskus 2013). Kun autoistuminen yleistyi, autoja oli eniten kaupungeissa, joissa niitä ei välttämättä tarvittu jokapäiväiseen liikkumiseen. Pidentyneiden vuosilomien ansiosta oli aikaa ajella ja tehdä kotiseuturetkiä tai olla töiden jälkeen kesäiltaisina huviajelulla vaikkapa etelän rantakaupungin kaduilla. Autoistuminen yleistyi edelleen, kun autoja saatiin myös alueille, jossa niitä pitkien etäisyyksien ja vähäisen joukkoliikenteen takia todella tarvittiin eli maaseudulle.

1970-luvulla automatkailu oli Suomessa suosittua. Autoissa ei ollut silloin vielä ilmastointilaitteita ja penkit olivat usein keinonahkaa. Automatkailijoilla oli mukanaan teltan lisäksi ohuet makuualustat ja huovat tai makuupussit. Ruuanlaittoa

varten oli mukana retkikeitin, ruuanlaittovälineet sekä telttapöytä ja tuolit. Yöpymiset tapahtuivat leirialueilla tai jos leirialue oli hyvin varustettu niin leirialueella ollessa mökissä. Suosittuja matkakohteita olivat muun muassa Porvoon tuomiokirkko, Langinkoski, Lappeenrannan tori, Imatrankoski, Punkaharju ja Koli. (Yli-Ojanperä 2013). A. Kokkolan kertoman mukaan hänen perheensä teki toisen pitkän Etelä-Eurooppaan suuntautuneen automatkan vuonna 1970. Autolautalle mentiin Travemüнден ja siltä ajettiin Berliinin kautta Budapestiin, Wieniin, Venetsiaan ja Milanoon ja Salzburgin kautta kotiin. Matka kesti kuusi viikkoa ja tämänkin automatkan aikana perhe yöpyi leirialueilla teltassa tai mökeissä. (Kokkola 1970.)

Vielä 1980-luvullakin autojen määrä oli edelleen nousussa, autoja myytiin enemmän kuin koskaan aikaisemmin ja autoja hankkivat etenkin nuoret (YLE 2013). Kiristynyt kilpailu autoalalla ja edulliset pankkien lainaehdot jopa autonostoa varten sai monet ostamaan perheelleen kakkosauton, jolla pääsi kätevästi suorittamaan vaikka ostoksia suuriin marketteihin. Ihmiset vaurastuivat, autot ja tiet paranivat, ihmisten kielitaito oli parantunut, liikkuminen Suomesta ulkomaille oli tullut helpommaksi autolauttojen määrän lisääntyessä, televisiosta tuli matkailu- ja luonto-ohjelmia, eli toisin sanoen suomalaisilla oli kaikenpuolin hyvät edellytykset harrastaa automatkailua. Oma perheeni esitteli minulle 1980-luvulla Suomen nähtävyyksiä ja kävimme myös katsomassa sukulaisia ympäri Suomea. Viikonloppuisin ajettiin lyhyempiä etappeja eri reittejä pitkin ja joka kesä tehtiin hieman pidempiä telttamatkoja autolla ympäri Suomea.

1990-luvun alkupuolen lama vaikutti myös autoiluun ja autokauppa romahti. Tämä vaikutti myös automatkailun suosioon. Pahimmasta lamasta selvittiin melko nopeasti 1990-luvun puolenvälin jälkeen. Vuonna 1998 Suomen henkilöautomäärä ylitti ensimmäisen kerran kaksi miljoonaa. Oman perheeni automatkat keskityivät edelleen kotimaanmatkailuun.

Vuosituhaten alussa tapahtui useita matkailuun kohdistuvaa ulkoista uhkatekijää, muun muassa World Trade Centerin iskut, lukuisia pommi-iskuja ja Intian valtamerellä tapahtunut tsunami. Kaikissa näissä kuoli paljon ihmisiä. Matkustusturvallisuuteen alettiin kiinnittää enemmän huomiota ja tämä osaltaan nosti automatkailun suosiota. Suomessa oli vuonna 2006 henkilöautoja yhteensä 2,5 mil-

joonaa. Harri Mäki on tehnyt vuodesta 2004 lähtien automatkailututkimuksia, vuosina 2004–2011 tutkimuskohteena oli ulkomaille suuntautuva automatkailu (Matkailututkimus Mäki 2013a). Tutkimuksien tilaajana on ollut Autoliitto. Harri Mäen vuoden 2004 tutkimusten mukaan automatkailijoiden suosituin kohdemaana oli Saksa, jossa 60 % automatkailijoista kävi matkansa aikana. Kohdemaahan ajettiin yleensä Ruotsin kautta. Muita suosittuja pääkohdemaita olivat Ranska ja Italia. Vuoden 2006 tutkimuksessa kävi ilmi, että Saksa oli edelleen suosituin pääkohde, mutta tällä kertaa sinne ajettiin Via Balticaa pitkin. Ajomatka oli useimmiten 4 000–6 000 km luokkaa ja matkalla oltiin kolme viikkoa. Vuonna 2009 suora laivayhteys Helsingistä Saksaan kasvatti suosiotaan, suosituin automatkailun kohdemaana oli taas Saksa, vaikka se oli välillä ollut Ruotsi. Lentokoneella ja vuokra-autolla tehdyt lomamatkat alkoivat saada suosiota. Vuonna 2010 Islannissa tapahtunut tulivuoren purkaus ja sitä seurannut tuhkapilvi lisäsi automatkailun suosiota. Tein oman perheeni kanssa vuonna 2000 neljän viikon ja 9 200 km pituisen automatkan Keski- ja Etelä-Eurooppaan. Matkareitti kulki aluksi Via Balticaa pitkin Wieniin, josta matka jatkui Venetsia ja Milanon kautta Monacoon ja sieltä edelleen Barcelonaan. Paluumatkalla kävimme Andorrassa, Pariisissa ja Hannoverin maailmannäyttelyssä. Seuraavana vuonna tein viiden viikon automatkan, tällä kertaa Euroopan länsiosaan. Matkareitti oli tällä kertaa Göteborg, Legoland, Amsterdam, Bryssel, Normandian rannikko, Pariisi, Basel, Innsbruck, Kehlstein, Nürburg ja Kööpenhamina. Myös tällä matkalla yövyimme pääasiassa teltassa. Näiden matkojen jälkeen olen tehnyt lähes vuosittain keskimäärin kolmen viikon pituisen ulkomaille suuntautuneen automatkan. Kohdemaita ovat olleet eri vuosina muun muassa Viro, Norja, Iso-Britannia ja Latvia. (Tilastokeskus 2007; Matkailututkimus Mäki 2013a; Matkailututkimus Mäki 2013b; Matkailututkimus Mäki 2013c; Matkailututkimus Mäki 2013d; Matkailututkimus Mäki 2013e.)

2.4 Automatkailun nykytila ja tulevaisuus

Automatkailu on tällä hetkellä suosittua, ja erityisesti maksimissaan 4 000 kilometriä pitkät matkat kasvattavat suosiotaan jatkuvasti Autoliiton vuoden 2011 tutkimuksen mukaan. Pidempien matkojen suosio on puolestaan laskenut. Syynä tähän on muun muassa se, että nykyisin ihmiset lentävät usein kohteeseen ja vuokraavat sieltä auton. Toisena syynä taas on se, että alle kahden viikon autolo-

mat ovat tällä hetkellä suosituimpia. On toki myös vaikea tietää onko syy tähän lomien lyheneminen, vai lyhenevätkö autolomat siksi, etteivät ihmiset enää aja pääkohteeseen, jolloin tarvittavan ajan pituus lyhenee. Myös ihmisillä käytettävissä oleva rahamäärä vaikuttaa lomien pituuteen. Automatkailu on elämäntapa, sillä jopa 84 % kyselyyn vastanneista aikoi lähteä vuonna 2011 uudelle ulkomaille suuntautuvalla automatkalle. Matkailuautojen osuus automatkailijoista on jatkuvassa kasvussa. Automatkailijoita kiehtovat ennen kaikkea maisemat. Saksan läpikulku lisääntyy ja suosituimpia kohtemaita ovat Kroatia, Itävalta, Italia ja Ranska. (Matkailututkimus Mäki 2013f.)

Automatkojen lyheneminen on suhteellisen uusi trendi, joka alkoi vuonna 2009, joten on vaikeaa ennustaa jatkuuko se tulevaisuudessa. Uskoisin että tähän vaikuttavat erityisesti lentojen ja autonvuokrauksen alenevat hinnat. Vaikuttaa kuitenkin siltä että automatkailu ulkomaille tulee olemaan jatkossakin varsin suosittua. Vuonna 2012 Suomen henkilöautomäärä ylitti kolme miljoonaa, yhtä autoa kohti oli 1,6 henkeä (YLE 2013). Trafi (2013) arvioi, että liikenteessä olevien henkilöautojen määrän kasvaa lähes 3 miljoonaan autoon vuoteen 2020 mennessä.

2.5 Autoliiton historia ja toiminta

Opinnäytetyöni toimeksiantaja toimii Autoliitto. Esittelen tässä luvussa Autoliiton historiaa, toimintaa ja etenkin Autoliiton automatkailuun kohdistuvia palveluita.

Autoliitto on toiminut yli 90 vuotta, se perustettiin 19.11.1919 Helsingissä. (Autoliitto 2013a). Järjestö aloitti toimintansa nimellä Finlands Automobil Klubb – Suomen Automobiili Klubi (FAK – SAK), sen nimi vaihdettiin Autoliitoksi vuonna 1972. Järjestö on perustettu autoilijoiden palvelu-, etu- ja harrastusjärjestöksi. Järjestön tarkoituksena on tarjota jäsenilleen autoiluun liittyviä palveluja ja etuja mahdollisimman vaivattomasti ja edullisesti, sillä onkin Suomessa johtava asiantuntija-asema liikenteeseen ja automatkailuun liittyvissä asioissa. Autoliitto neuvoo ja auttaa jäseniään auton teknisiin kysymyksiin tulleissa ongelmissa, lainopillisissa asioissa ja automatkojen suunnittelussa. (Autoliitto 2013b.)

Autoliitto on saanut neuvoteltua erilaisia alennuksia jäseniensä hyväksi. Ne liittyvät auton ylläpitoon sekä matkailuun liittyviin kustannuksiin. Autoliiton jäsenet

voivat saavat alennusta muun muassa tietyillä katsastusasemilla, vakuutuskontto-reissa, autokorjaamoilla ja bensini asemilla. Osasta ympärivuorokauden toimivan tiepalvelun palveluista Autoliiton jäsenet saavat myös alennuksia. Matkailuun liittyvistä eduista mainittakoon tietyistä autovuokraamoista saatavat jäsenedut niin kotimaassa kuin ulkomaillakin sekä laivalippuihin ja majoitukseen saatavat jäsenalennukset. Autoliiton jäsenet voivat ostaa AL-kaupasta muun muassa jäsenetu-hintaisia kartoja, matkaoppaita ja navigaattoreita. (Autoliitto 2013c.)

Olen itse Autoliiton jäsen ja tilasin heiltä hyvissä ajoin ennen matkaa Euroopan yleiskartan, Michelinin Moting Atlas Europe 2012 -karttakirjan ja Espanja-Portugali tiekartan, Europa Camping + Caravaning 2011 -leirintäalueoppaan ja Autoillen Euroopassa -opaskirjan. Kun varmistui, että Autoliitto on opinnäytetyöni toimeksiantaja, sain heitä seuraavat kirjat: Saksa, automatkailijan unelma, osa II ja Etelä-Ruotsin ja Tanskan parhaat matkailukohteet. Kaikista näistä kartoista ja kirjoista oli suuri apu sekä matkaan suunniteltaessa että matkan toteutuessa.

Autoliiton jäsenlehti Moottori esittelee 11 kertaa vuodessa autoiluun liittyviä tuoreimpia uutisia ja mielenkiintoisia matkakertomuksia ympäri maailmaa. Autoliiton internetsivuilla on tietopankki niminen tiedonjakamiskanava, joka välittää tietoa esimerkiksi testi- ja tutkimustuloksista, autoilijaa koskevista laeista ja asetuksista sekä monesta muusta autoiluun liittyvästä asiasta. (Autoliitto 2013d.)

2.6 Autoliiton matkailupalvelut

Autoliiton matkailupalvelu on Suomen ainoa juuri automatkailuun keskittyvä toimisto. Autoliiton internetsivuilla on laaja automatkailuun liittyvä tietopaketti Yhdysvaltojen lisäksi 45 Euroopan maan matkakohteista. (Autoliitto 2013e.) Näille sivuille pääsevät tutustumaan Autoliiton jäsenet omilla internettunnuksillaan tai hankkimalla Autoliiton julkaiseman Autolla Eurooppaan opaskirjan. Automatkaa harkitsevalle annetaan näissä lähteissä tietoa muun muassa matkan suunnittelussa, tarvittavista asiakirjoista ja vakuutuksista, autojunista, auton vuokrauksesta, vuoristossa ajamisesta, talviautoilusta sekä Alppien alueen tunneli- ja tiemaksuista. Kirjasta löytyy myös kätevä automatkailijan muistilista. Lisäksi karavaanareille ja moottoripyöräilijöille on omat vinkkitiedot ja -kirjoitukset. (Autoliitto 2011, 8–28.)

Jokaisesta Euroopan maasta on kerrottu erikseen kyseisen maan hätäpuhelinnumerot, yleistietoa tästä kyseisestä maasta ja Autoliiton suosittelemista käyntikohteista. Lisäksi niistä löytyy tietoa maahantuloasiakirjoista, avoneuvon papereista ja muista autoa koskevista erikoismääräyksistä. Matkustajia koskevat tullimääräykset ja lemmikkieläinten, kissojen ja koirien, tuontimääräykset on myös esitelty kuten myös osa valtiokohtaisista liikennesäännöistä ja liikennerangaistuksista. Autoillen Euroopassa -kirjasta tai Autoliiton jäsenille tarkoitetuilta internetsivuilta löytyy myös tietoa kunkin maan liikenteen ruuhkautumisesta, maksullisista teistä sekä tunneleista, polttoaineista ja autolauttayhteyksistä. Matkailuautolla tai matkailuvaunulla kulkevat tai leirimatkailija sekä liikuntaesteiset matkailijat löytävät tietoa myös näistä matkailua käsittävistä kirjoituksista. (Autoliitto 2013f.)

Autoliitto toimii kansainvälisen yksityisautoilun ja matkailun keskusjärjestön FIA:n alaisuudessa, tämä varmistaa Autoliiton mahdollisuuden välittää kansainvälisiä asiapapereita. Näitä ovat esimerkiksi kansainväliset ajo-, leiri- ja hostellikortit sekä ympäristö- ja moottoritietarrat. (Autoliitto 2013g.)

Autoliiton tarjoama tietopaketti on ensimmäistä automatkaansa suunnittelevalle matkailijalle tärkeä, miltei välttämätön, tiedonlähde. Matkan suunnittelu pitää aloittaa hyvissä ajoin ennen matkaa, jotta matkasta tulisi mahdollisimman onnistunut. Myös automatkakonkareille löytyy hyödyllistä ja ajankohtaista tietoa Autoliiton matkailusivuilta.

3 NÄHTÄVYYDET AUTOMATKAILUN KOHTEINA

Nähtävyydellä tarkoitetaan kohdetta joka kiinnostaa matkailijoita. Nähtävyys voi olla luontokohde, ihmisen rakentama kohde tai näiden yhdistelmä. Erilaisia matkailijoita kiinnostaa usein hyvin erilaiset nähtävyydet ja myös kohteen saavutettavuus vaikuttaa paljon siihen, millainen matkailija haluaa vieraila siellä. Ihmisen rakentama kohde voi olla joko vanha tai uusi, esimerkiksi Loiren laakson linna 1500-luvulta, tai vaikkapa lapsille suunnattu teemapuisto. Luonnollisesti nämä kohteet usein kiinnostavat varsin erilaisia matkailijoita. Keskityn tässä työssä lähinnä kulttuurikohteisiin ja luontokohteisiin, sillä nämä kiinnostivat eniten tälle matkalle osallistujia.

3.1 Kulttuuri- ja luontokohteet

Kulttuurikohteella tarkoitetaan nähtävyyttä jonka vetovoimatekijänä on se että kohde on kulttuurillisesti tai historiallisesti arvokas. Yhteistä kaikille näille on että kohteet ovat ihmisen rakentamia. Kulttuurikohteen arkkitehtuuri voi olla erikoinen, tai toisaalta se voi olla tyypillinen esimerkki jostain tietystä aikakaudesta joka on säilynyt hyvin. Kulttuurikohde voi lisäksi olla myös muun muassa taidemuseo tai teatteri. Kulttuurikohteet ovat usein kaupunkien tai kylien keskustoissa, joten yleensä niihin pääsee helposti julkisilla kulkuvälineilläkin. Esimerkkinä hienosta kulttuurikohteesta mainittakoon Neuschwansteinin linna Saksassa. (Cooper, Fletcher, Fyall, Gilbert & Wanhil 2008, 319–320.)

Luontokohteille on yhteistä että kohteen vetovoimatekijänä on luonto jollain tapaa. Perinteinen ja edelleen suosittu kohde on merenrannat, jotka ovat usein myös suhteellisen helposti saavutettavissa. Usein luontokohteet ovat hieman hankalasti saavutettavissa ja niihin pitää matkustaa pidempi matka kuin kulttuurikohteisiin. Großglocknerstraße-tie ja sen huippu Edelweisspitze on mielestäni hieno esimerkki luontokohteesta. (Cooper, Fletcher, Fyall, Gilbert & Wanhil 2008, 315–319.)

3.2 Unescon maailmanperintöluettelo

Unesco on Yhdistyneiden kansakuntien kasvatus-, tiede-, ja kulttuurijärjestö, joka ylläpitää Maailmanperintöluettelo. Sen kohteet ovat erityisen arvokkaita ihmiskunnalle ja niitä tulee suojella. Unesco jaottelee maailmanperintökohteet kulttuurikohteisiin, luontokohteisiin sekä aineettomaan kulttuuriperintöön. Vuonna 1972 alkoi varsinainen Maailmanperintölistan laatiminen Tukholmassa pidetyn YK:n konferenssin jälkeen. Konferenssia ennen oli tehty useampi vuosi pohjatöitä asian hyväksi. Kuitenkin vasta vuonna 1978 saatiin päätettyä listan ensimmäiset 12 kohdetta. Tässä vaiheessa kaikki kohteet olivat kulttuurikohteita. Vuonna 1992 listalle otettiin mukaan luontokohteet ja vuonna 1997 aineeton kulttuuriperintö. Luettelossa on tällä hetkellä 981 kohdetta, joista edelleen valtaosa on kulttuuriperintökohteita. Unescolla on tällä hetkellä kymmenen erilaista kriteeriä, joista kohteeseen täytyy sopia vähintään yksi. (Unesco 2008)

Matkakohteita suunnitellessani käytin apuna internetistä löytyvää Unescon maailmanperintökohdeluettelo, josta valitsin paljon matkareittimme varrelle sopivia tutustumiskohteita. Kohteita oli erityisen paljon Saksassa ja Portugalissa. Suurin osa kaikista niistä maailmanperintökohteista joissa vierailimme, olivat kulttuurikohteita. Mielestäni hienoimpia esimerkkejä näistä olivat Wartburgin linna ja Bambergin kaupungin vanha keskusta Saksassa, kuninkaanpalatsi Alcázar Espanjan Sevillassa, Hieronymuksen luostari ja Sintran kaupunki Portugalissa sekä Loiren laakson linnat Ranskassa.

3.3 Saavutettavuus ja esteettömyys

Mikä merkitys on kohteen saavutettavuudella? Saavutettavuudella kuvataan mahdollisuutta päästä tiettyyn kohteeseen. Se on kaikissa eri liikennemuodoissa olevan liikenteen suuntautumista ja sujuvuutta ja sitä pitää tulkita koko liikennejärjestelmän osalta eri kulkumuotojen kantilta. Monipuoliset kulkuyhteydet ja paikan sekä matkailukohteen sijainti takaavat sen, että matkailijan on helppo tulla valitsemaansa kohteeseen. Maa-, ilma- ja vesiliikenneverkostot ovat matkailun kysynnän ja tarjonnan takia tärkeitä asioita, jotta kohdealueille saataisiin matkailijoita. Myös verkostojen tiheys, liikennekaluston kehittyneisyys, käyttömahdollisuudet ja kulkuvälineiden lukumäärä vaikuttavat siihen, onko matkailijan lähtö- ja koh-

dealueiden välillä sopivaa kysyntää ja tarjontaa toisiinsa nähden. (Vuoristo 2000, 16–17.)

Suomelle, Keski- ja Etelä-Eurooppaan suuntautuvan matkailun lähtömaana, on tyypillistä pitkät välimatkat, syrjäisyys, eristyneisyys, harva asutus ja haastavat talviset ilmasto-olosuhteet. Kaikki nämä tuovat suuria haasteita alueen saavutettavuuteen. Palveluiden, on ne sitten matkailuun, kauppaan tai liikenteeseen liittyviä, sekä normaalin arkielämän toimivuuden kannalta hyvä saavutettavuus, on keskeinen asia ihmisten elämässä ja elämisen tasossa. Liikenneverkon tärkein tehtävä on luoda hyvä saavutettavuus. Jos liikenneverkko on puutteellinen, heikentää se myös matkailijoiden tarvitsemia palveluita. Hyvä saavutettavuus on avaintekijä matkailukohteen koko taloudelliselle kehitykselle ja alueiden menestykselle. Kun saavutettavuus paranee, on sillä tarjouskilpailun myötä vaikutus muun muassa hintoihin. Kulkeminen lähtökohteesta kohdealueeseen halpenee, samalla matkailualan yritysten talous kohenee, kun saadaan enemmän ihmisiä käyttämään matkailun palveluja. (Somerpalo 2006; Laakso & Kostianen 2009; Kotavaara 2012, Keräsen 2013, 9 mukaan.)

Potentiaalinen saavutettavuus, joka kuvaa matkailijan ja matkakohteen kohtaamisen todennäköisyyttä, perustuu ajatukseen että matkakohteen mielenkiinto matkailijoiden silmissä kasvaa matkakohteen koon kasvaessa. Matkakohteen houkuttelevuus puolestaan vähenee, kun matkavastus eli etäisyydet, matkaan käytetty aika ja matkakulut kasvavat. Tämä tarkoittaa sitä, että suuremmat kohteet kuten valtioiden pääkaupungit vetävät matkailijoita puoleensa selvästi enemmän kuten myös pidemmän matkan päästä kuin pienemmät kohteet. Matkavastuksena toimii automatkailussa matka-aika. (Kotavaara 2012, Keräsen 2013, 13 mukaan.)

Maaliikenne jaetaan perinteisesti maantie- ja rautatieliikenteeseen. Autolla liikkuvan matkailijan käyttämä tärkein liikennemuoto on luonnollisesti maantieliikenne. Kaikkialla Euroopassa maantieverkosto on yleisesti ottaen hyvä, niin tiheyden kuin laadunkin suhteen. Alueilla joilla on kylmä ilmasto, teiden rakentaminen ja ylläpito tulee kalliiksi. Nastarenkaiden käyttö ja teiden auraus ja suolaus lisäävät ylläpitokustannuksia. Siksi monessa eurooppalaisessa maassa, esimerkiksi Sveitsissä ja Itävallassa, pitää autoilijan ostaa moottoriteiden käyttöön oikeuttava maa-kohtainen vignette-tarra. Sen suoma käyttöoikeusaika vaihtelee sen mukaan, minkä-

laisen tarran asiakas on lunastanut. Tämän lisäksi Itävallassa pitää maksaa lisämaksu ajaessaan tiettyjä tieosuuksia pitkin. Automatkailijan kannatta selvittää nämä tiemaksut etukäteen jos ei halua niistä lisäkustannuksia matkaansa. Me maksoimme omalla matkallemme Itävallassa kaksi erillistä tiemaksua, toinen oli Großglockner Hochalpenstraßen ja toinen oli Brenner Autobahn, jossa on yksi Euroopan tunnetuimmista silloista, Europabrücke. (Großglockner Hochalpenstraßen 2011; Autoliitto, 2012, 112.)

Jos automatkan siirtymät kohteesta toiseen ovat pitkiä, kannattaa ajaa myös moottoriteitä pitkin vaikka ne voivat olla maksullisia sillä siinä säästää aikaa. Muun muassa Italiassa, Ranskassa, Espanjassa ja Portugalissa maksoimme tietyiltä moottoritieosuuksilta moottoritiemaksuja, Saksassa ja Pohjoismaissa moottoriteiden käyttö on maksutonta. Juutinrauman ylityksestä osittain siltaa ja osittain tunnelia pitkin pitää maksaa siltamaksu Tanskassa (Autoliitto 2012, 258). Ranskassa maailman korkeimman maasillan, Viaduc de Millau -sillan ylitys maksaa.

Rautatieliikenteen ja raideliikenteen palveluja automatkailijat käyttävät lähinnä suuremmissa kaupungeissa siirtyessään paikallisjunilla tai metrolla yöpymispai-kastaan kaupungin keskustaa ja takaisin. Junalla ja metrolla kulkeminen on nopeaa ja suhteellisen edullista. Vanhoissa keski- ja eteläeurooppalaisissa kaupungeissa liikennöi usein myös raitiovaunut. Esimerkiksi Lissabon on tunnettu jyrkkiä katuja pitkin kulkevista avonaisista raitiovaunuistaan. Sveitsissä taas ajoimme auton autojunaan eli Lötschberg -autokuljetukseen välillä Kandersteg–Goppenstein. Tämä matka kestää noin 15 minuuttia ja näin säästimme paljon aikaa siirtyessämme Alpien pohjoispuolelta Alpien eteläpuolelle (BLS 2007). Zermattin kaupunki Sveitsissä on autoton kaupunki eli se tarkoittaa sitä, että ky-seiseen kaupunkiin ei voi ajaa omalla autolla. Auto pitää jättää Täsch -nimiseen kylään, josta pääsee kulkemaan junalla Zermattiin 12 minuutissa (SBB 2013). Köysirataliikenne on osa raideliikennettä. Köysiratoja on käytössä maissa, joissa on vuoristoa ja etenkin siellä olevissa hiihtokeskuksissa tai turistien kuljetuksessa esimerkiksi näköalapaikoille. Vuoren huipulle on tavallisen matkailijan hankala kulkea, mutta köysiradalla sinne pääsee nopeasti ja turvallisesti. Turistit pääsevät nousemaan Ranskassa Chamonix Mont-Blancista Aiguille du Midille 3 842 met-rin korkeuteen 20 minuutissa (Office de Tourisme de Chamonix 2013). Nopea

korkea nousu aiheutti meissä lieviä vuoristotaudin oireita eli väsyneen ja turtuneen olon sekä päänsärkyä.

Suomen pohjoisen sijainnin takia Suomi on ainoa maa maailmassa, jonka kaikki satamat ovat talvella jäässä ainakin hetken aikaa ja laivalla liikkuminen on jäänmurtajien avun varassa. Kesällä sen sijaan Suomesta matkaan lähtevä automatkailija voi valita usean eri vaihtoehdon välillä, mistä hän haluaa ylittää Itämeren. Suomesta on useita autolauttayhteyksiä muun muassa Viroon, Latviaan, Puolaan, Saksaa ja Ruotsiin. Auton kuljettajaa säästävä, hyvä reitti Keski-Eurooppaan on mennä laivalla Helsingistä Travemündeeseen. Moni eurooppalainen kaupunki sijaitsee joen tai meren rannalla. Turistit pääsevät katselemaan jokiristeilyiltä kaupunkien elämää ja nähtävyyksiä. Etenkin iltahämärässä kaupunkien valoloisto on ihailemisen arvoista.

Yhä useampi matkailija lähtee ulkomaille lentäen. Ne jotka eivät halua kulkea matkatoimistojen järjestämällä lentomatkoilla ja kohdemaassa tehdyillä bussikiertomatkoilla, tilaavat omatoimisesti lentolippunsa haluamaansa kohteeseen ja vuokraavat sieltä usein auton käyttöönsä. Lähes kaikilla lentoasemilla on hyvä tarjonta vuokra-autoista. Jos Autoliiton jäsen tilaa ennen matkaa käyttöönsä vuokra-auton, esimerkiksi Avis antaa hänelle huomattavan alennuksen. (Autoliitto 2013h).

Jos kyseessä on luonnonmatkakohde, esimerkiksi luonnonsuojelualue tai yksittäinen luonnon nähtävyys kuten vesiputous tai tippukiviluola, on kohdealueelle pääsy omalla autolla paras vaihtoehto. Matkailija ei ole riippuvainen joukkoliikennevälineistä ja niiden aikatauluista. Näillä alueilla tai näiden kohteiden vieressä on yleensä laajat pysäköintialueet, joten auton jättäminen pysäköintialueelle ei ole ongelma kun on itse tutustumassa kohteeseen (Aven Armand 2012a). Itse kohteeseen tutustumisessa saattaa sitä vastoin tulla ongelmia esimerkiksi tippukiviluolissa, jossa kulkeminen ei ole aina esteetöntä lukuisten, usein liukkaiden, portaiden tai huonon ilmanlaadun takia. Esimerkiksi astmaatikoidelle tai liikuntarajoitteisille saattaa olla rajoituksia tai kieltoja luoliin pääsyyn (Aven Armand 2012b.)

Jos matkakohteena on kulttuurikohde, esimerkiksi iso kaupunki, niin sen saavutettavuus on hyvä. Jos matkailija yöpyy kaupungissa ja tutustuu tarkemmin kaupun-

gin nähtävyyksiin, kannattaa oma auto jättää yöpymispaikalle ja käyttää kohteisiin mentäessä julkisen liikenteen palveluja kuten paikallisbusseja, -junia tai metroa. Taksilla kulkeminen on usein myös hyvä vaihtoehto etenkin pimeän tultua. Monessa eurooppalaisessa kaupungissa tarjotaan matkailijoille mahdollisuutta osallistua hop on hop off -kiertoajeluille. Niistä käsin saa hyvän yleiskuvan kaupungin arkkitehtuurista, puistoista, katuviolinästä ja muista nähtävyyksistä. Kiertomatkan aikana autosta voi poistua tai nousta siihen uudelleen niin monta kertaa kuin haluaa tutustua tarkemmin vaikkapa johonkin museoon tai kirkkoon.

Automatkailijan pitää huolehtia esimerkiksi Saksassa siitä, että jos hän ajaa autonsa ajokieltoalueelle eli kaupunkien keskustan ympäristövyöhykkeelle, niin Saksan päästömerkintäasetuksen mukaan autoihin pitää hankkia auton päästötasosta kertova tarra, joka pitää liimata auton tuulilasiin. Jos auto saa vihreän tarran, niin autolla ajo ajokieltoalueella on sallittu rajoituksetta. Kymmeniin saksalaisiin kaupunkeihin tarvitsee siis hankkia etukäteen maksullinen ajolupa ja vanhoilla autoilla ei näille alueille pääse. Kaupunkien ympäristövyöhykkeet on merkitty liikennemerkeillä ja lisäkilvillä, joka ilmoittaa minkävärinen ympäristötarra oikeuttaa alueelle ajamisen. Tarroja on kolmea eri väriä riippuen siitä mihin ympäristöluokkaan auto kuuluu ja sen voi ostaa Saksassa Saksan rekisteröintitoimistosta tai katsastustoimipaikoilta. Tarran voi tila myös etukäteen ennen matkaa Autoliitosta. (Autoliitto 2011, 224–225). Kävin itse ostamassa kyseisen tarran Saksassa isosta autoja myyvästä kaupasta.

Jos matkailija haluaa ajaa oman autonsa yksittäisen kulttuurikohteen läheisyyteen, se onnistuu helposti navigaattorin avulla, mutta usein tulee ongelmia auton pysäköinnin suhteen. Kaupungeissa on päiväsaikaan paljon liikennettä, kadunvarret ovat täynnä autoja, kuten myös pakkipaikat. Navigaattorin avulla matkailija voi löytää helposti pysäköintihalleja, mutta navigaattori ei ilmoita minkä kokoinen auto sinne mahtuu. Niiden ajoväylät ovat liian kapeita leveille autoille tai matalia henkilöautoille, joissa on matkatavaroille tarkoitettu kattoboksi ja matkailuautoille. Joissakin pysäköintihalleissa pitää merkitä auton rekisterinumero auton saapumisajan merkiksi maksuautomaatteihin, jotta alueelta pääsee pois, mutta ongelma oli siinä että suomalaisten tarvitsemia kirjainmerkkejä ei ollut. Itse koimme auton pysäköinnin ja sopivan pysäköintisajan arvioinnin ongelmaksi ja sen takia käytimme kaupungeissa julkisia liikennevälineitä tai taksia siirryttäessä yksittäisi-

sestä kohteesta toiseen. Siitä huolimatta että navigaattoreissa on puutteita, koin navigaattorin lähes välttämättömäksi. Aiemmillä matkoillamme käytimme pelkäämään vanhanaikaisia paperikarttoja, mutta niiden lukeminen vaatii paljon energiaa. Navigaattori helpottaa tällaista matkaa todella paljon.

Google Maps oli kätevä suunnitellessani omaa matkaamme, sillä sen avulla pystyin muokkaamaan kahden eri kohteen välistä reittisuunnitelmaa. Jos matkan varrella on mielenkiintoisia nähtävyyksiä voi reittiä suunnitella sen mukaan, eikä aja kohteesta toiseen aina suorinta tietä. Ohjelma antaa myös ajoreiteille matkaan käytettävän ohjeellisen ajoajan. Itse matkan aikana oli minun tehtävä huolehtia etappien reitityksestä navigaattorin avulla. Navigaattoriin on mahdollisuus ohjelmoida suorin reitti, nopein reitti tai kiertomatka. Maksulliset tiet joka ovat useimmiten nopeasti ajettavia moottoriteitä, on mahdollista kiertää kieltämällä navigaattoria ohjaamasta autoilijaa niille.

Matkailun saavutettavuudesta puhuttaessa on otettava huomioon eri liikenneväylien ja liikennevälineiden käyttömahdollisuuksien lisäksi matkustajat itse sekä matkustajien erityisryhmiin liittyvät rajoitukset. Näitä erityisryhmiä ovat muun muassa liikuntarajoitteiset tai matkustajat, joiden ikä tai terveydentila aiheuttaa liikkumisessa rajoituksia. Saavutettavuus on ihmisten yhdenvertaisuuden edistämistä, jonka takaamiseksi valtiot ovat allekirjoittaneet kansainvälisiä sopimuksia tai julistuksia, jotta ihmisiä ei syrjittäisi ihmisten erilaisuuden takia. Saavutettavuus on matkailussa hyvää asiakaspalvelua. Mitä enemmän saadaan tyytyväisiä matkailijoita johonkin matkailukohteeseen sen varmemmin siitä hyötyy myös matkailukohteen ylläpitäjät taloudellisesti. (Varkauden kaupunki 2013.)

Sanalla esteettömyys, joka on saavuttavuuden alakäsite, tarkoitetaan lähinnä sujuvaa, helppoa liikkumista fyysisessä kohteessa, on se sitten luonnonkohde tai kulttuurikohde. Vanhoissa kulttuurihistoriallisesti arvokkaissa kohteissa, kuten Unescon Maailmanperintökohteissa, tätä ei ole aina voitu ottaa huomioon, sillä se olisi paha tyylirikko alkuperäistä arkkitehtuuria kohtaan. Aina suuret rakenteelliset muutokset eivät ole teknisesti tai taloudellisesti edes mahdollisia. Osa vanhempiä kulttuurikohteita on kuitenkin tehty rakenteellisia muutoksia siitäkin huolimatta että ne eivät todennäköisesti voi päästä esimerkiksi Unescon Maailmanperintökohdeluetteloon tämän takia. Näissä saneerauskohteissa on ajateltu asiakkaiden

yhdenvertaisuutta ja tyytyväisyyttä. Uusimmissa rakennuksissa, esimerkiksi Bilbaon Guggenheimin museossa, esteettömyys on otettu huomioon jo rakennuksen suunnitteluvaiheessa. Se että lapsiperheet voivat liikkua lastenvaunujen kanssa tai liikuntarajoitteiset pyörätuolin kanssa valitsemassaan kohteessa tyytyväisinä näkemäänsä ja kokemaansa on esteettömyyttä. Samoin erilaisten paikanpäältä saatavien liikkumiseen liittyvien apuvälineiden saaminen vaikkapa maksua vastaan poistaa esteitä. (Varkauden kaupunki 2013.)

Itse kohteen saavutettavuuden, fyysisen ympäristön esteettömyyden ja apuvälineiden saatavuuden lisäksi saavutettavuuteen kuuluu, sanan laajemmassa merkityksessä, esimerkiksi hyvä tiedottaminen, hinnoittelu, eri kielillä tapahtuvat opaskierrokset sekä selkeä viitoitus kohteessa jos matkailijalla on mahdollisuus kulkea siellä omatoimisesti. Saavutettavuuden tiedottamisessa, tapahtuu se sitten matkoppaiden, lehtien, painettujen esitteiden tai internetsivujen välityksellä, on tärkeää kertoa asiakkaille sekä paikalle saapumisesta että siellä oleskelusta. Asiakkaiden kannalta kohteiden omat internetsivut ovat nykyään parhain tiedottamiskeino, koska ne ovat yleensä helppokäyttöisiä ja kohteen ylläpitäjän on helppo päivittää ne. Näin asiakkailta on mahdollisuus saada uusinta ajankohtaista tietoa vaikkapa aukioloajosta ja hinnoista. Myös saavutettavuuden ja esteettömyyden puutteista kertominen on hyvää asiakaspalvelua. (Varkauden kaupunki 2013.)

4 AUTOMATKAN SUUNNITTELU – PROJEKTITYÖ

Pitkä, omalla tai vuokratulla autolla tehty, kertaluontoinen lomamatka voidaan määritellä projektiksi, sillä matkan suunnittelu ja toteutus on aikaa ja myös rahaa vievää projektiluontoista työtä. Valitsin tämän opinnäytetyöni teoreettiseen osion toteuttamiseen Ruuskan laatiman projektityömallin. Työssäni projekti vietin läpi seuraten Ruuskan mallin mukaista projektin elinkaarta. Opinnäytetyöni projektityyppi on toteutusprojekti, jossa projektin pitää edetä aikataulun mukaisesti ja jonka tekemisessä on paljon ulkoisia riskejä ja mahdollisiin ongelmiin pitää osata varautua etukäteen varasuunnitelmin.

4.1 Projektityö

Sanalle projekti löytyy lähdekirjallisuudesta riippuen useita hieman toisistaan poikkeavia määrittelyjä. Projektityön käsite ei ole vakio, se on muuttunut ajan kuluessa ja niissä voidaan havaita erilaisia painotuksia (Virtanen 2009, 42). Projekti-sanana taustalla ovat kuitenkin latinankieliset sanat pro ja jacere, jotka tarkoittavat eteen ja heittää (Virtanen 2009, 30). Ruuska (1999, 9) määrittelee kirjassaan Projekti hallintaan sanan projekti seuraavasti. ”Projekti on joukko ihmisiä ja muita resursseja, jotka on tilapäisesti koottu yhteen suorittamaan tiettyä tehtävää. Lisäksi projektilla on kiinteä budjetti ja aikataulu.”

Tämä Ruuskan määritelmä projektista sopii hyvin omaan opinnäytetyöhöni. Pitkä omalla autolla tehty lomamatka voidaan määritellä myös projektiksi, sillä matkan suunnittelu ja toteutus on projektiluonteista työtä. Matka on, samoin kuin projektinkin, kertaluontoinen ja niillä on paljon samoja ominaispiirteitä sekä ne eivät ole luonteeltaan toistuvia tapahtumia. Projekti on siis kertaluonteista, ainutlaatuista yhteistoiminnallista ryhmätyöskentelyä, joka perustuu asiakkaan tilaukseen. Projekti on se työ, joka tehdään määritellyn kertaluonteisen tuloksen aikaansaamiseksi (Pelin 2009, 33).

Projektin etenemisessä ja onnistumisessa on tärkeää ajankäytön suunnittelu. Projektilla pitää olla selkeästi määritelty alkamis- ja päättymisajankohta, jotta ainutkertainen työ etenee suunnitelmien mukaisesti. Aikataulun pitävyys on yksi seurattavimmista mittareista, joilla arvioidaan kuinka projekti on onnistunut. Siksi aika-

taulun tekemiseen kannattaa panostaa ja ottaa sitä laatiessaan huomioon mahdolliset riskitekijät. Aikatauluun on aina varattava joustovaraa. (Kettunen 2009, 114).

Jokainen projekti sisältää riskejä, joista kaikkia ei voida millään etukäteen ennakoita (Kettunen 2009, 25). Riskien hallinnassa on syytä ryhtyä sellaisiin toimenpiteisiin, jotka minimoivat mahdolliset riskit. Riskit voivat vaikuttaa muun muassa aikatauluihin, kustannuksiin, projektiin osallistuvien henkilöiden työmääriin ja lopputuloksen laatuun. (Ruuska 1999, 167.) Käsittelen opinnäytetyöni matkan suunnitteluosiossa tarkemmin riskien hallintaa.

4.2 Projektityypit

Pelin (2009, 35) jakaa projektit luonteensa perusteella eri tyyppeihin. Hän toteaa, että ryhmittely ei ole yksikäsitteinen. Projektien luokitteluperusteena voi olla myös niiden tavoite. Tavoitteet määrittävät muun muassa sen kuinka suuri joukko ihmisiä tarvitaan, kun projektia toteutetaan ja minkälaista osaamista heillä on tai minkälaiset ovat ne olosuhteet jossa projektityö tehdään. Tavoitteet määrittävät myös sen, kuinka kauan on aikaa työn tekemiseen ja minkälaisia väli- tai lopputuloksia projektilta odotetaan. (Kettunen 2009, 17.)

Esittelen tässä työssäni lyhyesti yleisimmät projektityypit ja niiden erityispiirteet. Nämä projektityypit ovat yritysten sisäiset kehitysprojektit, toimitusprojektit, tutkimusprojektit, toteutusprojektit, rakennusprojektit ja tuotekehitysprojektit (Kettunen 2009, 17). Omassa opinnäytetyössäni käytän toteutusprojektia, jonka esittelyyn keskityn seuraavaksi.

Kettusen (2009, 24–25) mukaan toteutusprojektien tavoitteena on tehdä ennalta määritelty lopputuloksen mukainen toteutus. Toteutusprojektien suurin haaste on yleensä aikataulu, sillä se on joustamaton. Projektin on yksinkertaisesti edettävä aikataulun mukaisesti, jotta projekti onnistuisi. Tämä projektityyppi sisältää myös paljon ulkoisia riskejä, jotka vaikuttavat projektin läpiviemiseen ja onnistumiseen. Kaikkia riskejä on mahdotonta ennakoita etukäteen, mutta näihin haasteisiin on sopeuduttava. Toteutusprojektin aikana tulee aina yllätyksiä, joihin pitää olla varasuunnitelmia ja ne pitää pystyä toteuttamaan lyhyellä aikavaroituksella. Mahdollisiin ongelmiin pitää jo valmistautua ennalta. Toteutusprojektiin osallistuvat hen-

kilöt osallistuvat useimmiten toimintaan omasta vapaasta tahdostaan eikä heille makseta palkkaa. Toteutusprojektin onnistumista voidaan arvioida vasta, kun se on toteutettu.

Yritysten sisäisten kehitysprojektien tarkoitus on luoda jotain uutta toimintaa tai parannella jo toimivaa vanhaa toimintaa. Ne saavat alkunsa joko kehitysideasta tai yrityksen johdon antamasta toimeksiannosta. Tavoitteena on kehittää yrityksen toimintaa joko sisäisesti tai ulkoisesti. Kun projekti tehdään sisäisesti, niin yrityksen oma henkilöstö on sitä tekemässä, jolloin he toimivat siinä oman työnä ohella osa-aikaisesti. Kun projekti tehdään ulkoisesti, se on lyhytaikaisempi kuin sisäisesti tehty kehitysprojekti. Ulkopuolisten palvelut ovat maksullisia, eikä ulkopuolisilla projektiin osallistuvilla henkilöillä ole varaa sitoa itseensä pitkäksi aikaa yhteen projektiin. (Kettunen 2009, 17–19.)

Toimitusprojekteilla tuotetaan tilaajalle ratkaisuja maksua vastaan ja se on yritysten normaalia toistuvaa toimintaa, vaikka se onkin asiakkaan osalta ainutkertaista. Asiansa osaava yritys tekee sen toimeksiannosta tilauksen tehneelle asiakkaalle. Toimitusprojektit voivat olla kooltaan ja kestoiltaan hyvin vaihtelevia. Niistä voidaan selvittää muutamassa päivässä tai ne kestävät useita vuosia. Jos ne ovat isoja hankkeita, ne suuntautuvat usein ulkomaille, joten projektityöntekijöiltä vaaditaan kykyä ja halua työskennellä vieraan kulttuurin alueella pitkiäkin aikoja. (Kettunen 2009, 20–21.)

Tutkimisprojekteilla on usein ulkopuolinen rahoittaja ja siksi nämä projektit käynnistyvät vasta sitten kun niiden rahoitus on taattu. Ennen tutkimusprojektien alkamista on pitänyt tehdä paljon ideointia ja suunnittelutyötä. Kaikkien korkeakoulujen tai tutkimusyksikköjen velvollisuus on noudattaa akateemisen maailman tutkimusoppeja, vaikka tutkimuksen rahoittaja ei sitä aina haluaisikaan. Ulkopuolinen rahoitus aikatauluineen asettaa tutkimustyön tekijöille lisää haasteita, rahoittaja vaatii tutkimustyöstä jatkuvia väliraportteja ja lopputulosta on vaikea määrittellä. (Kettunen 2009, 21–23.)

Rakennusprojektien tavoitteena on saada aikaa jokin konkreettinen lopputulos joka on silmin nähtävissä. Se voi olla vaikkapa talo, jokin isompi rakennus, tie tai silta. Ennen projektin alkamista on käyty kova kilpailu siitä, kuka saa rakennus-

projektin tehtäväkseen. Työ on monien ihmisten yhteistyötä, jossa aikataulujen sopimisilla on tärkeä rooli. Jos aikataulut eivät pidä ja jokin työvaihe viivästyy, työt eivät suju suunnitelmien mukaisesti, niin se vaarantaa koko projektin aikataulun. Työnteko vaatii jatkuvaa kontrollointia ja valvontaa, vaikka rakennusprojektiin osallistuvat ovatkin alansa ammattilaisia. Rakennusprojektin työn etenemistä voi seurata myös ulkopuoliset ihmiset, kunhan he eivät häiritse työmaata. (Kettunen 2009, 25–26.)

Tuotekehitysprojektit ovat projekteja joilla on usein täsmällinen tavoite eli niiden tarkoitus on tuottaa markkinoille uusi tuote. Lähtökohta on usein epävarma, mutta ideoinnin jälkeen suunnitellusta tuotteesta tehdään prototyyppi jota testataan testiryhmällä tai asiakkailla. Saadun palautteen perusteella tuotetta korjailaan ja tehdään uusi prototyyppi. Näin edetään askel kerrallaan eteenpäin kohti lopullista tuotetta. Suurin osa tuotekehitysprojektien ideoista ei päädy koskaan valmiiksi tuotteeksi. (Kettunen 2009, 27–28 .)

4.3 Projektin vaiheet

Projekti on tehtäväkokonaisuus, jolla on aina määrätty, selvä alkamispäivä ja päätymispäivä ja niiden välistä aikaa kutsutaan projektin elinkaareksi. Se jakautuu toinen toistaan seuraaviin eri vaiheisiin, joista on erilaisia muunnoksia riippuen siitä mikä on projektin kohdealue. Ruuska (1999) jakaa projektin vaiheet kolmeen eri vaiheeseen, ne ovat käynnistys-, rakentamis- ja päättämisvaihe. Valitsin ja käytän opinnäytetyöni suunnittelussa Ruuskan laatimaa projektimallia. (Ruuska 1999, 21.) Ruuskan malli on mielestäni selkeä, sen eri vaiheet erottuvat selvästi toisistaan ja siksi se soveltuu myös pienten projektien malliksi.

4.3.1 Käynnistysvaihe

Projektin käynnistämiseen tarvitaan idea jota lähdetään käynnistysvaiheessa arvioimaan onko se tarpeeksi hyvä toteutettavaksi. Tehdään esiselvitys tai esitutkimus, jonka tarkoituksena on selvittää onko ehdotetun projektin tekeminen taloudellisesti ja ajallisesti mahdollista ja onko sillä mahdollista saavuttaa halutut toiminnalliset tavoitteet. Jos käynnistysvaiheen tuloksena todetaan että idea on kehityskelpoinen ja päädytään projektin jatkamiseen niin käynnistysvaihetta seuraa

rakentamisvaihe, jonka seurauksena syntyy tarkka projektisuunnitelma. (Ruuska 1999, 20.)

Ennen projektin rakentamisvaihetta suoritetaan päätös projektin asettamisesta, sen tekee useimmiten linjaorganisaation johto. Tähän kuvataan lyhyesti projektin tausta, tehtävä ja tavoite, sovitaan tavoiteaikataulusta ja nimetään projektipäällikkö ja projektin johtoryhmä. Asettamiskirje ei saa olla liian tarkka tässä vaiheessa, sen laatiminen kuuluu projektipäällikön työnkuvaan. Seuraavaksi projektipäällikkö tarkentaa kirjallisesti asettamiskirjeen, jos on tarpeen hän voi esittää oman näkemyksensä toimeksiannon sisällöstä tarkistaakseen että hänellä ja projektin tilaajalla on sama näkemys projektin tavoitteista ja sisällöstä. (Ruuska 1999, 22.)

Projektisuunnitelman ensimmäinen versio laaditaan usein jo projektin asettamisen yhteydessä. Kun projektipäällikkö on tehnyt ensimmäisen suunnitelman, menee se projektin johtoryhmän hyväksyttäväksi. Jos se hyväksytään, projektipäällikkö saa siitä toimeksiannon. (Ruuska 1999, 22.)

Projektityöni sai alkunsa omasta kiinnostuksestani automatkailuun ja perheeltäni tulleesta ideasta sekä toiveesta lähteä omalla autolla Portugaliin kesällä 2012. Laadimme aikataulun ja matkabudjetin. Otin yhteyttä Autoliittoon ja kerroin heille alustavan matkareittimme. Autoliitto tekee tällä hetkellä paljon työtä automatkailun suosion parantamiseksi ja oli heti kiinnostunut matkamme reitityksestä ja näin ollen Autoliitto varmistui työni toimeksiantajaksi. Projektin koon huomioonottaen hanke ei tarvinnut erillistä projektipäällikköä.

4.3.2 Rakentamisvaihe

Projektin rakentamisvaihe käynnistyy määrittelyvaiheella ja esiselvityksessä esiin tulleet suunnitelmat tarkennetaan siinä. Vielä ei päätetä sitä kuinka projekti teknisesti suoritetaan, vaan siinä keskitytään toimintaan, eli kuvataan mitä projektissa pitää tehdä. Määrittelyvaiheen tuloksen onnistumisen seurauksena voidaan aloittaa tekninen suunnittelu. Riskienhallintaa ei saa unohtaa. Yksinkertaisesti sanoen riskienhallinta tarkoittaa toimenpiteitä joihin on ryhdytty riskien minimoimiseksi. Suunnitteluvaiheessa kuvataan miten projekti aiotaan toteuttaa. Suunnitteluvaiheen kuvausten jälkeisessä toteutusvaiheessa valmistetaan projekti ja siitä laadi-

taan dokumentit. Toteutusvaiheessa tarkistetaan että projekti vastaa sekä teknisesti että toiminnallisesti asetettuja vaatimuksia. Jos korjaustarvetta esiintyy, tarvittavat korjaukset tehdään. Testaus on etenkin rakentamisvaiheen loppupuolella oleva erillinen tehtäväkokonaisuus, vaikka sitä ei saa laiminlyödä missään projektin vaiheessa. Välitulosten tarkistamisella varmistetaan, että työn lopputulokset vastaavat asetettuja laatuvaatimuksia. Käyttöönottovaiheen tehtävänä on varmistaa, että projektin teko voidaan aloittaa ilman häiriöitä. (Ruuska 1999, 23, 167.)

Projektin edetessä suunnitteluvaiheeseen työt jaettiin perheenjäsenten kesken siten että jokainen keskittyi sille osa-alueelle, jonka parhaiten osasi. Matkareitin suunnittelussa jokainen projektiin osallistunut henkilö sai sanoa muutaman toiveen siitä mitä haluaisi matkallansa nähdä ja kokea.

4.3.3 Päätämismvaihe

Päätämismvaiheessa tilaaja hyväksyy lopullisen projektisuunnitelman ja samalla sovitaan projektin jälkihoidosta, jolla tarkoitetaan mahdollisten virheiden korjaamista sekä projektin ylläpidosta. Tämä jälkeen projektiorganisaatio puretaan ja projekti päätetään. On loppuraportin ja mahdollisen lopputuotteen vuoro, joka on yhteenveto siitä mitä projektin aikana on tullut ilmi kuinka saatua tietoa ja kokemusta voidaan hyödyntää. On hyvä pohtia, missä asioissa onnistuttiin ja mitkä asiat pitäisi tehdä toisin. (Ruuska 1999, 21, 23, 179–183.)

Tämän opinnäytetyön toteutusvaiheessa tulemme ottamaan satoja digitaalisia kuvia joita entisen opinajoni, Vääksyn Yhteiskoulun, maantiedon opettaja saa käyttöönsä. Työni tulokset dokumentoidaan opinnäytetyöraportin muodossa. Opinnäytetyöni luovutetaan myös Autoliitolle.

5 MATKAN SUUNNITTELU

Miten suunnitellaan ja toteutetaan ajallisesti pitkä automatka onnistuneesti? Tämän opinnäytetyön tavoitteena oli suunnitella ja toteuttaa 50 päivän mittainen automatka Keski- ja Etelä-Eurooppaan. Koska automatka oli keskiportoautomatkaa pidempi sekä ajallisesti että kilometrimäärältä, niin matkan suunnittelu oli tehtävä huolella. Matkan aikana piti pysyä aikataulussa eikä ylittää varattua matkabudjettia ja välttyä turhilta riskeiltä. Matka suunniteltiin ja toteutettiin toimintaprojektina Ruuskan mallin mukaisesti kuten kerroin aiemmassa kappaleessa.

5.1 Matkaprojektin käynnistysvaihe

Kuten olen jo todennut aiemmin, olen tehnyt pienestä pitäen paljon automattoja perheeni kanssa joten automatkailu tuntui luonnolliselta valinnalta opinnäytetyöni aiheeksi. Opinnäytetyöni ajankohtaisuus ja suunnitellun matkan ajankohta sopivat hyvin yhteen. Matkan alkamisajankohdaksi haluttiin kesäkuun loppu heti juhannuksen jälkeen, sillä silloin olisi jo Keski-Euroopan vuoristojenkin läheisyydessä tarpeeksi lämmintä yöllä teltassa yöpymiseen. Matkalta paluuta ei oltu vielä tässä vaiheessa päätetty lopullisesti. Ehdoton takaraja siihen oli 12.8.2012 jolloin käytössä ollut kesäloma loppui. Projektin elinkaari vaatii aina selkeää alkamis- ja päättymisajankohdan (Ruuska 1999, 20).

Aloin tekemään alustavaa suunnittelua matkareitistä vuoden 2011 joulukuussa. Selvitin muun muassa yöpymismahdollisuuksia sekä niiden hintatasoa, jotta voimme arvioida tarvittavaa budjettia. Alkuperäinen arvioni oli että 150 € olisi kohtuullinen päiväbudjetti koko matkaseurueelle ja sen pitäisi riittää yöpymisiin ja ruokailuun. Polttoainekustannukset ja mahdolliset ostokset eivät sisältyisi tähän summaan. Arvioin polttoainekustannuksien olevan noin 1 800 € kun matkakilometrejä olisi noin 13 000. Projektin käynnistymisvaiheen esiselvityksessä kuvataan tavoiteaikataulun lisäksi muun muassa kustannusarvio (Ruuska 1999, 20).

Matkareitimme esisuunnitelmassa otin jokaisen matkaprojektiin osallistuneen toiveita huomioon. Erityisiä kiinnostuksenkohteitani olivat Unescon maailmanperintökohteet, sekä muut luonto- ja kulttuurikohteet. Pääkohteinamme kuitenkin

olivat Pyreneiden niemimaan nähtävyydet. Tutustuin alustavasti suunnitellun matkareitin varrella olevien nähtävyyksien internetsivuihin.

Kun otin yhteyttä Autoliittoon, he halusivat tietää alustavan reittisuunnitelmani. Käytin sen teossa apuna kartastoja sekä Google Maps -karttasivustoa. Toimitin heille suunnitellun matkareitin, johon olin merkinnyt teiden numerot joita tulimme käyttämään. Autoliitto lupautui opinnäytetyöni toimeksiantajaksi ja sain heiltä ohjeet mistä asioista he olivat kiinnostuneita matkani aikana. Heidän tärkein toiveensa oli juuri matkani matkareitityksen kirjaaminen ja siitä kirjoitetut kommentit. Ennen kuin käytännössä aletaan toteuttaa ideaa ja rakentamaan projektia, on tarpeen tehdä niin sanottu esiselvitys tai esitutkimus (Ruuska 1999, 20).

5.2 Matkaprojektin rakentamisvaihe

Projektin rakentamisvaiheen suunnitteluvaiheessa kuvataan, miten projekti aiotaan toteuttaa (Ruuska 1999, 23). Suunnittelu on yksi projektin tärkeimmistä vaiheista koko projektin elinkaaren aikana (Kettunen 2009, 54). Riskienhallintaa ei saa unohtaa. Millä tavoin voi varautua mahdollisiin riskeihin? Kaikkein tärkeintä riskienhallintaa on hyvä suunnittelu, josta kerron tarkemmin seuraavaksi. Tämän työn yksi lähtökohta on aikataulun luominen. Matka tuli toteuttaa keskikesällä 2012, ennen kuin lomat loppuivat. Lähtöpäivämäärään mennessä projektin käytännön suunnittelu ja esivalmistelut oli oltava valmiina.

Matkan lähtöpäiväksi varmistuin 24.6.2012, kun tilasin autolauttaliput Helsingistä Travemündeen vuoden 2011 loppupuolella eli noin puoli vuotta ennen matkaa. Paluumatkaa varten en varannut lippuja, sillä näin pitkän matkan tarkkaa aikataulua on hyvin vaikea ennustaa, emmekä olleet päättäneet, tulemmeko Helsingin vai Turun kautta takaisin Suomeen. Etukäteen on myös hankala tietää millaisia tiet ovat eli kuinka ajomatka etenee. Aina on olemassa myös riski, että joku matkustaja sairastuu, auto hajoaa tai joudutaan liikenneonnettomuuteen, minkä takia matka pitää keskeyttää ja kiirehtiä kesken matkan kotiin. Itämeren yli Suomeen palaaminen autolautalla ei ole ongelma, sillä Itämeren yli kulkee monia eri lauttayhteyksiä. Viimeinen mahdollinen paluupäivä matkallemme oli 12.8.2012 eli matkan pituudeksi tulisi silloin tasan 50 päivää.

Aloitin matkareitin tarkemman suunnittelun noin kolme kuukautta ennen matkalle lähtöä eli huhtikuun alussa. Yhtä matkapäivää oli näin ollen aikaa suunnitella keskimäärin kaksi päivää. Kun olimme päättäneet matkan pääkohteet, suunnittelin sopivat matkareitit välietappeineen joiden kautta voisimme kulkea. Tässä työssä käytin apuna Google Maps -karttasivuja, jossa matkareittejä voi muuttaa kahden kohteen välillä kätevästi. Merkkasin ylös mahdollisen päivittäisen ajomatkan sekä kilometreinä ja siihen käytettävänä ajan, tosin Google Maps -karttaohjelman antamat ajoajat ovat vain ohjeellisia. Vanhasta kokemuksesta tiesin että ne antavat usein väärän kuvan siitä että jonkun välin voi ajaa paljon nopeammin miten se käytännössä onnistuu. Päivittäiseksi ajomatkaksi suunnittelin keskimäärin 200–300 kilometriä. Tein matkareitin suunnittelusta kaiken aikaa kirjallista versiota omaa käyttöämme varten.

Kun ensimmäiseksi matkaosuudeksi muotoutui ajo Münchenin kautta Großglocknerstraße, aloin ottaa selvää mitkä Unescon maailmanperintökohteet olisivat matkareittimme lähellä ja missä Unescon maailmanperintökohteissa kohteissa voisimme käydä. Halusin että kävisimme matkamme aikana mahdollisimman monessa Unescon maailmanperintökohteessa. Tämä sama kuvio toistui myös muita matkaosuuksia suunnitellessani. Unescon maailmanperintökohteiden lisäksi halusin nähdä myös muita kulttuuri- ja luonnonnähtävyyksiä. Matkakohteiden suunnittelussa otin huomioon myös muiden matkalle osallistuvien toiveet. Suunnittelin jokaista päivää kohden kahdesta neljään tutustumiskäyntiä joista voisimme matkan edetessä valita missä kävisimme. Ruuska (1999, 117) toteaa että pikutarkkojen suunnitelmien laatiminen koko projektin elinkaaren ajaksi projektin alussa ei varmasti onnistu, vaan se on hukkaan heitettyä aikaa. Etsin internetistä kohteiden nimet ja osoitteet, aukioloajat ja pääsymaksujen hinnat ja jotka kirjasin ylös. Suunnittelin matka-aikataulun niin, että jos emme ehtisi ajopäivän aikana haluamaamme kohteeseen sen aukioloaikana, yöpyisimme kohteen lähellä ja kävisimme tutustumassa siihen heti seuraavana aamuna. Kerran viikossa olisi autoton joustopäivä, kuskin lepopäivä ja ostospäivä. Toteutunut matkareittimme löytyy liitteestä 1.

Kun matkareitti alkoi muotoutua, tutkin myös eri maiden hintatasoa yöpymisten suhteen etukäteen. Matkabudjetin kurissa pitämiseksi meillä oli tarkoitus yöpyä mahdollisimman usein leirialueilla teltassa ja tehdä jonkun verran ruokaa itse.

Sadeilmoilla oli tarkoitus jo alun perin yöpyä leirialueiden mökeissä tai edullisissa hotelleissa. Hyvin varustetut leirialueet, joissa on lämmin vesi, pyykinpesumahdollisuus, WLAN-yhteydet ja sähköpisteet osoittautuivat hintavertailussa lähes samanhintaiseksi kuin pelkistetyt ketjuhotellit, joskus jopa kalliimmiksi. Kirjasin ylös myös näiden leirialueiden nimiä ja osoitteita, joissa voisimme ehkä yöpyä. Leirialueiden etsinnässä käytin apuna internetiä sekä Autoliitolta hankkimaani saksankielistä leirintäalueopasta Europa Camping + Caravaning. Lisäksi on syytä tarkistaa että kaikki telтта- ja ruoanlaittovarusteet, sekä vaatteet ja kengät ovat kunnossa.

Matkaa suunnitellessa pitää aina ottaa huomioon mahdolliset riskitekijät, sillä jokainen projekti sisältää riskejä. Ne pitää tunnistaa ja niiden varalta pitää tehdä varasuunnitelmia. Mahdolliset riskit kannattaa kartoittaa etukäteen, sillä silloin niiltä voidaan välttyä ainakin osakseen jo ennen matkaa. (Kettunen 2009, 75.) Autoliiton Autoillen Euroopassa -kirjasta oli paljon apua riskien kartoittamisessa, sillä kirjasta löytyy kattava muistilista, jota käytinkin tukena suunnitellessani matkaa. Tämä lista on erityisen tärkeä niille jotka tekevät ensimmäisiä kertoja automatkoja ulkomaille. Meillä tästä oli aiempaa kokemusta. Muistilistassa luetellaan muun muassa mitä henkilökohtaisia matkustusasiakirjoja, auton asiapapereita ja henkilökohtaisia asioita sekä muita juoksevia asioita jotka pitää hoitaa kotona ennen matkaa. Erityisen tärkeää on muistaa ottaa matka- ja matkatavaravakuutukset. Lisäksi kannattaa tarkistaa autovakuutuksensa ehdot. (Autoliitto 2011, 8.)

Matkaa suunnitellessa pitää myös ottaa selvää kohdemaiden erilaisista liikennesäännöistä ja ajoneuvoon liittyvistä vaatimuksista. Monissa maissa vaaditaan että autossa pitää olla esimerkiksi sammutin, ensiapulaukku, kaksi varoituskolmiota sekä heijastavat varoitusliivit kaikille matkustajille. Matkalla saattaa myös tarvita kansainvälistä ajokorttia kohdemaasta riippuen. Meidän reitillämme sitä ei kuitenkaan tarvinnut. Joihinkin maihin kuitenkin suositeltiin vihreää korttia. Muun muassa nämä asiat pitää ottaa huomioon sakkojen välttämiseksi. Otimme mukaan myös rattilukon siltä varalta että auto pitää pysäköidä kadun varteen. Auto huollettiin kunnolla ennen matkaa, suoritettiin muun muassa öljyn vaihto, nesteiden tarkistus ja ilmastoinnin huolto. Kun on kyseessä pitkä lämpimiin maihin suuntautuva automatka, on myös auton ilmastoinnin syytä olla kunnossa.

Autoasioiden lisäksi matkajärjestelyitä tehdessä pitää ottaa huomioon myös mahdolliset rokotteet. Kävimme ottamassa keväällä hepatiitti A- ja B -rokotteet, sillä hepatiitti B -rokotetta suositeltiin, mikäli haluaa syödä ostereita. Matkailija tarvitsee mukaansa myös pienen lääkevaraston, joka koostuu henkilökohtaisista reseptilääkkeistä, särkylääkkeistä, maitohappobakteereista, ripulilääkkeistä ja laastareista, hyvää auringovoidetta tietenkään unohtamatta. Reseptilääkkeiden kohdalla olisi hyvä olla mukana kopiot resepteistä sekä alkuperäiset lääkepakkaukset. Reseptit pitää uusia hyvissä ajoin ennen matkaa, jotta saa tarvitsemansa lääkkeet mukaansa.

Lisäksi hoidimme testamenttimme kuntoon, sillä koko perheeni oli matkalla mukana. Passi kannattaa skannata ja sen kopiota on hyvä säilyttää omassa sähköpostissaan. Ilmoitin myös suunnitelmastamme käydä Marokon puolella Ulkoasiainministeriöön. Jaoin myös kaiken käteisen rahan useaan paikkaan, jotta mahdollisen varkauden sattuessa emme menettäisi kaikkea käteistä. Käteistä on kuitenkin hyvä olla jonkin verran matkassa, sillä kaikkialla pankkikortteja ei hyväksytä yhtä laajalti kuin Suomessa.

Matkalle mukaan tarkoitetut opas- ja karttakirjat pitää hankkia ennen matkaa. Eryyksen tärkeät oppaat olivat Autoliiton Autoillen Euroopassa sekä saksankielinen leirintäalueopas Europa Camping + Caravaning. Autoillen Euroopassa -kirjassa on tietoa muun muassa jokaisen Euroopan maan liikennesäännöistä, hieinan yleistietoa maista, sekä suppeat autoiluun liittyvät sanastot. Leirintäalueopassa taas oli tietoa leirintäalueiden palveluista, hinnoista sekä tärkeimpänä niiden GPS-koordinaatit.

Viime vuosina navigaattorien käyttö on lisääntynyt todella runsaasti, joten niissä olevien karttojen luotettavuus on myös parantunut. Käytin navigaattoria Suomessa jo ennen lähtöä, joten osasin sen käytön jo heti matkan alussa. Lisäksi matkaan lähti videokamera, kolme digikameraa, kaksi kannettava tietokonetta, älypuhelimet kaikille sekä niiden tarvitsemat lisälaitteet. WLAN-yhteyksistä löytyi hyvin vähän etukäteistietoa, joten tietokoneiden hyödyntäminen matkan aikana jäi nähtäväksi.

Ennen matkalle lähtöä on hyvä hoitaa myös tyhjilleen jäävän kodin asiat kuntoon. Piha kannattaa laittaa kuntoon, jotta talo näyttää asutulta ja siksi palkkasimme talonmiehen leikkaamaan ruohoa pari kertaa pihastamme matkamme aikana. Postin keskeytyksen tekemistä ei myöskään saa unohtaa. Lisäksi pyysimme lähellä asuvaa sukulaista tarkistamaan postin pari kertaa, mikäli postilaatikkoon olisi kuitenkin jotain jaettu keskeytyksestä ja kieltolapuista huolimatta. Kannattaa myös harkita hälytysjärjestelmän asentamista kotiin.

5.3 Matkaprojektin päättämismatka

Projektin päättämismatkassa voitiin toteuttaa itse automatka. Tarkempi päiväkohtainen matkapäiväkirja on liitteessä yksi. Matka Växstä kohti Lissabonia alkoi sunnuntaina 24.6.2012 puolenpäivän aikaan. Auto oli pakattu edellisenä päivänä. Automme on Saab 9-5. Siinä oli matkamme ajan kattoboksi, jonne oli pakattu telttamajoitusvälineet ja telttatuolit, tavaratilaan retkipöytä, kaasupullo ja jokaisen vaatekassit sekä takapenkille autojääkaappi. Olkalaukkujen ja reppujen pakkaaminen jäi lähtöpäivän aamuksi.

Ensimmäinen huomattavampi välitavoite oli Alpit, jonne ajoimme Lübeckistä Hildesheimin, Harzin vuoristossa olevan Goslarin, Eisenachin, Würzburgin ja Bambergin kautta Müncheniin ja sieltä edelleen Alpeille. Matkareitti toteutui suunnitelmien mukaisesti. Huomasimme, että säästimme iltaisin leirialueilla aikaa, kun matkakohteiden tiedot kuten osoitteet ja aukioloajat oli etsitty valmiiksi etukäteen jo kotona. Valittu ja toteutettu matkareitti määräytyi Unescon maailmanperintökohteiden mukaan, joita oli tällä matkavälillä seitsemän. München oli ensimmäinen hengähdyspaikka, jossa kuski sai nukkua aamulla pidempään eikä telttaa tarvinnut aamulla purkaa. Münchenistä ajoimme Salzburgin kautta Werffeniin, jonne jouduimme jäämään yllättäen viikonlopun yli. Totesimme että oli hyvä kun meillä oli tietokoneita ja WLAN-yhteydet käytössä, sillä täällä meidän piti tarkentaa tietoja alueen nähtävyyksistä. Samalla tuli ylimääräistä aikaa karsia kameroista huonoja kuvia pois ja tallentaa niitä tietokoneille. (Liite 1.) Projektityössä pitää olla selkeitä virstanpylväitä ja välitavoitteita, joissa voi hetken hengähtää ja tehdä korjauksia, jos se on tarpeen (Ruuska 1999, 24).

Itävallassa törmäsin kieliongelmaan ensimmäisen kerran. Tein ostoksia eräässä liikkeessä ja tarvitsin henkilökunnan palveluja. Puhuin minua palvelemaan tulleen herran kanssa englantia, mutta yhtäkkiä hän sanoi, että ei halua enää puhua kansani kyseistä kieltä, vaikka osasi sitä. En saanut ostettua tämän takia haluamiani tuotteita, koska hänelle ei kelvannut sen jälkeen elekielikään. Jos yhteistä kieltä ei löytynyt, asioiden hoitaminen onnistui muualla elekielellä. (Liite 1.)

Vanhempani olivat käyneet 1980-luvun alussa moottoripyörällä Großglocknerstraße-tien korkeimmalla huipulla, Edelweisspitzellä. He olivat ihastuneet tiehen ja halusivat, että minäkin saisin kokea tämän, vain osan vuotta auki olevan, maksullisen tievälin varrella olevat mahtavat maisemat. Alpeilla ja muissa vuoristossa ajaminen on aina hidasta, nopeus vaihteli 10–50 km tunnissa. Neuschwansteinin linnassa käyntiin meni kokonainen päivä pitkien lippujonojen takia. Jouduimme jättämään muutaman suunnitellun junamatkan Alppien rinteitä pitkin väliin, koska juna-aikataulut eivät sopineet meidän omaan aikatauluunne ja sääolosuhteet olivat huonot, oli joko vahva sumu tai satoi. Tässä vaiheessa olimme alkuperäisestä aikataulusta yhden vuorokauden myöhässä. Tähän astisen elämäni upein nousu köysirataa pitkin oli käynti Aiguille de Midille, josta oli näkymä Mont Blancin huipulle. (Liite 1.)

Alpeilta lähdettyämme ajoimme Ranskan Keskiylängön läpi kohti Pyreneiden niemimaata ja Gibraltaria, joka oli seuraava huomattavampi välitavoite. Ranskan Keskiylängön maisemissa emme olleet aikaisemmilla matkoillamme ajelleet ja ne osoittautuivat näkemisen arvoisiksi. Sääolosuhteet olivat upeat. Tällä Ranskassa olleella matkaosuudella kävimme tutustumassa neljään eri Unescon maailmanperintökohteeseen. Isäni toive ajaa maailman korkeimmalla olevaa siltaa pitkin Milaussa onnistui, vaikka jouduimme vähän etsimään sillalle pääsyä. Ranskan maantieopasteet eivät ole kaikkein parhaimpia. Saksassa ja Pohjoismaissa ne ovat parhaat. Auton navigaattori oli ahkerassa käytössä matkamme jokaisena päivänä. (Liite 1.)

Koko Pyreneiden niemimaalla viettämämme ajan aurinko paisto meille kaikille liian kuumasti. Onneksi autossa oli toimiva ilmastointi. Keskellä päivää menin mielellään tutustumaan johonkin kulttuurikohteeseen kuten museoon tai linnaan,

kävely pitkin kaupunkien katuja ei tuntunut miellyttävälle reilusti yli 35 asteen lämmössä. (Liite 1.)

Ennen Gibraltaria yövyimme kahdesta kolmeen yötä Barcelonassa, Madridissa ja Granadassa. Kaikissa näissä kaupungeissa on paljon näkemistä ja paljon jäi näkemättä. Liikuimme muun muassa näissä kaupungeissa junalla, metrolla, bussilla tai taksilla tilanteista riippuen. Madridissa sattui matkamme toinen omaisuusvahinko, kun älypuhelimeni varastettiin metrossa. Onneksi olin siirtänyt lähes kaikki kuvat tietokoneelleni vähän aikaisemmin. Tämän ajomatkan varrella sijaitsevat tunnetuimmat Unescon maailmanperintökohteet, mihin pääsin tutustumaan, olivat Toledon vanhakaupunki, Cordoban La Mezquita moskeija ja Granadassa sijaitseva Alhambra. Alhamban kaikkiin kohteisiin ei pääse, jos ei ole tilannut etukäteen lippua. Toledossa ja Granadassa auton navigaattorin ohjaamana jouduimme niin kapeille kaduille, että jouduimme kääntämään auton sivupeilit sisään, jotta auto mahtui kulkemaan kapeita katuja pitkin. Liikennemerkit olivat puutteellisia, emmekä pystyneet enää kääntymään kun kadun kapeus mainittiin. Granadassa olimme ajallisesti matkasuunnitelmamme puolessavälissä. (Liite 1.)

Gibraltarissa ollessamme olivat matkamme kuumimmat päivät. Varjossa oli 42 astetta. Tässä vaiheessa päätimme, että luovumme Marokkoon suunnitellusta kolmen päivän matkasta, koska olimme matka-aikataulusta kolme vuorokautta jäljessä, oli todella kuumaa ja paikallinen taksimies oli pelotellut meidät perusteellisesti Marokon liikennekulttuurista. Lisäksi puhelimeni varastaminen aiheutti sen, että yhteydenpitomahdollisuus muihin matkustajiin heikkeni. Kotimaan sukulaiset pidin tästä lähtien, matkapuhelimen sijasta, ajan tasalla sähköpostin avulla. Kotona kirjoitetun ja tulostetun matkareitin ennakkosuunnittelun avulla pysyimme itse ajan tasalla matkan edetessä. (Liite 1.)

Gibraltarista ajoimme Sevillan kautta Portugaliin, jossa vietimme seuraavat kymmenen päivää. Matkamme päätavoite oli juuri Portugali ja ennen kaikkea Lissabon ja sen ympäristö. Lissabonin nähtävyydet, leppoisa katuelämä ja sijainti Tejojoen suulla ja joen pohjoispuolella olevien kukkuloiden rinteillä ei tuottanut meille pettymystä, vaikka isältäni yritettiin ryöstää häneen kädessään ollut lompakko. Portugalissa kävimme tutustumassa kaiken kaikkiaan kymmenessä eri Unescon maailmanperintökohteessa. Mieleenpainuvimmat oli Hieronymuksen luostari,

Sintra ja Douro-joen laakso. Halusimme viettää aikaa Portugalissa vaikka se tiesi pitempiä päivittäisiä ajomatkoja loppumatkaan. (Liite 1.)

Kotimatka alkoi 1.8.2012, kun jätimme Portugalin taaksemme ja siirryimme Espanjan puolelle. Matkamme jatkui Santiago de Compostelaan ja Bilbaoon. Ajoimme moottoriteitä pitkin, vaikka niiden käytöstä piti vähän maksaa. Ihmettelimme sekä Portugalissa että Espanjassa todella suuria Euroopan unionin rahoittamia moottoritierakennushankkeita. Monessa paikassa upea siltarakennelma oli paikallaan, vaikka itse tiestä ei ollut kuin aavistus. Auton navigaattori on ehdoton apuväline, kun ajaa vieraissa kohteissa, vaikka näitä uusimpia teitä ei aina ollutkaan navigaattorimme kartoissa. (Liite 1.)

Matkojen suuriin nautintoihin kuuluu tutustuminen eri maiden ruoka- ja juomakulttuuriin. Kävimme kaupunkien toreilla ja kauppahalleissa, hienoimmat kauppahallit olivat Espanjassa Barcelonassa ja Valenciassa. Parhaimmat ruokakaupat olivat Ranskassa, pienissäkin kaupoissa oli upeat kala-, liha- ja hedelmätiskit. Saksalaisen Lidl-ketjun kauppoja oli joka maassa runsaasti. Ravintoloissa kävimme syömässä keskimäärin joka kolmas päivä, loppumatkasta useammin. (Liite1.)

Kun äitini polvi alkoi oikutella Bilbaossa, laskimme matkabudjettimme rahat ja teimme päätöksen, että loppumatkalla yöpyisimme edullisissa ja keskihintaisissa hoteleissa, ja söisimme kerran päivässä jossakin ravintolassa. Päätös ei ollut vaikea, sillä päivittäinen toistuva teltan pystyttäminen ja purkaminen ja auton jatkuva pakkaaminen alkoi matkan tässä vaiheessa tuntua puuduttavalta. Ravintolassa syöminen oli myös selvästi edullisempaa mitä olimme laskeneet. Pääsimme lisäksi aamuisin pari tuntia aikaisemmin matkaan. Alkumatkasta leirialueilta lähtö venyi usein kymmeneen tai yhteentoista.

Espanjan puolelta siirryimme uudelleen Ranskan puolelle. Ajoimme edelleen maksullisia moottoriteitä pitkin pohjoista kohti Bordeaux'ta, josta ajoimme Loiren linnojen kautta Pariisiin. Loiren linnat olivat upeampia, mitä osasin kuvitella. Vaikka olin käynyt Pariisissa kolme kertaa aikaisemmin, siellä riittää aina uutta näkemistä. Pariisissa oli matkamme edullisin hotelli, Kööpenhaminassa kallein. Leirialuista kallein ja halvin olivat Sveitsissä. (Liite 1.)

Ennen kaikkea Ranskassa, mutta myös Portugalissa ja Saksassa, meillä oli yhtenä suunniteltuna matkateemana tutustua eri alueiden juomiin. Portossa tutustuimme portviinin valmistukseen, Cognacissa konjakkitaloon, Empernayssa samppanjataloon ja Trierissä valko- ja punaviinitilaan. Näiltä tutustumiskäynneiltä ostettiin myös tuliaisia kotiin. (Liite 1.)

Vaikka meillä oli vähän pidemmät päiväkohtaiset ajomatkat kotimatalla, emme kokeneet sitä kiireeksi, vaan etenimme alkuperäisen reittisuunnitelman mukaisesti. Kävimme muun muassa Luxemburgissa, jossa oli matkamme edullisinta polttoainetta. Kävimme myös tervehtimässä äidin vanhaa luokkakaveria Trierissä, teimme vaateostoksia, ajelimme Moselin laaksoa pitkin ja vietimme saksalaista kyläjuhlaa eräässä pikkukylässä Moselin rannalla. (Liite 1.)

Onneksi olimme tutustuneet Saksan länsiosan nähtävyyksiin aikaisemmilla automatkoillamme, niin saatoimme kaikessa rauhassa ajella moottoriteitä pitkin kohti Tanskaa ja Ruotsia. Ruotsissa poikkesimme katsomaan vielä isän sukulaisia.

Matkamme 50. matkapäivä alkoi 12.8. aamulla autolautalla Tukholmasta Turkuun. Kotiin tulimme vähän ennen puolta yötä. Ajomatkaa oli kertynyt 12 702 kilometriä.

Tein koko matkan ajan opinnäytetyöni toimeksiantajaa varten muistiinpanoja, mitä teitä ajoimme ja kirjasin ne ylös. Olin lähettänyt jo ennen matkaa matkaprojektin käynnistysvaiheessa Autoliitolle suunnitellun matkareitin tienumeroineen. Toteutunut matkareitti pysyi lähes samanlaisena alkuperäisen matkasuunnitelman kanssa, ainoastaan Marokon osuus jäi pois. On tarkoitus, että lähetän tämän opinnäytetyöni sen valmistuttua työni toimeksiantajalle. Matkan varrella otetuista valokuvista olen tehnyt maakohtaisin PowerPoint -kuvasarjoja valmiiksi useampia.

6 ANALYYSI, JATKOTUTKIMUSEHDOTUS JA ITSEARVIOINTI

Tässä luvussa analysoin sitä kuinka matka onnistui, pohdin syitä pieniin vastoinkäymisiin, sekä arvioin omaa opinnäytetyöprosessiani.

6.1 Analyysi

Kaiken kaikkiaan matkamme onnistui erinomaisesti ja kaikki matkalle osallistuneet pitivät matkasta. Pysyimme aikataulussa tekemällä vain pieniä muutoksia alkuperäisiin suunnitelmiin. Kävimme matkamme aikana 35:ssä Unescon maailmanperintökohteessa, ja jouduimme jättämään vain yhden suunnittelemamme maailmanperintökohteen väliin. Mielestäni olimme varautuneet ennalta arvattaviin riskeihin hyvin, joten vältyimme niiltä. Erityisesti kun kyseessä on pitkä matka, on tärkeää tulla hyvin toimeen matkaseuralaistensa kanssa. Tiesimme jo vanhojen automatkakokemustemme perusteella että meillä ei tulisi tämän asian suhteen hankaluuksia. Meillä ei ollut juurikaan ongelmia kohteiden löytämisen kanssa, sillä meillä oli käytössämme navigaattori. Tarkempia matkakokemuksia ja omia ajatuksiani ja matkareittimme löytyy matkakertomuksesta (Liite 1).

Koska matkamme oli ajallisesti pitkä, olisi ollut järkevää aloittaa matkan suunnittelu jo tammikuussa. Loppuvaiheessa matkan suunnittelu alkoi käydä kokopäivätyöstä. Unohdin myös ottaa huomioon kesäaikataulujen muutokset. Tämän takia emme päässeet yhteen suunnittelemaani kohteeseen, Eisriesenwelt-jääluoliin. Yöpymispaikkojen suunnittelu oli tosin turhaa, sillä emme voineet koskaan tietää etukäteen tarkkaa yöpymispaikkaa. Matkareittimme varrella oli todella paljon sekä leirintäalueita että hotelleja. Käytin siis yöpaikkojen etsimiseen turhaa aikaa kotona, sillä yöpaikan löytäminen ei ollut ongelma matkan aikana.

Pakkasimme mukaan liikaa vaatteita, sillä matkalta tuli ostettua niitä jonkin verran lisää. Muita varusteita meillä oli mukana sopivasti, tosin telttailtaessa mukana on oltava paljon varusteita. Tästä syystä autossa on tilaa hyvin rajallisesti, ja auton pakkaamiseen ja purkamiseen meni päivittäin turhauttavan paljon aikaa. Pyrimme ottamaan kenkiä mukaan mahdollisimman vähän, sillä ne vievät tilaa ja siksi meille tuli hieman ongelmia niiden kanssa matkan aikana. Kävelimme matkan aikana enemmän kuin oletimme.

Olisi ollut järkevää merkitä ylös saman tien kohteiden koordinaatit osoitteiden lisäksi, sillä navigaattori ei aina löydä kaikkia kohteita osoitteiden perusteella. Lisäksi monessa maassa ongelmaksi tuli, että samannimisiä paikkakuntia oli todella monta. Aluksi luotimme hieman liikaa navigaattoriin, sillä välillä se oikaisi hyvin pienten teiden kautta ja meillä kului kapeiden oikopolkujen ajamiseen turhaa aikaa. Navigaattori ei myöskään kerro kuinka kapeita ja jyrkkiä kaupunkien kadut ovat. Tämä oli ongelmana erityisesti vanhojen keskiaikaisten kaupunkien keskustoissa, kuten Toledossa ja Granadassa. Vastaavia ongelmia meillä ei ole ollut Suomessa. Tämä johtuu luultavasti siitä, että Suomessa navigaattorien karttojen tienopeudet pitävät paremmin paikkaansa ja siitä, että Suomessa on normaalisti mahdollista ajaa tienopeutta eikä teiden kunto ole ongelma. Välttyäkseen turhilta virheiltä, navigaattoriin on järkevää ohjelmoida lyhyehköjä etappeja ja tarkistaa matkareittiä päivän mittaan. Navigaattoreista ei myöskään löydy tarkempaa tietoa siitä millaisia pysäköintihallit ovat. Automme ei mahtunut moneen pysäköintihalliin sen leveyden ja korkeuden takia muun muassa Lyonissa ja Luxembourgiin. Vaikka navigaattoreissa on puutteita, ne kuitenkin helpottavat matkustamista todella paljon. Aikaisemmilla matkoillamme käytimme pelkästään perinteisiä paperikarttoja. Enää en lähtisi pitkälle automatkalle ilman navigaattoria.

Huomasimme että Saksassa ja Itävallassa pankki- ja luottokortit eivät kelvanneet monessa paikassa. Näissä maissa olisi pitänyt olla paikallinen pankki- tai luottokortti, joka tuli meille yllätyksenä. Onneksi meillä oli käteistä rahaa mukana tarpeeksi. Kaikkialla muualla kortit kävivät maksuvälineenä yleisesti.

Koska jouduimme pysähtymään muutamaksi päiväksi auto-ongelmien ja muiden viivästyksien takia, päätimme jättää Marokossa käymisen väliin. Mikäli meillä olisi ollut enemmän välipäiviä, olisimme ehkä voineet kiritä aikataulua ja käydä myös siellä. Matkabudjettimme tosin pysyi hyvin kurissa kun jätimme tämän väliin. Pakollisiin kuuluihin meillä meni keskimäärin päivässä 180–190 € suunnitellun 150 € sijaan. Tämä johtui muun muassa siitä, että erityisen kuumilla ilmoilla ja loppumatkasta hotellit olivat telttaa mukavampi yöpymisvaihtoehto. Lisäksi äitini loukkasi jalkansa, joten hotellit olivat telttaa kätevämpiä.

Aloin varata hotellin seuraavaksi yöksi edellisenä iltana, sillä tämä säästi huomattavasti rahaa ja aikaa, verrattuna siihen että olisimme käyttäneet hotelleja ilman

ennakkovarausta. Internetin hotellihakukoneilla löytyi varsin edullisia ja hyvä-tasoisia huoneita ilmastoinnilla. Totesimme että WLAN-yhteyksien löytäminen ei ollut ongelma, vaan yhteyksiä oli saatavana lähes jokaisella leirintäalueella ja hottelissa, tosin ne olivat yleensä maksullisia, joskin suhteellisen edullisia.

Maksuteiden ja -siltojen kanssa täytyy olla tarkkana erityisesti Portugalissa ja Itävallassa. Portugalissa täytyy ilmoittautua elektroniseen maksujärjestelmään, jota valvotaan valokuvaamalla autot. Itävallassa taas yleinen moottoritietarra ei koske kaikkia moottoriteitä ja siltoja. Siellä on lisämaksuja määrätyille osuuksille ja silloille. Selittelimme valvojille noloina yhtä osuutta, jonka luulimme maksaneemme. Olisi pitänyt lukea Autolla Eurooppaan -kirjan ohjeet tarkemmin. Säästyimme kuitenkin sakoilta.

Uutena ongelmana huomasin ihmisten haluttomuuden puhua englantia, vaikka he osasivat sitä. Nämä ihmiset olivat myös äärimmäisen töykeitä joutuessaan puhumaan englantia. En ole törmännyt vastaavaan ilmiöön koskaan aiemmin mutta nyt tätä tapahtui monessa maassa useaan otteeseen, jopa turistikohteissa. Monessa Euroopan maassa ei selkeästi panosteta ollenkaan asiakaspalveluun ja matkailun koulutusohjelmat ontuvat pahasti. Toisaalta taas esimerkiksi Portugalissa ja Luxemburgissa palvelu oli joka paikassa erinomaista, vaikka yhteistä kieltä ei aina löytynytäkään.

6.2 Jatkotutkimusehdotus

Autoliitto kehittää tällä hetkellä matkapuhelinkarttoja ja valmiita matkareittiehdotuksia asiakkaidensa käyttöön. Kirjasin koko matkareittimme ajan käyttämiemme teiden tienumerot ylös, sekä tietoa teiden kunnosta ja tien varrella olevista nähtävyyksistä. Tästä materiaalista olisi hyvin paljon hyötyä matkapuhelinsovellusten tekoon. Matkailijat hyötyisivät tästä erityisesti Euroopan Unionin alueella, sillä ensi vuonna matkapuhelinoperaattorit lopettavat lisämaksujen perimisen internetin käytöstä.

6.3 Itsearviointi

Opinnäytetyöni aihe oli mielestäni mielenkiintoinen, joten siitä oli mukava kirjoittaa kun pääsin siinä alkuun. Erityisen mukavaksi koin vanhojen matkapäiväkirjojen käytön, sekä autoilun historiaan tutustumisen. Valitsin aiheeksi automatkailun, sillä se on ollut harrastukseni tavalla tai toisella koko elämäni ajan. Itse toiminnallisen työn toteutus oli unohtumaton kokemus. Mielenkiintoisin työvaihe oli matkan suunnittelu ja toteutus. Opinnäytetyöni kirjoittaminen kesti arvioitua pidempään, sillä alkuperäinen näkökohta muuttui hieman ja lähteiden löytäminen ja läpikäilyminen vei enemmän aikaa kuin oletin. Erityisesti projektikirjallisuuteen tutustuminen vei paljon aikaa. Olisi ollut järkevää laatia aluksi tarkka aikataulu ja myös pysyä siinä. Tämän takia loppuvaiheessa tuli kiire ja olisin voinut kirjoittaa joistakin osioista hieman enemmän. Lisäksi olisin myös voinut tehdä jonkun kaavion tai kartan, mutten kokenut sitä välttämättömäksi. Mielestäni vastasin asettamiini tutkimuskysymyksiin. Tämän opinnäytetyön avulla sain myös oppia uusia asioita ja samalla kehittää omaa osaamistani.

7 YHTEENVETO

Opinnäytetyöni tavoitteena oli suunnitella ja toteuttaa ajallisesti pitkä automatka onnistuneesti, selvittää kohteen saavutettavuuden merkitys sekä millä tavoin mahdollisiin riskeihin voi varautua. Toteutin opinnäytetyöni toiminnallisena. Työni toimeksiantajana toimi Autoliitto.

Kävin matkareittiämme suunnitellessani läpi suuren määrän materiaalia. Tämä oli erittäin aikaa vievää ja olisi ollut järkevää aloittaa se jo aiemmin. Oli myös vaikeaa valita mitä nähtävyyksiä ottaisimme reittiimme mukaan niiden runsauden takia. Kohteiden valinnoissa näkyy vahvasti oma kiinnostukseni Unescon maailmanperintökohteisiin.

Kirjoitin laajalti autoilun historiasta Suomessa. Autokannan kasvu ja maanteiden kehitys määrällisesti ja laadullisesti lisäsi oleellisesti automatkailua. Yksityisautojen omistus lisääntyi Suomessa vasta sotien jälkeen. Autoliitto on edistänyt omalta osaltaan automatkailua. Autoliitolta saa paljon tärkeitä matkailupalveluja, sekä tietoa automatkailusta.

Nähtävyydellä tarkoitetaan kohdetta joka kiinnostaa matkailijoita. Nähtävyydet voidaan jakaa luontokohteisiin, kulttuurikohteisiin sekä niiden yhdistelmiin. Muun muassa Unescon maailmanperintöluettelossa käytetään tätä jaottelutapaa. Saavutettavuudella kuvataan mahdollisuutta päästä tiettyyn kohteeseen. Esteettömyys puolestaan tarkoittaa itse kohteessa kulkemisen helppoutta.

Pitkä, kertaluontoinen lomamatka voidaan määritellä projektiksi, joten se on opinnäytetyöni teoreettinen viitekehys. Opinnäytetyöni projektityyppi on toteutusprojekti. Projektia varten tutustuin alan kirjallisuuteen, jonka avulla käsittelin teoriaosuudessa projektin elinkaaren eri vaiheet. Esittelin myös automatkan suunnittelua projektityönä. Pohdin myös projektin mahdollisia riskejä ja niiden minimoimista. Esittelin myös lyhyesti matkan käytännön toteutuksen.

LÄHTEET

Autoalan tiedotuskeskus 2013. Automäärän kehitys 1940–2012 [viitattu 25.10.2013]. Saatavissa:

http://www.autoalantiedotuskeskus.fi/tilastot/suomen_autokanta/autokannan_kehitys/automaaran_kehitys.

Autoliitto 2011. Autoillen Euroopassa. Tampere: Esa Print.

Autoliitto 2012. Autoliitto [viitattu 20.11.2012]. Saatavissa: www.autoliitto.fi/autoliitto.

Autoliitto 2013a. Historiaa [viitattu 29.10.2013]. Saatavissa: <http://www.autoliitto.fi/autoliitto/info/historiaa/>.

Autoliitto 2013b. Neuvonta [viitattu 29.10.2013]. Saatavissa: <http://www.autoliitto.fi/edut-jasenyys/neuvonta/>.

Autoliitto 2013c. Alennukset [viitattu 29.10.2013]. Saatavissa: <http://www.autoliitto.fi/edut-jasenyys/alennukset/>.

Autoliitto 2013d. Tietopankki [viitattu 29.10.2013]. Saatavissa: <http://www.autoliitto.fi/tietopankki/>.

Autoliitto 2013e. Matkakohteet [viitattu 29.10.2013]. Saatavissa: <http://www.autoliitto.fi/matkailu/matkakohteet/>.

Autoliitto 2013f. Muu Eurooppa [viitattu 29.10.2013]. Saatavissa: <http://www.autoliitto.fi/matkailu/matkakohteet/muu-eurooppa/>.

Autoliitto 2013g. Asiapaperit [viitattu 29.10.2013]. Saatavissa: <http://www.autoliitto.fi/matkailu/asiapaperit/>.

Autoliitto 2013h. Palveluhaku [viitattu 31.10.2013]. Saatavissa: <http://www.autoliitto.fi/edut-jasenyys/alennukset/palveluhaku/?x1547555=6632093>.

Aven Armand 2012a. The visit [viitattu 12.11.2013]. Saatavissa: <http://www.aven-armand.com/en-gb/visite.aspx>.

Aven Armand 2012b. Practical informations [viitattu 12.11.2013]. Saatavissa: <http://www.aven-armand.com/en-gb/infospratiques.aspx>.

BLS 2007. Kandersteg-Goppenstein in a mere 15 minutes [viitattu 11.11.2013]. Saatavissa: <http://www.bls.ch/e/autoverlad/autoverlad.php>.

Cooper C., Fletcher J., Fyall A., Gilbert D. & Wanhil S. 2008. Tourism: Principles and Practice. 4. painos. Harlow: Pearson Educational.

European commission 2013. EU transport in figures,75 [viitattu 20.10. 2013]. Saatavissa: <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/doc/2013/pocketbook2013.pdf>.

Großglockner Hochalpenstraßen 2011. Rates 2013 [viitattu 11.11.2013]. Saatavissa: <http://www.grossglockner.at/en/preise/>.

Hyvinkään Liikenne 2013. Yrityskuvaus: Hyvinkään Liikenne Oy:n historia ja toiminta [viitattu 16.11.2013]. Saatavissa: <http://hyvinkaanliikenne.fi/>.

Keränen, V. 2013. Arktinen maantieteellinen saavutettavuus [viitattu 15.10.2013]. Saatavissa: <http://www.oulu.fi/sites/default/files/content/Arktinen%20maantieteellinen%20saavutettavuus.pdf>.

Kettunen, S. 2009. Onnistu projektissa. 2. uudistettu painos. Juva: WSOYpro.

Kokkola, A. & A. 1953. Matkapäiväkirja. Julkaisematon.

Kokkola, A. & A. 1962. Matkapäiväkirja. Julkaisematon.

Kokkola, A. & A. 1968. Matkapäiväkirja. Julkaisematon.

Kokkola, A. & A. 1970. Matkapäiväkirja. Julkaisematon

Liikennevirasto 2013. Tietilasto 2012, 8 [viitattu 19.10.2013]. Saatavissa: http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lti_2013-06_tietilasto_2012_web.pdf.

Matkailututkimus Mäki 2013a. Tutkimukset [viitattu 30.11.2013]. Saatavissa:
<http://www.matkailututkimusmaki.fi/tutkimukset/tutkimukset2>.

Matkailututkimus Mäki 2013b. Automatkailututkimus 2004 [viitattu 30.11.2013].
Saatavissa:
<http://www.matkailututkimusmaki.fi/tutkimukset/automatkailututkimus-2004>.

Matkailututkimus Mäki 2013c. Automatkailututkimus 2006 [viitattu 30.11.2013].
Saatavissa:
<http://www.matkailututkimusmaki.fi/tutkimukset/automatkailututkimus-2006>.

Matkailututkimus Mäki 2013d. Automatkailututkimus 2009 [viitattu 30.11.2013].
Saatavissa:
<http://www.matkailututkimusmaki.fi/tutkimukset/automatkailututkimus-2009>.

Matkailututkimus Mäki 2013e. Automatkailututkimus 2010 [viitattu 30.11.2013].
Saatavissa:
<http://www.matkailututkimusmaki.fi/tutkimukset/automatkailututkimus-2010>.

Matkailututkimus Mäki 2013f. Automatkailututkimus 2011 [viitattu 22.10.2013].
Saatavissa:
<http://www.matkailututkimusmaki.fi/tutkimukset/automatkailututkimus-2011>.

Nenonen, M. 2007. Syntyvätkö työttömien pakkotyömaat uudelleen? [viitattu 15.11.2013]. Saatavissa:
https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/16503/parjaamisen_ajat_vv20_2007.pdf?sequence=1.

Office de Tourisme de Chamonix 2013. Aiguille du midi cable car – Panoramic Mont-Blanc Gondola [viitattu 11.11.2013]. Saatavissa:
<http://www.chamonix.com/aiguille-du-midi,80,en.html>.

Pelin, R. 2009. Projektihallinnan käsikirja. 6. uudistettu painos. Jyväskylä: Gummerus.

Perälä, R. 2006. Häkäpöntöt bensa korvikkeena. YLE [viitattu 25.10.2013]. Saatavissa:

http://yle.fi/elavaarkisto/artikkelit/hakapontot_bensan_korvikkeena_15172.html#media=15173.

Perälä, R. 2008. Kun kelirikko yllätti Lapin. YLE [viitattu 16.11.2013]. Saatavissa:

http://yle.fi/elavaarkisto/artikkelit/kun_kelirikko_yllatti_lapin_27593.html#media=27594.

Ruuska, K. 1999. Projekti hallintaan. 3. uudistettu painos. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino.

SBB 2013. Online timetable [viitattu 11.11.2013]. Saatavissa:

<http://fahrplan.sbb.ch/bin/query.exe/en?>

Taksi Itä-Suomi 2013. Historiaa [viitattu 19.10.2013]. Saatavissa:

<http://www.taksijoensuu.fi/taksi+joensuu/historiaa>.

Tilastokeskus 2007. Vuosisata suomalaista autoilua [viitattu 25.10.2013]. Saatavissa: <http://www.stat.fi/tup/suomi90/lokakuu.html>.

Trafi 2013. Liikenteessä olevien ajoneuvojen määrä lähestyy 5 miljoonaa [viitattu 30.11.2013]. Saatavissa:

http://www.trafi.fi/tietoa_trafista/ajankohtaista/2057/liikenteessa_olevien_ajoneuvojen_maara_lahestyy_5_miljoonaa.

Unesco 2008. World Heritage Information Kit [viitattu 20.10.2013]. Saatavissa:

http://whc.unesco.org/documents/publi_infokit_en.pdf.

Varkauden kaupunki 2013. Saavutettavuus -hanke [viitattu 11.11.2013]. Saatavissa: http://www.varkaus.fi/tietoa_varkaudesta/saavutettavuus-hanke/.

Virtanen, P. 2009. Projekti strategian toteuttajana. Helsinki: Tietosanoma.

Vuoristo, K-V. 2000. Matkailun muodot. Porvoo: WSOY/WS Bookwell.

YLE 2013. Aikamatkailu arkeen: Autoilu [viitattu 11.10.2013]. Saatavissa:
<http://oppiminen.yle.fi/historia-suomi/arjen-historiaa/aikamatka-arkeen-autoilu>

Yli-Ojanperä, E. 2013. Automatka 70-luvulle [viitattu 10.10.2013]. Saatavissa:
http://yle.fi/elavaarkisto/artikkelit/lomamatka_70-luvulle_96499.html#media=96497.

LIITE 1

Matkakertomus

(1) Matkamme alkoi 24.6. vanhempieni kotoa Vääksystä Helsinkiin, josta menimme autolautalla Travemüнден ja sieltä Lübeckiin (Unescon maailmanperintökohde, jatkossa käytän tästä lyhennettä Unesco), jossa yövyimme.

(3) 26.6. lähdimme ajamaan sieltä Hannoverin ja Hildesheimin (Unesco) kautta Harzin vuoristossa sijaitsevaan Goslariin, jossa yövyimme seuraavan yön. Hannoverissa tutustuimme Herrenhäuser Gartenin barokki- ja kasvitieteelliseen puutarhaan ja Hildesheimissa kävimme kahdessa eri maailmaperintökohdekirkossa.

(4) 27.6. vierailimme Goslarin vanhassa kaupungissa (Unesco) . Harzin vuoristossa ajoimme kansallispuiston lävitse. Eisenachissa vierailimme Wartburgin linnassa (Unesco), jossa Martti Luther käänsi Uuden Testamentin saksaksi.

(5) 28.6. tutustuimme Würzburgin piispanlinnaan (Unesco), sekä Bambergin vanhaan keskusta (Unesco) ja yövyimme Münchenissä.

(6) 29.6. tutustuimme Müncheniin bussilla ja iltapäivällä omalla autolla Dachaun keskitysleiriin.

(7) 30.6. lähdimme Münchenistä kohti Itävallan Salzburgia (Unesco). Vierailimme Salzwelten Halleinin suolakaivoksessa. Aikataulullisista syistä Eisriesenwelt Werfenissä vierailu jäi väliin ja automme jäähdytys alkoi pitää omituista ääntä. Viikonloppu menikin sitten maanantaita odotellessa, jolloin pääsimme käyttämään automme korjaamolla. Onneksemme autossa ei ollut vikaa, vaan ilmeisesti tuulettimeen oli päässyt roskia. Ikävä kyllä viikonlopun aikana kohdallemme tosin osui iso raekuuro, joka sai kaikki autot lommoille.

(8) 1.7. Korjaamon avautumista odotellessa lähdimme tutustumaan paikallisiin nähtävyyksiin ja löysimmekin Liechtensteinklammin putoukset sekä niiden kaivaman upean rotkon St. Johanissa.

(9) 2.7. Maanantaina pääsimme vihdoin pikaiselle korjaamokäynnille ja sen jälkeen lähdimme ajamaan Großglocknerstraße. Tällä Alppitiellä on upeat maise-

mat, etenkin sen korkeimmalla kohdalla Edelweisspitzellä (2 571 m). Poikkesimme myös Kaiser-Franz-Josefs-Höhen jäätiköllä. Kävimme vielä saman päivän aikana Italian puolella pikaisesti ja tulimme takaisin Itävallan puolelle. Tutustuimme myös Europabrückeeseen ja Seefeldiin.

(10) 3.7. Aamulla aikaisin lähdimme ajamaan kohti Füssenin Neuschwansteinin linnaa, jota Disney käytti esikuvana prinsessa Ruusunen linnasta. Matkalla ihailimme Saksan korkeinta huippua Zugspitzeä. Lippujonossa totesimme että linnaan kannattaa tilata liput etukäteen, joskin tämä on sikäli hankalaa, että linna sijaitsee korkean kukkulan päällä ja liput pitää ostaa mäen alta. Lippuihin on merkitty tarkka kierroksen lähtöaika, joten on todella vaikeaa osata arvioida kuinka paljon aikaa tarvitsee varata päästäkseen kierroksen lähtöpaikkaan. Myöhästyneitä ei päästetä ollenkaan kierrokselle. Loppujen lopuksi jonottamiseen tuhrautui aikaa neljä tuntia, ja linnakierros kesti puolisen tuntia. Linna itsessään oli kuitenkin näkemisen arvoinen.

(11) Aamulla 4.7. lähdimme Waldbadista kohti Liechtensteinia ja Sveitsiä. Liechtensteinissa kävimme valokuvaamassa Vaduzin linnaa ulkoapäin sekä sieltä avautuvia maisemia Reinin laaksoon. Linnalta ajoimme Andermattin ja sitten Sustenpassin kautta Meiringeniin, jossa yövyimme. Sustenpassin tienvarsilla kasvoi runsaasti alppiruusuja.

(12) 5.7. Ajoimme Brienz-järven pohjoisrantaan pitkin Interlakeniin ja edelleen Grindelwaldiin. Alkuperäisten suunnitelmien mukaan meidän olisi pitänyt käydä Jungfraujochissa junalla, josta olisi päässyt näkemään Aletschjäätikön (Unesco), mutta päätimme jättää tämän väliin kohtuuttomien hintojen takia. Tämän jälkeen palasimme takaisin Interlakeniin, josta ajoimme Kanderstegiin ja siellä auto ajettiin Goppensteinin junaan. Matka kesti 15 minuuttia. Täschissä pysäköimme autotalliin ja lähdimme junalla tutustumaan Zermattiin. Mikäli haluaa nähdä Matterhornin huipun, Zermattissa pitää olla aikaisin aamulla iltapäivän pilvipeitteen takia. Zermattista palasimme takaisin reitillemme Rhonen laaksoon, jossa yövyimme Sierressä.

(13) 6.7. matka jatkui Ranskan puolelle Chamonix-Mont-Blancille, jossa piipahdimme köysiradalla Aiguille du Midillä (3 842 m), josta näimme Mont Blancin huipun. Yövyimme Genevessä yhdellä matkan hienoimmalla leirialueella.

(14) 7.7. tutustuimme Geneveen ja kävimme kuvaamassa Jet d'Eau. Seuraavaksi lähdimme ajamaan kohti Lyonia, jonka vanhassa keskustassa (Unesco) kiertelimme. Lyonissa totesimme ensi kertaa että navigaattorin kanssa saa olla varovainen, sillä navigaattori ei kerro kuinka kapeita kadut ovat. Yövyimme Le Puy-en-Velayssa.

(15) 8.7. kävimme Le Puy-en-Velayn Notre Damessa (Unesco) sekä kiipesimme 268 kivirappua Saint Michel d'Aiguilhe -kappelille (Unesco). Kaupungissa oli paljon perinteitä vaalivia pikkukauppoja ja erityisesti nyplättyä pitsiä myyviä paikkoja. Yövyimme Salvinsacissa.

(16) 9.7. kävimme Aven Armandin tippukiviluolissa (Unesco). Iltapäivällä kävimme maailman korkeimmalla sillalla Millaussa. Yövyimme Välimeren rannalla Narbonnessa.

(17) 10.7 Narbonnesta suuntasimme Figueresiin, jossa vierailimme Salvador Dalín museossa. Museoon on aina todella pitkät jonot ja jonotusaika tuntuu entistä pidemmältä kuumuuden ja varjon puutteen takia. Palasimme takaisin Välimeren rannalle Malgrat de Marin kohdalla ja ajoimme el Masnouhun asti, jossa yövyimme.

(18) 11.7. suuntasimme junalla Barcelonaan, jossa liikuimme metrolla. Ensiksi kävimme Antoni Gaudin suunnittelemassa Sagrada Família kirkossa (Unesco), josta lähdimme metrolla La Rambla -pääkadulle kävelemään ja tapaksia maistelemaan. Erityisesti mainitsemisen arvoinen on myös La Boqueria kauppahalli ja sen ruokatarjonta. Toki kävimme myös hieman ostoksilla muun muassa El Corte Inglés -tavaratalossa.

(19) 12.7. suuntasimme Tarragonan maailmanperintökohteisiin (Unesco). Ajeelimme Välimeren rannan tuntumassa koko päivän, ja poikkesimme muun muassa Peñíscolassa, joka on tunnettu linnastaan ja hiekkarannoistaan. Yövyimme leirialueella Playa Almardassa Valencian pohjoispuolella.

(20) 13.7. kävimme Valencian vanhassa silkkihallissa Lonja de la Sedassa (Unesco), sekä Valencian kauppahallissa. Ajoimme vielä illalla Madridiin suorinta tietä.

(21) 14.7 lähdimme Madridiin bussilla ja tutustuimme Madridin ydinkeskustaan jalan sekä metrolla. Ihailimme muun muassa kuninkaanlinnaa, sekä Plaza Mayorin ja Puerta del Solin aukioita. Madridissa oli kesä–heinäkuussa suuri maksullinen kuukauden kestävä musiikkitapahtuma kuninkaanlinnan puistossa. Samaan aikaan oli lisäksi ilmaisia musiikkitapahtumia sekä muita tapahtumia ympäri kaupunkia. Näimme esimerkiksi hassuihin asuihin ja erikoisilla pyörillä liikenteessä olevan satapäisen joukon, sekä valtavasti erilaisia katutaiteilijoita. Madrid on mukava kaupunki ostoksien tekoon sekä katukahviloissa istuskeluun. Kävimme yhdessä Museo del Jamon -ketjun ravintolassa, joka oli mielenkiintoinen kokemus, sillä ravintoloiden katoissa riippuu kuivalihatuotteita satamäärin.

(22) 15.7. lähdimme uudestaan Madridiin ja tällä kertaa kävimme bussikiertoajellulla. Kiertoaajelun aikana pysähdyimme tutustumaan Museo del Prado taidemuseoon, joka on yksi Euroopan tunnetuimpia taidemuseoita. Kiertoaajellulla meille selvisi kuinka laaja ja arkkitehtuurisesti värikäs kaupunki Madrid on.

(23) 16.7. lähdimme Madridista Toledon (Unesco) kautta Górdobaan. Tätä ei voi painottaa tarpeeksi, Toledo on ei kannata lähteä missään nimessä omalla autolla. Toledon vanha keskusta on upea maailmanperintökohde, joka sijaitsee joen ympäröimällä jyrkällä mäellä jota ympäröivät muurit. Yritimme etsiä pysäköintipaikkaa autolle ja jouduimme navigaattorin johdattamana vanhaan keskustaan. Kadut ovat todella jyrkkiä ja sileäksi hioutuneita mukulakivikatuja. Navigaattori ei myöskään kerro kuinka leveitä tiet ovat, ja huomasimme vasta yksisuuntaiselle kadulle jouttuamme, että katu oli kapeampi kuin automme eikä autoa pystynyt kääntämään. Loppujen lopuksi pääsimme läpi peilit sisään kääntämällä. Kokemusta ei voi suositella herkkähermoisille. Toledosta pois päästyämme ajoimme valtavien vehnä- ja oliiviviljelmien välistä Córdobaan.

(24) 17.7 Aamu Córdobassa alkoi poliisiasemalla käynnillä kännykkäni varastamisen takia. Helppointa tämä oli taksilla, kunhan löysin ensin taksikuskin joka osasi englantia. Poliisiasemalla kommunikointi hoidettiin lähinnä pantomiimin avulla. Ikävempien asioiden jälkeen lähdimme tutustumaan Córdoban vanhaan kes-

kustaan (Unesco), josta jäi erityisesti mieleen juutalaiskorttelit sekä La Mezquita - moskeija, joka on nykyisin katedraali. Vanhassa keskustassa on hyvin paljon muista maista tulleita kerjäläisiä. Córdobasta lähdimme ajamaan Granadaan ja matkalla näimme valtavia oliiviviljelmiä. Myös Granadan vanhaa keskustaa on syytä välttää omalla autolla kapeiden katujen takia. Kävimme usean hotellin pi-
hassa mutta ongelmaksi muodostui se että suurin osa kaupungin hotelleista sijaitsee paikoissa, jonne ei saa pysäköityä omaa autoa. Päädyimmekin yöpymään ai-
van kaupungin laidalla sijaitsevassa hotellissa. Varasimme samana päivänä liput Alhambraan, mutta saimme ne vasta seuraavaksi illaksi.

(25) 18.7. lähdimme puolenpäivän maissa tutustumaan Granadaan bussilla. Käve-
limme kaupungilla ja kävimme muun muassa Granadan katedraalissa, jonka jäl-
keen lähdimme taksilla Alhambraan (Unesco). Palatsialue on todella laaja ja itse
palatsille kävely kestääkin puolisen tuntia, tosin alueella on paljon mielenkiintoi-
sia rakennuksia, istutuksia sekä vesielementtejä. Alueelle myydään rajallinen
määrä lippuja päivässä ja liput pääsevätkin loppumaan päivittäin. Matkailijoiden
paljous, palatsiin jonottaminen, pitkä kävelymatka ja paahtava kuumuus eivät teh-
neet kokemuksesta kovinkaan nautittavaa vaikka itse palatsialue olikin hieno.

(26) 19.7. lähdimme Granadasta Sierra Nevadan yli Välimeren rannalle. Nerjassa
kävimme tippukiviluolassa, josta suuntasimme Málagaan. Málagaassa kävimme
Pablo Picasson synnyinkodissa sekä Museo Picasso Málagaassa. Ajoimme rannik-
koa pitkin Torremolinoksen ja Furngirolan kautta Marbellaan, jossa yövyimme.

(27) 20.7. lähdimme katsomaan Rondaa ja muita Andalusian viehättäviä valkoisia
kaupunkeja, kuten Gaucinia ja Casaresia. Tämä reitti oli maisemien vuoksi upea.
Ronda on sijaintinsa takia mielenkiintoinen, sillä se on rakennettu jyrkkäseinäisen
ja syvän El Tajo -rotkon ympärille. Rondassa on myös Espanjan vanhin härkätai-
teluareena, jonka yhteydessä on lisäksi härkätaiistelumuseo. Iltapäivällä kävimme
vielä ihailemassa Gibraltarin kalliota, mutta koska lämpötila oli 42 astetta, pää-
timme käydä silloin vain uimassa. Totesimme myös että Gibraltariin ei kannata
lähteä ollenkaan omalla autolla jonojen takia. Yövyimme lopulta Tarifassa.

(28) 21.7. palasimme Tarifasta Gibraltariin ja kävimme rajalta ostetulla opastetul-
la autokierroksella. Gibraltarin kadut olivat paikoin hyvin kapeita sekä jyrkkiä.

Osa kaduista oli myös suljettu kokonaan yksityisautoilta. Matkailijoita kuljettavat taksit ja tila-autot pääsivät kaikkialle. Kiertoajelulipun hintaan sisältyi myös sisäänpääsy kolmeen kohteeseen. Kävimme katsomassa magotteja eli berberinapinoita, Saint Michaelin tippukiviluolaa sekä Gibraltarin suuren piirityksen tunneleita. Vuoren päältä avautui upeat maisemat Afrikkaan, sekä Espanjan puolelle. Kierroksen päätteeksi tutustuimme Main Streetin pubeihin sekä verovapaita tuotteita myyviin kauppoihin. Ajoimme uudestaan Tarifan ohi ja matkan aikana näimme valtavia tuulimyllyvoimaloita. Erityisesti leijalautailu näytti suosituilta lajilta Tarifan länsipuolen rannikolla. Cádiz on pitkänomainen kaupunki joka perustettu marskimaalle, ja tämä erottui maisemallisesti hyvin paljon muusta rannikosta. Cádizin ja Sevillan välisen tien varressa oli paljon valtavia aurinkovoimaloita. Yövyimme Sevillan lähetyillä.

(29) 22.7. tutustuimme Sevillan keskustaan kävellen. Kävimme Alcázarin kuninkaallisissa palatsirakennuksissa (Unesco), jotka muistuttivat paljon Alhambran pääpalatsin arkkitehtuuria. Mielestäni Alcázar on kokemuksena paljon Alhambraa mukavampi, vaikka Alhambra on jostain syystä paljon tunnetumpi. Alcázarin vieressä sijaitsee yksi maailman suurimmista kirkoista, Santa Marían katedraali (Unesco), sekä sen yhteydessä oleva Sevillan symboli, Giraldan torni. Katedraalin paikalla oli aikaisemmin moskeija ja Giraldan torni oli sen minareetti. Sevillasta lähdimme ajamaan Algarven rannikolle päin Faron kautta. Yövyimme Portugalin puolella Quarteirassa.

(30) 23.7. Ajoimme Albufeiran kautta Lagosiin, jossa kävimme Algarven rannikon yhdellä tunnetuimmalla uimarannoista, Praia da Rochalla. Koko rannikolla oli mahdollisuus harrastaa erilaisia tuulen liittyviä urheilulajeja sekä maalla että merellä. Kävimme myös Manner-Euroopan lounaisimmassa paikassa, Cabo de São Vincentessä lähellä Sagresia. Paikalla on Euroopan toiseksi tehokkain sähköistetty majakka. Koko Portugalin rannikko on jyrkkää ja puutonta törmärannikkoa. Puiden sijaan rannikolla kasvaa vain matalaa piikkipensaikkaa. Ajoimme matkaa Alvoriiin asti, jossa yövyimme.

(31) 24.7. Jatkoimme matkaa aamu-uinnin jälkeen. Ajoimme kohti Evoraa Silvesin ja Bejan kautta. Silves on tunnettu appelsiinien viljelystä, sekä laajoista korkki-

tammialueista. Beja puolestaan on tunnettua vehnänviljelyaluetta. Évoran vanha keskusta on muurien ympäröimä ja Unescon maailmanperintökohde (Unesco). Tutustuimme muun muassa Igreja de São Francisco -kirkon vieressä olevaan Capela des Ossos -kappeliin, joka on koristeltu sisäpuolelta yli 5 000 munkin luilla sekä Templo Romano -temppelin raunioihin. Kaikkialla Portugalissa on yleistä että rakennukset koristellaan sisältä ja ulkoa lasitetuilla keraamisilla laatoilla, joita kutsutaan azulejoiksi. Samana päivänä ajoimme vielä Lissaboniin.

(32) 25.7. Aamulla lähdimme bussilla Belemiin, joka on Lissabonin kaupunginosa. Hieronymuksen luostari on yksi Portugalin upeimmista arkkitehtuurisista nähtävyyksistä (Unesco). Luostarissa on suuri sisäpiha ja luostariin on haudattu muun muassa Vasco da Gama. Luostarin vastapäätä Tejo-joen varrella sijaitsee Padrão dos Descobrimentos -patsas. Patsaassa on kuvattuna 33 portugalilaista löytöretkeilijää ja sen päältä pääsee katselemaan maisemia. Lähellä näitä kohteita sijaitsee myös toinen maailmanperintökohde, Belémin torni (Unesco), joka on rakennettu Lissabonin sataman suojaksi. Lähdimme käymään taksilla Lissabonin korkeimmalla kohdalla, joka sijaitsee Alfaman kaupunginosassa. Teimme siellä myös kävelykierroksen. Alueella oli paljon azulejoilla koristeltuja taloja ja kapeita, mutkaisia katuja. Kaupunginosa on rakennettu jyrkälle kukkulalle ja katukuvaan kuuluvat oleellisesti raitiovaunut. Kävelykierroksen jälkeen palasimme bussilla leirintäalueelle.

(33) 26.7. Teimme seuraavana päivänä kiertoajelun kaksikerrosbussilla Lissabonissa. Pysähdyimme muutamaan otteeseen kierroksella ja tutustuimme muun muassa Rua Augusta -pääkadun eri putiikkeihin, ravintoloihin ja katutaiteilijoihin ja katuvilimään. Kävin myös äitini kanssa myös hyvin tunnetussa Elevador de Santa Justa -näköalatornissa. Tällä välin isäni lompakko yritettiin ryöstää.

(34) 27.7. Lissabonista lähdimme kohti Cabo da Roca, joka on Euroopan läntisin kohta. Seuraavaksi suuntasimme Sintraan (Unesco), jossa kävimme Palácio Nacional da Panessa ja Palácio Nacional de Sintrassa, jossa oli muun muassa paljon azulejo -taidetta. Palácio Nacional da Pane sijaitsee korkealla vuorenhuipulla ja se on yksi Portugalin seitsemästä ihmeestä. Palatsia on vaikea kuvailla, sillä siinä

yhdistyy moni tyyliisuunta torneineen ja kupoleineen. Jatkoimme matkaa pohjoista kohti Nazareen, jossa yövyimme.

(35) 28.7. Alcobaçassa kävimme Santa Maria d'Alcobaçan luostarissa (Unesco), jonka pyhäkkö on Portugalin suurin goottilainen kirkko. Luostarin keittiössä oli jopa juokseva vesi. Kirkkoon on haudattu 1300-luvulla kuollut kuningas Dom Pedro sekä hänen salamurhattu vaimonsa Inês de Castro. Heidän tarinansa on yksi keskiajan liikuttavimmista rakkaustarinoista. Batalhan luostarissa (Unesco) on muun muassa Henrik Purjehtijan ja tuntemattomin sotilaiden haudat, joita sotilaat vartioivat ympäri vuorokauden. Matkamme jatkui seuraavaksi Fátimaan, joka on Portugalin tärkein pyhiinvaelluskohde. Fátima on siitä syystä erikoinen pyhiinvaelluskohde, että se on suhteellisen uusi. Kerrotaan, että vuonna 1917 Maria ilmestyi kolmelle lapselle puun oksalla. Siitä lähtien katolilaiset ovat tehneet sinne pyhiinvaellusmatkoja. Basilikan edessä olevalla esplanadilla on polku, jota pitkin pyhiinvaeltajat konttaavat basillikaan. Seuraavaksi käväisimme Aveirossa, joka on kanaalien halkoma pikkukaupunki. Kanaaleissa on paljon värikkäitä tasapohjaisia ja koristeellisia moliceiro-kalastusveneitä. Ajoimme Portoon rannikon vuorovesilaguunin ja sen hiekkadyynien kautta. Yövyimme Portossa.

(36) 29.7. Seuraavan päivän vietimme Portossa ja pidimme vapaapäivän ajamisesta pesten pyykkiä, valokuvia varmuuskopioiden ja leväten.

(37) 30.7. Aamulla menimme paikallisbussilla Porton keskustaan ja siellä teimme turistibussilla kiertoajelun. Porton kaupunkikuvaan hallitsee Douro-joen ylittävä Ponte Luís I -silta, joka yhdistää Porton Vila Nova de Gaian kaupunkiin. Porton vanhin kaupunginosa, Ribeira, on Unescon maailmanperintökohde. Lähes joka talo oli erivärinen ja moni taloista oli päällystetty azulejoilla. Ihmiset kuivattivat pyykkiään naruilla jotka oli viritetty taloista toisiin katujen yli. Vila Nova de Gaian puolella Douro-joen rannalla on lähes kaikki tunnetut portviinimakasiinit. Makasiineihin voi tutustua varaamatta etukäteen vierailuaikaa. Makasiineissa on kierroksia useilla eri kielillä, tosin englanninkielistä kierrosta saattaa joutua odottamaan hetken aikaa. On myös mahdollista mennä fado ja portviini kierrokselle. Vierailimme Gálemín portviinimakasiinissa, jossa tutustuimme heidän viineihinsä ja siihen kuinka portviinejä valmistetaan. Uutena tuttavuutena meille tuli valkoi-

nen portviini, jota ei yleensä saa ostettua ollenkaan Portugalin ulkopuolelta. Sitä tulikin siis ostettua kotiin viemiseksi. Kierroksen jälkeen tutustuimme vielä tarkemmin kävellen Ribeiran kaupunginosaan (Unesco). Vietimme vielä toisen yön Portossa.

(38) 31.7. Aamulla lähdimme tutustumaan Douro-joen alueeseen (Unesco). Laakso on tunnettu laajoista viininviljelyalueistaan. Laakso on kapea ja sen rinteet ovat jyrkät, joten viiniköynnökset on istutettu terassimaisesti. Ajoimme jokilaaksoa pitkin noin 125 kilometriä Peso da Reguaan. Kävimme jokilaaksossa eräällä roomalaiskatolilaisella hautausmaalla, jossa oli hyvin erikoinen hauta. Haudassa oli matala kivireunus ja itse haudan peitti vain lasi. Hautaan siis näki sisälle ja se oli sisustettu karvamatoin ja kukkasin ja pohjalle pääsi kiipeämään tikapuita pitkin. Haudassa oli kahdella puolella hyllyjä, joihin sain kummallekin puolelle kolme arkkua päällekkäin. Seuraavaksi suuntasimme Guimarãesiin (Unesco), joka oli Euroopan kulttuurikaupunki vuonna 2012. Kaupungin keskustassa on avara tori ja monissa taloissa on koristeellisia takorautaisia parvekkeita. Vanhaan kaupungin kadut ovat mukulakiveä joten sinne ei kannata lähteä ollenkaan autolla. Seuraavana kohteenamme oli Barcelos, joka on tunnettu yhdestä Euroopan suurimmasta torista sekä koristeellisista punamustista savikukoista. Yövyimme Portugalin puolella pienellä paikkakunnalla nimeltä Covas.

(39) 1.8. Aamulla lähdimme ajamaan Espanjan puolelle Pontevedran kautta O Groveen. O Grove on tunnettua sinisimpukoiden kasvatusaluetta. Kalastus on tärkeä elinkeino kaupungille ja kävimmekin yhdessä kaupungin kalaravintoloista syömässä ostereita ja muita merenherkkuja. Seuraavaksi suuntasimme Santiago de Compostelaan. Santiago de Compostelan vanhan kaupungin (Unesco) tunnetun kohde on sen katedraali, joka on Pyhän Jaakobin pyhiinvaellusreitin (Unesco) päätepiste. Ihmiset kävelevät reitin jopa Pariisista, Vezelaysta, Le Puysta tai Arlesista asti. Reitin tunnistaa tyylitellystä kampsimpukan kuvasta ja reitti on merkitty hyvin. Lähdimme Santiago de Compostelasta pohjoiseen ja ylitimme Kantabrian vuoret. Yövyimme Biskajanlahden rannalla pienellä paikkakunnalla nimeltä Foz.

(40) 2.8. Ajoimme koko päivän itään moottori- ja moottoriliikenneteitä pitkin, jotka kulkivat rannikon ja vuoriston välissä. Tällä alueella uusittiin monin paikoin moottoriliikenneteitä moottoriteiksi siltoineen. Erittäin suosittu pyhiinvaellusreitti kulki valtatie eteläpuolella. Yövyimme Islaresin kylässä, jossa näimme paljon jalkaisin kulkevia pyhiinvaeltajia.

(41) 3.8. Bilbaossa vierailimme Guggenheimissa. Itse rakennuksena Guggenheim on hieno, mutta näyttelyt eivät vastanneet odotuksiani. Kiertelimme San Sebastiánissa, joka on tunnettu gourmet-ravintoloistaan ja sieltä lähdimme Iruniin. Yövyimme Bordeaux'ssa. Tässä vaiheessa matkaa teimme päätöksen siitä että yövyimme jatkossa vain hotelleissa. Aloin varaamaan hotellin seuraavaksi päiväksi edellisenä iltana.

(42) 4.8. Aamulla tutustuimme Bordeaux'hon, joka on pinta-alaltaan laajin Unescon maailmanperintö kaupunkikohde (Unesco). Kaupungissa meitä kiinnostivat muun muassa Place de la Bourse -aukio, Le miroir d'eau -vesipeili, Place des Quinconces -aukio, Saint-Michelin tori sekä Garonne-joen yli menevä Pont de Pierre -kivisilta. Seuraava kohteemme oli Cognac, jossa vierailimme Hennessyn tehtailla. Neljä suurinta konjakkitaloa tuottaa 90 % konjakeista vaikka eri konjakkitaloja on lähes 200. Jatkoimme matkaa Poitiersin kautta Toursiin, jossa yövyimme.

(43) 5.8. Tutustuimme Loiren laakson (Unesco) kolmeen eri linnahan. Linnat olivat Chenonceau, Cheverny ja Chambord. Chenonceau sijaitsee osittain veden päällä ja linnassa oli suuri ja hyvin hoidettu puutarha. Linnassa oli joka huoneessa myös tuoreita kukka-asetelmia. Cheverny tunnetaan parhaiten Tintti-sarjakuvista. Chevernyssä oli paljon tuoreita kukkia ja seinävaatteita. Linna on edelleen yksityisomistuksessa ja omistajat rahoittavat linnan ylläpidon osittain kenneltoiminnalla. Chambord on suurin Loiren laakson linnoista ja siksi hyvin tunnettu. Linnassa ei ole ollenkaan alkuperäistä sisustusta ja opasteet ovat todella puutteellisia. Hienointa linnassa on sen koko, upeat kierreportaat ja kattoterassit. Yövyimme Orléansissa.

(44) 6.8. Aamulla ajoimme Pariisiin ja veimme tavaramme hotellille. Hotellilta menimme keskustaan paikallisjunalla ja metrolla. Olemme käyneet Pariisissa

monta kertaa, joten tällä kertaa päätimme käydä vain kiertoajelulla. Kiertoajelun jälkeen kävimme syömässä Eiffel-tornin läheisyydessä. Sen jälkeen palasimme hotellille lepäämään. Yllättävää kyllä, tämä hotelli oli matkamme edullisin.

(45) 7.8. Pariisista suuntasimme Champagnen maakuntaan ja ajoimme osan ohjasta samppanjareitistä. Empernayn läpi kulkee Avenue de Champagne, jonka varrella on lukuisia samppanjataloja. Vierailimme Mercierin samppanjatalossa. Seuraavana kohteenamme oli Reims ja sen kaksi maailmanperintökohdetta, Palais du Tau (Unesco) sekä Saint-Remi'n basilika (Unesco), jossa on muun muassa Marc Chagallin lasimaalauksia. Palais du Tau -arkkipiispan palatsi on vaatimatomin koskaan näkemämme maailmanperintökohde. Seuraavaksi kävimme Verdunissa, jossa käytiin rajuja taisteluita ensimmäisen maailmansodan aikana Ranskan ja Saksan välillä. Yövyimme Étainissa.

(46) 8.8. Ajoimme Arlonin kautta Luxemburgin kaupunkiin (Unesco). Viimeisenä maailmanperintökohteenamme oli Trierin Porta Nigra -kaupunginportti (Unesco). Tapasimme Trierissä myös äitini ystäviä. He suosittelivat meille läheistä viinitilaa, josta ostimmekin koko matkan parhaat valko- ja punaviinit. Ajoimme pitkin kaunista Moselin laakson rantaa ja yövyimme Braunebergissä. Siellä kävimme paikallisessa kyläjuhlassa.

(47) 9.8. Aikataulustamme johtuen jouduimme ajamaan nopeammin tämän päivän. Siitä huolimatta ajoimme Koblenziin asti Moselin rantaa pitkin ja sitten suorinta tietä Bonnin, Kölnin, Hannoverin ja Hampurin kautta Stoven pikkukylään. Tämä alue oli meille tuttu jo aiemmilta automatkoiltamme.

(48) 10.8. Aamulla lähdimme ajamaan kohti Kööpenhaminaa, mutta emme ajaneet sinne suorinta tietä. Ensin kävimme Tanskan rajalla olevaa Padborgissa, josta kävimme ostamassa loput tuliaiset kotiin. Sieltä jatkoimme Koldingin ja Odensen kautta Kööpenhaminaan, jossa yövyimme. Kööpenhaminassa oli matkamme kalkein hotelli.

(49) 11.8. Aamulla ajoimme Juutinrauman siltaa pitkin Malmön kautta Åstorp nimiseen pikkukaupunkiin. Siellä kävimme tapaamassa isäni sukulaisia. Sieltä jatkoimme matkaa Jönköpingin ja Norrköpingin kautta suorinta tietä Tukholmaan.

Ainoa tappelu jonka näimme koko matkan aikana, oli Tukholmassa hotellin pihalla, jossa yövyimme matkamme viimeisen yön.

(50) 12.8. Aamulla lähdimme Tukholmasta Turkuun autolautalla. Meillä ei ollut vielä Suomeen tultuakaan kiire kotiin, sillä ehdimme käydä iltakahvilla ystäviemme luona Liedossa. Illalla saavuimme takaisin Vääksyyn. Äidillä alkoi työt seuraavana päivänä klo 9. Vanhempani eivät ole enää ihan nuoria, mutta he suoriutuivat hienosti matkasta. Isä ajoi koko matkan. Kilometrejä matkan aikana kertyi 12 702.