



Satakunnan ammattikorkeakoulu
Satakunta University of Applied Sciences

SINI KILJALA

Satakunnan pyörämatkailun nykytila pyörämatkailijoiden kokemusten perusteella

MATKAILUN TUTKINTO-OHJELMA
2022

Tekijä Kiljala, Sini	Julkaisun laji Opinnäytetyö, AMK	Päivämäärä toukokuu 2022
	Sivumäärä 50 +13	Julkaisun kieli suomi
Julkaisun nimi Satakunnan pyörämatkailun nykytila pyörämatkailijoiden kokemusten perusteella		
Tutkinto-ohjelma Matkailu		
Tiivistelmä <p>Tämän opinnäytetyön aiheena oli Satakunnan pyörämatkailun nykytilan tutkiminen. Työn toimeksiantajana toimi Satakunnan ammattikorkeakoulussa toimiva Matkailun kehittämiskeskus, jonka toteuttamalle 100Bike – Pyörämatkailun kehittäminen Satakunnassa -hankkeelle tämä työ toimii pohjana. Hankkeen tarkoituksena on retki- ja maantiepööräilyn kehittäminen Satakunnassa.</p> <p>Työn tavoitteena oli tutkia pyörämatkailijoiden näkemyksiä ja kokemuksia Satakunnasta pyörämatkailukohteena. Työ toteutettiin määrällisin tutkimusmenetelmin ja tutkimusaineisto kerättiin internetissä toteutettavan kyselyn avulla. Kyselyä jaettiin erilaisissa pyörämatkailuun liittyvissä sähköisissä kanavissa 15.2.2022-7.3.2022 välisenä aikana. Kyselyyn vastasi 248 henkilöä.</p> <p>Kyselyyn saatujen vastausten perusteella vastaajat tekevät Satakunnassa melko lyhyitä, muutaman tunnin tai yhden päivän pituisia pyöräretkiä. Vastausten perusteella tarjolla olevat palvelut ovat jokseenkin riittävät, mutta myös kehityskohteita löytyi. Etenkin taseisempi palvelutarjonta ja siitä tiedottaminen nähtiin tärkeäksi kehityskohteeksi. Eniten vastaajat kaipasivat enemmän kahviloita ja taukopaikkoja. Myös palveluntarjoajien pyöräily-ystävällisempi toiminta nousi vastauksissa esiin. Niiden vastaajien osalta, jotka eivät olleet aiemmin pyörämatkailleet Satakunnassa, nousi esiin kiinnostus vesistö- ja rannikkoalueisiin. Niissä nähtiin potentiaalia kiinnostaviksi pyörämatkailukohteiksi.</p>		
Avainsanat pyörämatkailu, pyöräily, retkipyöräily, Satakunta		

Author Kiljala, Sini	Type of Publication Bachelor's thesis	Date May 2022
	Number of pages 50 + 13	Language of publication: Finnish
Title of publication The current state of cycling tourism in Satakunta based on the experiences of cyclists		
Degree programme Tourism		
Abstract <p>The subject of this thesis was the study of the current state of cycling tourism in Satakunta. The work was commissioned by the Center for Tourism Business Development that operates at the Satakunta University of Applied Sciences. This work serves as the basis for the Center for Tourism Business Development's 100Bike – Development of cycling tourism in Satakunta project. The purpose of the project is to develop cycling tourism in Satakunta.</p> <p>The aim of this thesis was to study the views and experiences of cycling tourists about Satakunta as a cycling destination. The work was carried out using quantitative research methods and the research material was collected using an online survey. The survey was published on various electronic channels related to cycling between 15 February 2022 and 7 March 2022. 248 people responded to the survey.</p> <p>Based on the answers to the survey, the respondents do quite short bicycle trips in Satakunta, lasting a few hours or one day. Based on the answers, the services available are somewhat adequate, but there were also things to be developed. In particular, a more even supply of services and information about it was seen as an important thing to be developed. Respondents most wanted more cafes and rest stops. The cycling-friendly activities of the service providers were also highlighted in the responses. Among those respondents who had not previously cycled in Satakunta, interest in sea and coastal areas was most prominent. They saw in them the potential as interesting cycling destinations.</p>		
Keywords cycling tourism, cycling, Satakunta region		

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	5
2 OPINNÄYTETYÖN TAUSTAT.....	6
2.1 Tavoite, tutkimuskysymykset ja aiheen rajaus.....	6
2.2 Toimeksiantajan esittely.....	6
3 PYÖRÄMATKAILU	7
3.1 Pyörämatkailun eri muodot	7
3.2 Euroopan pyöräilyjärjestöjen kattojärjestö ja EuroVelo	10
3.3 Pyörämatkailijat	11
3.4 Pyörämatkailun tulevaisuuden näkymät	14
3.5 Pyörämatkailun kehittäminen Suomessa.....	15
3.6 Pyörämatkailu Satakunnassa	17
4 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS	18
4.1 Määrällinen tutkimusmenetelmä.....	18
4.2 Tutkimusprosessin kuvaus	20
5 TUTKIMUKSEN TULOKSET	22
5.1 Tutkimuksen tulosten kuvaus.....	22
5.2 Johtopäätökset ja yhteenveto.....	41
6 POHDINTA JA LUOTETTAVUUDEN TARKASTELU.....	45
6.1 Ehdotukset Satakunnan pyörämatkailun kehittämiseksi.....	45
6.2 Luotettavuustarkastelu	46
6.3 Toimeksiantajan palaute.....	48
6.4 Pohdinta.....	49

LÄHTEET

LIITTEET

- Liite 1 Kuvakaappaukset kyselylomakkeesta
Liite 2 Infograafi tutkimuksen tuloksista

1 JOHDANTO

Pyörämatkailun suosio ja kiinnostus sitä kohtaan on kasvanut 2010-luvulta alkaen (Jääskeläinen 2018, 32). Esimerkiksi kesällä 2020 pyöräreitit ovat olleet retkeilyreitejä huomattavasti suosituimpia Suomessa (Ellare Oy 2020). Suosion kasvamisen vuoksi pyörämatkailua onkin kehitetty eri puolilla Suomea muun muassa erilaisten hankkeiden kautta (Jääskeläinen 2018, 31). Satakunnan pyörämatkailun kehittäminen on kuitenkin ollut hajanaista, minkä vuoksi Satakunta on jäljessä sen kehittämisessä useimpiin muihin maakuntiin verrattuna (Satakunnan ammattikorkeakoulu 2021, 8). Siksi on tärkeää tutkia alueen pyörämatkailun nykytilaa ja saada käsitys pyörämatkailijoiden tarpeista ja näkemyksistä, jotta ne voidaan ottaa huomioon Satakunnan pyörämatkailun kehittämisessä.

Tämän opinnäytetyön aiheena on tutkia pyörämatkailun nykytilaa Satakunnassa. Toimeksiantajana tässä työssä toimii Satakunnan ammattikorkeakoulussa toimiva Matkailun kehittämiskeskus. Opinnäytetyön tuloksia käytetään myöhemmin Matkailun kehittämiskeskuksen toteuttamassa Satakunnan pyörämatkailun kehittämishankkeessa. Hankkeen tavoitteena on kehittää erityisesti retki- ja maantiepyöräilyn mahdollisuuksia Satakunnassa (Satakunnan ammattikorkeakoulu 2021, 9). Tästä syystä opinnäytetyössä tutkitaan Satakunnan pyörämatkailun nykytilaa näiden pyöräilymuotojen osalta. Työssä tutkitaan pyörämatkailijoiden kokemuksia ja mielipiteitä Satakunnasta pyörämatkailukohteena, jotta pyörämatkailun kehittämishanketta varten voidaan nähdä, mihin asioihin kaivataan kehitystä ja muutosta.

Työn taustojen kuvaamisen jälkeen työssä perehdytään pyörämatkailun käsitteisiin, pyörämatkailijoihin sekä pyörämatkailun kehittämiseen. Ennen aineiston esittelyä kuvataan toteutettu tutkimusprosessi. Lopuksi saaduista tuloksista tehdään johtopäätökset ja kehitysehdotukset. Työn viimeistelee luotettavuuden tarkastelu, toimeksiantajan palaute ja työn toteuttajan oma pohdinta.

2 OPINNÄYTETYÖN TAUSTAT

2.1 Tavoite, tutkimuskysymykset ja aiheen rajaus

Tämän opinnäytetyön tavoitteena on tutkia Satakunnan pyörämatkailun nykytilaa pyörämatkailijoiden kokemusten perusteella niin, että Satakunnan ammattikorkeakoulun Matkailun kehittämiskeskus voi hyödyntää työn tuloksia pyörämatkailuhankkeen toimenpiteissä. Tarkoituksena on, että Satakunnan pyörämatkailumahdollisuudet paranevat ja sitä kautta pyörämatkailijoiden määrä Satakunnassa kasvaa.

Opinnäytetyön päätutkimuskysymys on ”Millainen on Satakunnan pyörämatkailun nykytila pyörämatkailijoiden kokemusten perusteella?” ja alatutkimuskysymyksiä on ”Millaisena pyörämatkailijat kokevat pyörämatkailun Satakunnassa?” sekä ”Mitä kehityskohteita pyörämatkailijat näkevät Satakunnan pyörämatkailussa?”.

Opinnäytetyössä tutkitaan nimenomaan retki- ja maantiepyöräilyn nykytilaa Satakunnassa. Aiheesta rajataan siis pois esimerkiksi maastopyöräily, sillä työ toimii pohjana toimeksiantajan toteuttamalle 100Bike – Pyörämatkailun kehittäminen Satakunnassa -hankkeelle, jonka tarkoituksena on retki- ja maantiepyöräilyn kehittäminen. Tutkimalla näitä pyöräilymuotoja ja niiden nykytilaa Satakunnassa varmistetaan toimeksiantajalle parhaan mahdollisen hyödyn saaminen työstä. Maastopyöräily on osa pyörämatkailua, jonka vuoksi sitä käsitellään työn teoriaosuudessa. Toimeksiantajan kanssa on kuitenkin päätetty, että sitä ei käsitellä varsinaisesti tutkimusosiossa, jotta voidaan paremmin keskittyä tutkimaan nimenomaan hankkeelle ominaisia pyörämatkailun muotoja.

2.2 Toimeksiantajan esittely

Tämän opinnäytetyön toimeksiantajana on Matkailun kehittämiskeskus sekä sen toteuttama 100Bike – Pyörämatkailun kehittäminen Satakunnassa -hanke. Matkailun kehittämiskeskus toimii Satakunnan ammattikorkeakoulussa. Sen yrityslähtöisen toiminnan tarkoituksena on tarjota etenkin mikro- ja pienille matkailuyrityksille osaamista, apua ja vertaistukea liiketoiminnan kehittämiseen. Matkailualan ja sen kehittämisen

parissa työskenteleville tarjotaan ajankohtaista tietoa matkailuun liittyvästä valtakunnallisesta kehittämistyöstä. Lisäksi kehittämiskeskuksen kautta matkailualan toimijat löytävät uusia kumppaneita ja verkostoja. (Matkailun kehittämiskeskus www-sivut 2022a.)

Matkailun kehittämiskeskus tekee tiivistä yhteistyötä myös maakunnallisten, valtakunnallisten ja kansainvälisten toimijoiden kanssa. Kehittämiskeskuksen toiminnassa korostuu kestävä ja vastuullinen matkailu sekä matkailun digitaalinen kehitys. Näiden lisäksi erilaiset toimintaympäristöt ja vetovoimatekijät kuten maaseutu ja rannikkoalueet sekä luonto, ruoka ja kulttuuri ovat merkittävä osa toimintaa. Tätä matkailualan kehittämistä keskus toteuttaa hanketoiminnan kautta. (Matkailun kehittämiskeskus www-sivut 2022a.)

100Bike -hanke, jota varten tämä opinnäytetyö toteutetaan, on yhteistyöhanke, jonka tavoitteena on Satakunnan pyörämatkailuun liittyvien kehittämistoimien toteutuksen koordinointi ja yhtenäistäminen. Hankkeen avulla tuetaan Satakunnan matkailuyrityksiä ja muita toimijoita pyörämatkailijoille tarkoitettujen palveluiden kehittämisessä. (Satakunnan ammattikorkeakoulu 2021, 3.) Lisäksi hankkeessa luodaan uusi pyörämatkailureitti Kokemäenjokilaaksoon. Hankkeen osatoteuttajana toimii Ekokumppanit Oy, joka on Tampereen kaupunkikonsernin osa. Hanke on saanut rahoituksen Manner-Suomen maaseudun kehittämisohjelmasta Satakunnan ELY-keskuksen kautta. (Matkailun kehittämiskeskus www-sivut 2022b.)

3 PYÖRÄMATKAILU

3.1 Pyörämatkailun eri muodot

Pyöräily on Suomessa liikuntamuodoista toiseksi eniten harrastettu, vain kävelyn ollessa sen edellä. Pyöräily on erityisesti jalkojen nivelille suotuisaa terveysliikuntaa. Se sopii lähes kaiken kuntoisille ihmisille arkiliikkujista tavoitteellisempiin urheilijoihin. (Hemmi 2005, 325; Suomen Latu www-sivut 2022.) Pyöräilyn positiiviset

terveysvaikutukset näkyvät erityisesti hengitys- ja verenkiertoelimistön kunnossa, painonhallinnassa, lihasvoimassa ja liikkuvuudessa, tasapainossa sekä koordinaatiossa (Suomen Latu www-sivut 2022). Lisäksi pyöräily ei tuota ollenkaan päästöjä, jolloin se on myös ekologista (Hemmi 2005, 325; Suomen Latu www-sivut 2022). Pyöräily näkyy myös matkailussa, sillä harrastuneisuuden lisääntyessä myös matkailijat ja retkeilijät käyttävät yhä enemmän pyörää kulkuvälineenä (Hemmi 2005, 325; Nousiainen 2012, 1).

Pyöräilyyn liittyvää matkailua voidaan pitää seikkailumatkailun alasegmenttinä. Pyöräilyyn liittyvään matkailumuotoon kuuluu puolestaan useita alasegmenttejä, joissa kaikissa olennainen osa matkailukokemusta on joko aktiivinen tai passiivinen osallistuminen pyöräilyyn. Pyöräilyyn liittyvä matkailu voi siis tarkoittaa esimerkiksi matkustamista seuratakseen pyöräilytapahtumaa tai kilpaillakseen tapahtumassa. (Lamont 2009, 608.)

Pyörämatkailulla tarkoitetaan matkailua, jossa pyöräily on merkittävä osa matkailukokemusta (Weston ym. 2012, 20; Eijgelaar & Peeters 2016). Pyörämatkailijalle ominaista on, että matka kestää vähintään yhden vuorokauden ja pyörä on olennainen osa matkaa. Kuitenkin pyörämatkailuksi usein mielletään myös pyöräilyyn keskittyviä päiväretkiä. (Dickinson & Lumsdon 2010, 137; Eijgelaar & Peeters 2016.) Täten pyörämatkailu voidaan jakaa kahteen erilaiseen kategoriaan. Se voi olla yhdessä kohteessa tapahtuvaa, jolloin matkailija on tietyssä paikassa useita päiviä ja tekee sieltä päiväretkiä pyörällä tai se voi olla kierros, jossa matkailija yöpyy eri paikoissa matkan varrella. (Dickinson & Lumsdon 2010, 137; CBI Ministry of Foreign Affairs www-sivut 2018.)

Pyörämatkailu voi olla kevyttä pyöräilyä, jossa nautitaan maisemista, kovaa pyöräilyä, jossa tavoitellaan hyvää fyysistä kuntoa tai jotain muuta näiden väliltä. Eurooppalaiset ovat pyörämatkailun merkittävimpiä harrastajia. (CBI Ministry of Foreign Affairs www-sivut 2018.) Erityisesti Saksassa, Alankomaissa ja Tanskassa pyöräilyyn on hyvät mahdollisuudet ja se on siellä suhteellisen suosittua (Weston ym. 2012, 20; CBI Ministry of Foreign Affairs www-sivut 2018).

Yleisimpinä pyöräilyn lajeina matkailussa voidaan pitää maantie- ja retkipyöräilyä sekä yhden päivän pyöräilyä kohteessa (Nousiainen 2012, 3). Näiden teitä pitkin

tapahtuvien pyöräilymuotojen lisäksi maastopyöräily on osa pyörämatkailua ja sen suosio kasvaa jatkuvasti. Maastopyöräilyn alalajeja on useita, mutta nimensä mukaisesti sillä yleisesti tarkoitetaan maastossa tapahtuvaa pyöräilyä. (Matkailun edistämiskeskus n.d., 3, 5.) Tässä tutkimuksessa keskitytään kuitenkin teitä pitkin tapahtuvaan pyörämatkailuun. Maantiepyöräilyssä tarkoituksena on erityisesti kuntoilu ja sitä toutetaan päivämatkojen muodossa jostakin tietystä kohteesta käsin (Matkailun edistämiskeskus n.d., 3; Nousiainen 2012, 3). Pyöräily tapahtuu kevytrakenteisella pyörällä, jolla tavaroiden kuljettaminen ei ole mahdollista, mikä vaikeuttaa useamman päivän retkien tekemistä. Maantiepyöräily on nopeaa ajoa teitä pitkin, jolle suotuisimpia reittejä ovat yhdestä kohteesta lähtevät ympyräreitit. (Nousiainen 2012, 3.)

Retkiäpyöräily eroaa maantiepyöräilystä melko paljonkin. Siinä on ideana tehdä pyörämatkoja erilaisten varusteiden kanssa. Päiväkohtainen poljettava matka on retkiäpyöräilyssä usein maantiepyöräilyä lyhyempi ja pyöräilyn nopeus hitaampi. Retkiäpyöräilymatkat voivat kestää muutamasta päivästä tai viikosta jopa useisiin kuukausiin. (Nousiainen 2012, 3.) Matkailun edistämiskeskuksen (n.d.) mukaan myös yhden päivän mittainen pyöräretki voi olla retkiäpyöräilyä. Silloin puolestaan, kun matkailija käyttää pyörää vain liikkumisvälineenä matkakohteessa, voidaan puhua tutustumispyöräilystä. Tällöin pyörä on usein vuokrattu esimerkiksi majoituskohteesta. (Matkailun edistämiskeskus n.d., 3.) Myös Nousiainen (2012) nostaa tutustumispyöräilyn esiin ja tarkentaa, että sen tarkoituksena on nimenomaan tutustua matkakohteeseen ja sen lähialueeseen. Matkailualan näkökulmasta pyörävuokraamot ovat tässä merkittävässä roolissa, sillä harvalla matkailijalla on omaa pyörää mukana. (Nousiainen 2012, 3–4.)

Pyörämatkailussa matkustaminen ja kohteessa liikkuminen ovat tärkeitä elementtejä, jotka tarjoavat matkailijalle elämyksellisyyttä. Pyörämatka on usein itse suunniteltu matka, mutta myös erilaisia pakettimatkoja on tarjolla. Pyörämatkailun suosion kasvaminen on lisännyt sekä kotimaisten että ulkomaisten matkanjärjestäjien pyörämatkatarjontaa. Monikaan pyörämatkailija ei kuitenkaan välttämättä lähde pyörämatkalle kovinkaan kauas. Lähialueen asukkaita, jotka tekevät esimerkiksi päiväretkiä virkistystarkoituksessa, voidaan pitää hyvin potentiaalisina pyörämatkailijoina. He yleensä käyttävät mielellään erilaisia palveluita, mikä hyödyttää alueen yrityksiä. (Räsänen 2015, 6–7.)

Räsänen (2015, 7) mukaan suurin osa suomalaisista pyörämatkailijoista käyttää joko lyhyitä tai keskipitkiä reittejä, joiden varrella on paljon palveluita saatavilla. Myös pitkille ja vaativille reiteille toki löytyy oma käyttäjäryhmänsä. Nämä ominaisuudet ja esimerkiksi harvassa olevat palvelut kuitenkin rajaavat aina reitin potentiaalisten käyttäjien määrää. Tavoiteltu kohderyhmä määrittelee sen, minkälainen reitti on hyvä tai kannattava. Se voi olla esimerkiksi pituudeltaan 5 kilometriä tai 100 kilometriä. Jotta reitti on matkailun näkökulmasta hyvä, sen ympärillä tulisi olla riittävästi tarpeeksi laadukkaita palveluita. (Räsänen 2015, 7.)

Hyvän pyörämatkailureitin yksi tärkeimmistä ominaisuuksista on johdonmukaisuus. Pyörämatkailijalla tulisi olla mahdollisuus keskittyä matkasta nauttimiseen. Tämän mahdollistaa se, että matkanteko on sujuvaa ja reitti tarjoaa kaikki ne asiat ja elämykset, joita se on luvannut. Pyörämatkailureitti voi olla joko jana- tai ympyräreitti. Jana-reitti on reitti kahden kohteen välillä, jolloin reitin helppo saavutettavuus on erityisen tärkeää. Ympyräreitti puolestaan alkaa samasta kohteesta, johon se päättyy. (Räsänen 2015, 15.)

3.2 Euroopan pyöräilyjärjestöjen kattojärjestö ja EuroVelo

European Cyclists' Federation (ECF) eli Euroopan pyöräilyjärjestöjen kattojärjestö on voittoa tavoittelematon yhdistys, jonka tavoitteena on mahdollistaa enemmän ja parempia pyöräilymahdollisuuksia kaikille Euroopassa. ECF on sitoutunut varmistamaan, että polkupyörien käytössä saavutetaan niiden suurin mahdollinen potentiaali, jolloin myös kestävä liikkuvuus ja yleinen hyvinvointi edistyy. Jotta nämä tavoitteet voidaan saavuttaa, ECF pyrkii muuttamaan asenteita, politiikkaa ja budjettia Euroopan tasolla. Sen ECF 2030 Strategian pääpointit ovat enemmän pyöräilyä, turvallisempaa pyöräilyä, vahvempaa poliittista tukea ja suurempia investointeja. (EuroVelo www-sivut 2021a.)

ECF:llä on rekisteröity tavaramerkki EuroVelo. Se on verkosto, johon kuuluu 17 pitkän matkan pyöräilyreittiä Euroopan mantereella. Reitit ovat sekä pyörämatkailijoiden että paikallisten käytettävissä. EuroVelo-aloitteen tarkoituksena on laadukkaiden pyöräilyreittien toteuttamisen varmistaminen kaikissa Euroopan maissa, standardien

yhdenmukaistaminen ja reiteistä tiedottaminen. Näiden toimien kautta pyritään rohkaisemaan eurooppalaisia kokeilemaan pyöräilyä sekä päivittäisissä matkoissa että matkailussa ja sitä kautta edistämään terveellisen ja kestävä matkustamisen lisääntymistä. EuroVeloksi voidaan kutsua vain ECF:n hyväksymiä reittejä. (EuroVelo www-sivut 2021b.) EuroVelo-reiteistä kolme kulkee Suomen läpi (EuroVelo www-sivut 2021c). Kuvassa 1 on nähtävillä, miten EuroVelo-reitit kulkevat Suomessa.



Kuva 1. EuroVelo-reitit Suomessa (Grégoire & Lancaster 2019)

EuroVelo 10 – Baltic Sea Cycle Route kulkee Suomen rannikkoa pitkin, EuroVelo 11 – East Europe Route pääasiassa Keski-Suomen läpi aivan pohjoiseen saakka ja EuroVelo 13 – Iron Curtain Trail itärajaa pitkin Jäämerelle. Näiden lisäksi EuroVelo 7 – Sun Route ylittää Pohjois-Suomen pieneltä matkalta. EuroVelo 10 kulkee myös Satakunnassa kattaen maakunnan rannikkoalueen. (EuroVelo www-sivut 2021c.) EuroVelo -reitit tulisi nähdä Suomessa reittien runkona ja markkinointikanavana. Niitä tärkeämmässä roolissa ovat maakunnalliset ja maakuntarajat ylittävät reitit. Nämä alueelliset reitit luovat pohjan pyörämatkailulle ja sitä kautta linkittyvät EuroVelo -reitteihin. (Jääskeläinen 2018, 31.)

3.3 Pyörämatkailijat

Räsänen (2015, 7) mukaan pyörämatkailijat Suomessa ovat pääasiassa lomallaan erilaisia pyörämatkoja tekeviä matkailijoita. Lisäksi monen pyörämatkailijan loman

tarkoituksena on nimenomaan pyöräily. Lähialueella asuvat pyörämatkailijat puolestaan tekevät yhden tai muutaman päivän retkiä virkistystarkoituksessa. Räsänen mukaan tyypillinen pyörämatkailija on hyvin koulutettu ja tienaava keski-ikäinen, joka pyöräilee pariskunnittain. (Räsänen 2015, 7.)

Räsänen (2015, 7–11) jakaa pyörämatkailijat neljään eri kategoriaan heidän demografisten tekijöiden, harrastuneisuuden ja matkustustapojensa mukaan. Nämä kategoriat ovat satunnaiset pyöräilijät, lyhyen päivämatkan pyöräilijät, pitkän matkan pyöräilijät ja aktiivipyöräilijät. Satunnaiset pyöräilijät ovat nuoria aikuisia ja senioreita, jotka pyöräilevät pääasiassa ystävien ja perheen kanssa. Satunnaiset pyöräilijät pyöräilevät nimensä mukaisesti satunnaisesti. He pyöräilevät hitaasti ja pysähtyvät usein, eivätkä he käytä koko matkaan muutamaa tuntia enempiä aikaa. Pyöräilyn tarkoituksena on nauttia luonnosta ja ulkoilusta sekä yhdessä olemisesta. Reiteissä he suosivat hyväkuntoisia ja helppoja polkuja ja reittejä, joilla he pyöräilevät sekä lomakohteissa, kesämökillä että kotipaikkakunnalla. (Räsänen 2015, 8.)

Lyhyen päivämatkan pyöräilijät ovat varhaisia keski-ikäisiä ja vanhempia ihmisiä, jotka pyöräilevät yksin, ystävien tai perheen kanssa ilman lapsia. Nämä pyöräilijät pyöräilevät usein ja matkojen pituus on keskimäärin 30–40 kilometriä. Lyhyen päivämatkan pyöräilijät pyöräilevät satunnaisia pyöräilijöitä nopeampaa vauhtia, mutta pysähtyvät myös usein. Pyöräilyn tarkoituksena on liikunnasta ja ulkoilusta sekä sosiaalisuudesta nauttiminen. He suosivat myös reiteissään hyväkuntoisia polkuja ja pyöräilyreittejä. Heille on myös tyypillistä osallistua erilaisiin yhteisiin pyöräilymatkoihin. He pyöräilevät niin lomakohteissa, vapaa-ajan asunnolla kuin kotipaikkakunnalla. (Räsänen 2015, 9.)

Pitkän matkan pyöräilijät ovat myös keski-ikäisiä ja sitä vanhempia ihmisiä, jotka pyöräilevät yksin, ystävien tai perheen kanssa säännöllisesti. Päivämatkat ovat keskimäärin 40 kilometriä ja pyöräilynopeus on edellisiä pyöräilijöitä reippaampi. He myös pysähtyvät hieman harvemmin pyöräillessään. Pyöräilyn tarkoitus on liikunnasta, ulkoilusta, sosiaalisuudesta, maaston muotojen muuttumisesta sekä ylä- ja alamäistä nauttiminen. He suosivat hyväkuntoisia pyöräilyreittejä. (Räsänen 2015, 10.)

Aktiivipyöräilijöiden ikäskala on kaikista suurin ulottuen aina nuorista aikuisista senioreihin. Aktiivipyöräilijät eroavat muista kategorioista harrastuneisuudessaan, sillä he pyöräilevät säännöllisesti harjoittaakseen tai ylläpitääkseen kuntoaan. Aktiivipyöräilijöitä on pitkiä jopa yli 200 kilometrin päivämatkoja pyöräileviä sekä maastopyöräilijöitä, joilla päivämatka saattaa olla lyhyempi, mutta reitti haasteellisempi. Aktiivipyöräilijät ajavat nopeaa vauhtia ja pyöräilyn tarkoituksena on kunnan ylläpito sekä elämysten ja haasteiden etsiminen. He suosivat vähäliikenteisiä reittejä, jotka ovat riittävän pitkiä pitkälle matkalle. Maastopyöräilijät suosivat haasteellisia reittejä, joissa on jopa vaarallisia osuuksia, joissa he pääsevät kehittämään osaamistaan. (Räsänen 2015, 11.)

Myös Ellare Oy:n (2020) pyörämatkailututkimuksessa profiloitiin pyörämatkailijoita samankaltaisesti. Siinä pyörämatkailijat luokiteltiin retki-, maantie-, kaupunki-, maasto, perhe- ja alamäkipyöräilijöihin. Lisäksi pyörämatkailututkimuksessa tutkittiin tarkemmin esimerkiksi sitä, missä pyörämatkailijat pyöräilevät, millaisia palveluita ja ominaisuuksia he matkoillaan kaipaavat sekä mitä he ovat niistä valmiita maksamaan. Tuloksista nousi esiin, että pyörämatkailijat haluavat usein suunnitella ja varata matkansa itse. Pyörämatkailukohteen valintaan eniten vaikuttavia tekijöitä olivat hyvä pyörämatkareittiverkosto sekä matkakohteen helppo saavutettavuus. Näiden lisäksi arvostelut ja suositukset, reitin tai alueen tunnettuus sekä yksittäinen nähtävyys nousivat esiin pyörämatkailukohteen vetovoimatekijöinä. (Ellare Oy 2020.)

Tutkimuksen mukaan tärkeimmät nautintoa tuottavat asiat pyörämatkalla ovat upeiden maisemien kokeminen, luonnossa ja ulkoilmassa ajan viettäminen sekä tutustuminen uuteen seutuun ja paikallisten nähtävyyksien kokeminen. Reilu kolmasosa pyörämatkailijoista suosii matkoillaan hotellimajoitusta ja vajaa kolmasosa omatoimista majoitusta maastossa. Tutkimukseen osallistuneista 70 % oli valmis käyttämään pyörämatkaan rahaa 100–200 euroa päivässä. Noin puolelle osallistuneista palveluiden pyöräily-ystävällisyys oli tärkeää. (Ellare Oy 2020.)

Pyörämatkailututkimuksen mukaan kiinnostavimpina pyörämatkailualueina Suomessa pidetään Turun saaristoa ja Ahvenanmaata, Tunturi-Lappia ja Järvi-Suomea. Maisemista pyörämatkailijoita kiinnostaa eniten saaristo ja rannikko sekä järvimaisemat. Lounais-Suomessa, johon myös Satakunta kuuluu, pyörämatkoja tekevät

pääasiassa retkipyöräilijät, maantiepyöräilijät, kaupunkipyöräilijät ja maastopyöräilijät. Näihin ryhmiin kuuluvista suurin osa on 25–55-vuotiaita aktiivisia, suhteellisen usein pyöräileviä henkilöitä. Eniten pyöräilijöitä Lounais-Suomeen tulee Uudelta- maalta ja Pirkanmaalta. (Ellare Oy 2020.)

3.4 Pyörämatkailun tulevaisuuden näkymät

Pyörämatkailun kasvun voidaan sanoa alkaneen toisen maailmansodan jälkeen. Vuosien saatossa se on levinnyt ympäri maailmaa. Tulevaisuuden odotetaan tuovan merkittäviä muutoksia pyörämatkailuun. Esimerkiksi sähköpyörillä ja muilla ekologisilla tuotteilla voidaan vastata ilmastonmuutoksen asettamiin kysymyksiin. Uusien tuotteiden käyttö onkin jo lisääntynyt, kuten sähköpotkulautojen, joita voidaan pitää polkupyörien kilpailijana. Uusien tuotteiden ja kilpailijoiden tiedostaminen ja ymmärtäminen on tärkeää pyöräilyn arvon säilyttämiseksi. Pyöräreittien käytöllä odotetaan olevan tärkeä rooli myös ympäristön suojelussa. (Han, Lho, Al-Ansi & Yu 2020, 162–163.)

Tulevaisuudessa pyörämatkailun kehitys tehostaa myös kaupunkien kehitystä. Reittien ja pyöräilyn suunnittelun parantamisella pyritään vastaamaan aikakauden tuomiin muutoksiin. Yleisesti kestävä matkailun kehittäminen tulee ainakin osittain ohjaamaan matkailijoita valitsemaan esimerkiksi pyöräilyn. Sen suurimpia etuja on kestävyys, jonka vuoksi se voidaan nähdä nousevana trendinä matkailussa nyt ja tulevaisuudessa. (Han ym. 2020, 163.) Kasvava suosio, uusien tuotteiden kehittyminen ja erilaiset trendit tukevat pyörämatkailun kasvua ja houkuttelevat ihmisiä entisestään pyöräilyn pariin (Räsänen 2015, 6; Han ym. 2020, 163).

Pyörämatkailu vastaa koronapandemian jälkeisiin trendeihin, joina voidaan pitää esimerkiksi kiinnostusta luonnossa liikkumiseen sekä matkailun helppoutta ja yksinkertaisuutta. Tämän vuoksi myös pyörämatkailun kehittäminen on ajankohtaista. Ellare Oy:n (2020) pyörämatkailututkimukseen osallistuneista puolet arvioivat pyörämatkailuaktiivisuutensa kasvavan jossain määrin seuraavan vuoden aikana. Noin kolmasosa arvioi aktiivisuuden pysyvän ennallaan ja kymmenesosa arvioi sen kasvavan

merkittävästi. Vain muutama prosentti osallistuneista arvioi pyörämatkailuaktiivisuutensa vähenevän jossain määrin. (Ellare Oy 2020.)

Pyöräilyn suosion kasvamisesta kertoo myös se, että polkupyörien myynti kasvoi Pyörämatkailukeskuksen keräämien tietojen mukaan kesäkuussa 2020 noin 70 prosentilla edelliseen vuoteen verrattuna. Myös vuokrapyörien kysyntä on kasvanut etenkin pohjoisessa sijaitsevilla matkailukeskuksissa. (Yle.fi www-sivut 2021.) Yleisesti pyörämatkailun kysynnän odotetaan yhä lisääntyvän merkittävästi. Pyörämatkailu koetaan jopa hieman houkuttelevammaksi matkailumuodoksi kuin patikointi- tai vaellusmatkailu. Pyörämatkailun ohella myös sähköpyörien kysynnän odotetaan kasvavan. Niiden yleistyminen tuo uuden ja laajemman kohderyhmän pyörämatkailun pariin. (Ellare Oy 2020.)

3.5 Pyörämatkailun kehittäminen Suomessa

Kuten muualla maailmallakin, myös Suomessa pyörämatkailun suosio kasvaa vauhdilla (Hirvonen 2021). Suosion kasvaminen on johtanut siihen, että pyörämatkailun kehittämiseen on panostettu entistä enemmän (Jääskeläinen 2018, 31). Vuonna 2020 Traficomien rahoituksella Pyöräilykuntien verkosto ja Pyöräliitto perustivat uuden Pyörämatkailukeskuksen, jonka tarkoituksena on kehittää Suomen pyörämatkailua (Pyörämatkailukeskus 2021a). Aiemmin pyörämatkailun kehittäminen on ollut osana Visit Finlandin Outdoors Finland -ohjelmaa, joka keskittyi esimerkiksi erilaisten kesäaktiiviteettien kansainväliseen markkinointiin (Jääskeläinen 2018, 32).

Yksi Pyörämatkailukeskuksen suurimmista kehittämiskohteista on ollut Suomen pyörämatkailureittien ja -kohteiden tietojen kokoaminen yhteen paikkaan. Aiemmin tieto on ollut hajallaan, jonka vuoksi Pyörämatkailukeskus on kehittänyt uudet Bikeland.fi-verkkosivut, joilla pyritään vastaamaan kasvavaan kysyntään. Sivut kokoavat tiedot reiteistä, kohteista ja pyöräily-ystävällisistä yrityksistä yhdelle sivustolle ja kartalle. Tällä pyritään tarjoamaan pyörämatkailijoille parempia mahdollisuuksia hahmottaa Suomen pyörämatkailun tarjontaa. (Hirvonen 2021.) Valtakunnallisen kehittämisen lisäksi eri puolilla Suomea on toteutettu myös paikallisesti erilaisia pyörämatkailun kehittämishankkeita. Näissä kehittäminen on tapahtunut usein yksittäisten kuntien ja

alueiden toimesta tuotteistamisen ja reittien teemoittamisen kautta. (Jääskeläinen 2018, 31.)

Pyörämatkailukeskus on myös kehittänyt Tervetuloa pyöräilijä -tunnuksen, joka on tarkoitettu pyöräilijäystävällisille yrityksille ja toimijoille. Tunnuksen tarkoitus on auttaa pyöräilijää löytämään hänelle sopivia palveluita. Ideana on, että pyöräilijä tietää tunnuksen saaneen paikan ja palvelun olevan sellainen, johon hän on aina tervetullut ja joka tarjoaa pyöräilijälle sopivaa hieman tavallista parempaa palvelua. Tunnuksen voi saada silloin, kun yritys tarjoaa muutamia tiettyjä pyöräily-ystävällisiä palveluita. Tunnuksen saamisen kriteereinä on tarjota pyöräilijälle turvallinen pyöräpysäköinti, pyörän putsausmahdollisuus, perustyökäly, tietoa pyörävuokraamoista ja -huolloista, tietoa alueesta sekä latauspiste, jossa pyöräilijä voi ladata esimerkiksi sähköpyörän akkua ja puhelinta. Näiden lisäksi yrityksen tulisi olla asennoitunut pyörämatkailijoihin niin, että he ovat tervetulleita yritykseen, vaikka olisivatkin pyöräilystä johtuen vaikkapa rapaisia. Erilaisille palvelukategorioille on näiden perusvaatimuksen lisäksi joitakin lisäkriteerejä. (Pyörämatkailukeskus 2021b.)

Tunnuksen hakeminen on yritykselle täysin ilmaista. Tunnus auttaa pyörämatkailijan lisäksi yritystä erottumaan muista alueen palveluista. Tämän lisäksi tunnuksen saaneet yritykset pääsevät Bikeland.fi -verkkosivuston kartalle, jolloin he hyötyvät tunnuksesta myös yhteismarkkinoinnin kautta. Tunnusta voi hakea esimerkiksi majoituspalvelu, ravintola, pyörävuokraamo, matkailukohde tai bussi. (Pyörämatkailukeskus 2021b.)

Pyörämatkailukeskuksen perustamiseen ja sen toiminnan kehittämiseen sekä Tervetuloa pyöräilijä -merkin kehittämiseen on osallistunut myös muun muassa Ellare Oy, joka on Suomen laaja-alaisin pyörämatkailua kehittävä yritys. Ellare Oy:n toiminta linkittyy vahvasti Outdooractiven kansainväliseen verkostoon, johon kuuluu niin pyöräilyn harrastajia kuin pyörämatkailun kehittäjiä ja markkinoijia ympäri maailmaa. (Ellare Oy www-sivut 2022.) Outdooractive on Suomen kattavin luontomatkauspalvelu. Elokuussa 2020 Outdooractive -alustalla oli 269 suomalaista pyöräilyreittiä. (Ellare Oy 2021.) Pyöräilysektorin tuottaminen on kuitenkin kasvanut merkittävästi, kun huhtikuussa 2022 Suomessa sijaitsevia pyöräilyreittejä oli alustalla jo 532 kappaletta (Outdooractive www-sivut 2022).

3.6 Pyörämatkailu Satakunnassa

Satakunta on Suomen länsirannikolla sijaitseva maakunta. Maakunta muodostuu Rauman, Porin ja Pohjois-Satakunnan seutukunnista. Satakunnan suurin kaupunki on Pori ja toiseksi suurin kaupunki on Rauma. Näiden kaupunkien ympärille muodostuvissa seutukunnissa asuu suurin osa Satakunnan asukkaista. (Satakuntaliitto 2022.) Pohjois-Satakunnan seutukunnassa asuu Satakunnan noin 214 000 asukkaasta vain hieman alle 18 000 (Väestön ennakkotilasto 2021). Satakunnan läpi kulkee Kokemäenjoki, joka tarjoaa puitteita esimerkiksi veneilyyn ja retkeilyyn. Myös maakunnassa sijaitsevat kansallispuistot ovat luontomatkailun kannalta Satakunnalle tärkeitä. Kansallispuistoja on kolme: Selkämeri, Puurijärvi-Isosuo ja Kauhaneva-Pohjankangas. Lisäksi Satakunnassa sijaitsee Lauhanvuori-Hämeen kangas geopark, joka on saanut vuonna 2020 UNESCO Global Geopark -statuksen. (Satakuntaliitto 2022.)

Pyörämatkailun kannalta Satakunnassa on toistaiseksi melko vähän palveluita, jotka olisi erityisesti suunnattu pyörämatkailijoille. Siksi Satakunta ei myöskään ole kehittynyt riittävän vetovoimaiseksi pyörämatkailukohteeksi muihin maakuntiin verrattuna. Joitakin hankkeita pyörämatkailun kehittämiseksi on kuitenkin ollut. Merkittävimpänä voidaan mainita vuosina 2015–2017 käynnissä ollut Outdoors Satakunta -hanke, jossa muun muassa tuoteistettiin erilaisia reittejä, joista osa oli pyöräilyreittejä. Reitit ovat edelleen hankkeen verkkosivuilla löydettävissä, mutta hankkeen loppumisen jälkeisten jatkotoimenpiteiden puuttumisen vuoksi niiden hyödyntäminen ja tunnettuuden kasvattaminen on jäänyt heikoksi. (Satakunnan ammattikorkeakoulu 2021, 7, 10.)

Outdoors Satakunnan verkkosivuilla on kahdeksan erilaista valmista pyöräilyreittiä Satakuntaan. Reitit ovat keskenään eripituisia aina 10 kilometristä 120 kilometriin. Kaikista reiteistä on saatavilla muun muassa reittikuvaus, tiedot reitin vaativuudesta, soveltuvuudesta ja palveluista sen varrella sekä kartta reitistä. (Outdoors Satakunta www-sivut 2015.) Vuoden 2022 alussa kuitenkin esimerkiksi Pyörämatkailukeskuksen Bikeland.fi -verkkosivustolla ei ole Satakunnan pyöräilyreiteistä tietoa. Pyörämatkailukeskuksen Tervetuloa pyöräilijä -tunnuksen on saanut kolme yritystä Satakunnassa. (Pyörämatkailukeskus 2021c.)

Valmiiden pyörämatkailureittien lisäksi esimerkiksi Porin keskusta-alueesta, Meri-Porin alueesta ja Noormarkusta on saatavilla pyöräilyyn suunniteltu kartta, jossa on pyörätiet erikseen merkittynä (Porin kaupungin www-sivut 2022). Myös Rauman keskusta-alueesta sekä Rauman alueen pyöräilyreiteistä on saatavilla pyöräilykarttoja (Rauman kaupungin www-sivut 2022). Lisäksi vuoden 2021 lopussa Porin pyöräteille on tehty uusia pyöräilyopasteita, jotka tukevat myös pyörämatkailun kasvua. Porista on muodostettu lähtemään seitsemän erilaista seudullista pyöräilyreittiä, neljä paikallista reittiä sekä yksi kehäreitti. Nämä reitit ovat numeroidut ja reittinumerot on merkitty opasteisiin, jolloin numeroa seuraamalla pysyy reitillä. Lisäksi opasteissa on käytetty esimerkiksi nuolikuviota havainnollistamaan kulkemista paremmin sekä etäisyysmerkintöjä. (Porin kaupungin www-sivut 2021.)

4 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

4.1 Määrällinen tutkimusmenetelmä

Tämän opinnäytetyön tutkimus toteutetaan kvantitatiivisin eli määrällisin tutkimusmenetelmin. Määrällisellä tutkimusmenetelmällä pyritään saavuttamaan numeraalista tietoa, kun taas laadullisella tutkimusmenetelmällä pyritään saavuttamaan tietoa, jonka avulla voidaan ymmärtää syitä ja merkityksiä (Vilkkä 2021, 55). Pyörämatkailijoiden mielipiteiden tutkimisessa tarkoituksena on pystyä kuvailemaan yleisesti kohderyhmän ajatuksia ja tarpeita. Tämä pystytään parhaiten saavuttamaan määrällisin menetelmin (Heikkilä 2014, 15; Vilkkä 2021, 55). Määrällisellä tutkimuksella voidaan usein kartoittaa jotakin olemassa olevaa tilannetta, mikä on tämänkin tutkimuksen tarkoitus (Heikkilä 2014, 15).

Tutkimuksessa tärkeässä roolissa on perusjoukko eli tutkittava kohdejoukko sekä otos eli tutkimukseen valitut vastaajat. Tutkittavasta perusjoukosta valitaan sitä kooltaan pienempi otos, jonka pohjalta saatuja tuloksia voidaan yleistää koskemaan koko perusjoukkoa. Otoksen valitsemiseen voidaan käyttää monia erilaisia menetelmiä. Silloin kun perusjoukko on vaikea tai jopa mahdoton määritellä, ei voida myöskään

puhua otoksesta. Tällaisessa tilanteessa aineistoa kutsutaan näytteeksi. Näytteet ovat usein sattumanvaraisesti valikoituneita, eikä niistä välttämättä voida tehdä suoria johtopäätöksiä, jotka koskisivat koko perusjoukkoa. (Vehkalahti 2014, 43, 46–47.) Tässä opinnäytetyössä perusjoukkona on suomalaiset pyörämatkailijat. Koska heistä ei ole olemassa mitään rekisteriä eli perusjoukon määrittelemine ja näin ollen otoksen valitseminen on mahdotonta, tutkimukseen vastaajat toimivat näytteenä.

Määrällisessä tutkimusmenetelmässä käytetään usein valmiit vastausvaihtoehdot sisältävää tutkimuslomaketta aineiston keräämiseen. Saatuja tuloksia voidaan havainnollistaa erilaisten taulukoiden ja kuvioden avulla. Lisäksi tyypillistä on selvittää myös riippuvuuksia eri asioiden välillä. (Heikkilä 2014, 15.) Tässä opinnäytetyössä tutkimusaineisto kerätään internetin kautta toteutettavan kyselyn avulla. Vastaajien oletetaan olevan melko suuri ja toisistaan hajallaan oleva joukko, jolloin aineiston kerääminen kyselyn kautta sopii hyvin tilanteeseen (Vilkkä 2021, 76).

Kyselytutkimuksessa voidaan käyttää erityyppisiä kysymyksiä. Avoimissa kysymyksissä vastaajan valintamahdollisuutta ei rajoiteta mitenkään. Avoimet kysymykset ovat hyvin tyypillisiä kvalitatiivisessa tutkimuksessa, mutta niitä on usein mukana myös kvantitatiivisissa kyselytutkimuksissa. Avoimia kysymyksiä käytetään silloin, kun vaihtoehtoja ei tunneta tarkkaan etukäteen. Avointen kysymysten varjopuolena on esimerkiksi se, että ne ovat työläitä käsitellä. Strukturoidut eli suljetut kysymykset puolestaan antavat vastaajalle valmiit vaihtoehdot, joista hän valitsee sopivimman tai sopivimmat. Jos vastaajan on mahdollista valita useita vaihtoehtoja, kysymystä kutsutaan monivalintakysymykseksi. (Heikkilä 2014, 47, 49.)

Suljettuina kysymyksinä voidaan esittää myös erilaisia väittämiä, joihin vastaaja ottaa kantaa asteikkotyypillisellä vastausvaihtoehdolla. Tyypillisimmät asenneasteikot ovat Likertin asteikko ja Osgoodin asteikko. Likertin asteikko on usein 4- tai 5-portainen asteikko, jossa ääripäinä on tavallisesti ”täysin samaa mieltä” sekä ”täysin eri mieltä”. Vastaaja valitsee asteikosta vaihtoehdon, joka sopii hänelle parhaiten. Osgoodin asteikossa vastaajalle annetaan väittämiä, joissa vastausvaihtoehdot ovat esimerkiksi 5-portaisena asteikkona ja ääripäät ovat vastakkaiset adjektiivit. (Heikkilä 2014, 51–52.)

Sekamuotoisista kysymyksistä puhutaan silloin, kun osa vastausvaihtoehdoista on annettu valmiiksi ja osa vaihtoehdoista on avoimia. Usein sekamuotoiset kysymykset sisältävät yhden avoimen vaihtoehdon, joka voi olla esimerkiksi ”muu, mikä?”. Tätä on hyvä käyttää silloin, kun ei voida olla varmoja, onko vastausvaihtoehtoihin keksitty kaikki mahdolliset vaihtoehdot. (Heikkilä 2014, 50.)

Määrällisessä tutkimuksessa saatua aineistoa analysoidaan tilastollisin menetelmin. Tulosten esittämisessä yleisimmin käytetyt tavat ovat suorat jakaumat, ristiintaulukoinnit sekä avointen kysymysten tulosten esittäminen. Suoran jakauman avulla voidaan esittää yksittäisen kysymyksen eli muuttujan eri vaihtoehtojen saamat vastaukset. Ristiintaulukoinnin avulla voidaan tarkastella kahta eri muuttujaa samanaikaisesti. Avointen kysymysten tuloksia puolestaan voidaan esittää ja käsitellä monin eri tavoin esimerkiksi tekstinkäsittelyohjelman tai tilasto-ohjelman avulla. Tarkoituksena on saada vastaukset tiivistettyä mahdollisimman vähiin termeihin. Tämän jälkeen termejä voidaan luokitella ja niiden ilmaantuvuuksia voidaan laskea. (Kananen 2015, 286–290, 296–297.)

4.2 Tutkimusprosessin kuvaus

Tässä opinnäytetyössä tutkimusaineisto kerättiin internetissä toteutettavan kyselyn kautta, jonka toteuttamiseen käytettiin ilmaista Google Forms -työkalua. Kyselylomake on esiteltyä liitteissä (LIITE 1). Kysely koostui kolmesta eri osiosta, jotka sisälsivät yhteensä 27 kysymystä. Kysely suunniteltiin kuitenkin niin, että vastaajien ei täytynyt vastata jokaiseen kysymykseen. Vastattavat kysymykset valikoituivat esimerkiksi sen mukaan, oliko vastaaja pyörämatkaillut Satakunnassa vai ei. Lomakkeen kysymyksiä on suunniteltu yhdessä työn toimeksiantajan kanssa, ja niiden luomisessa on otettu huomioon toimeksiantajan toiveet vastaajilta kysyttävistä asioista.

Kyselyn ensimmäisessä osiossa kartoitettiin vastaajan pyöräilytottumuksia yleisesti. Ensimmäinen osio sisälsi kuusi kysymystä, joihin kaikkiin tuli vastata. Toisen osion kysymykset koskivat pyörämatkailua Satakunnassa. Se sisälsi 18 kysymystä, joista osa oli suunnattu Satakunnassa pyöräilleille ja osa niille, jotka eivät ole Satakunnassa pyöräilleet. Kolmannessa eli viimeisessä osiossa oli kolme vastaajan taustatietoja

kartoittavaa kysymystä, joihin kaikkiin tuli vastata. Kyselyssä käytettiin sekä suljettuja, avoimia että sekamuotoisia kysymyksiä. Kyselyn lopussa oli lisäksi mahdollisuus osallistua satakuntalaisia lähituotteita sisältävän tuotepaketin arvontaan.

Kyselylomakkeen valmistelun jälkeen sen toimivuutta ja ymmärrettävyyttä testattiin useiden testivastaajien avulla. Testivastaajissa oli mukana muun muassa toimeksiantajan edustaja sekä toimeksiantajan hankkeen sidosryhmien edustajia. Testivastaajien antamien kommenttien perusteella kyselyyn tehtiin vielä pieniä muutoksia ennen sen julkaisemista varsinaisille vastaajille.

Testauksen jälkeen kysely oli avoinna 15.2.2022-7.3.2022 välisenä aikana. Kyselyyn pystyi vastaamaan siis kolmen viikon ajan. Vastaajien hankkiminen tapahtui pääasiassa Facebookin kautta. Kyselyä jaettiin opinnäytetyön toteuttajan toimesta erilaisissa pyörämatkailuun liittyvissä Facebook -ryhmissä. Näitä ryhmiä oli Pyörämatkailun kehittämisen, Retkipyöräily, Suomalaiset retkipyöräilijät sekä Satakunnan luontoliikkujat. Facebook -ryhmien lisäksi kyselyä jaettiin Fillari -lehden verkkofoorumilla. Lisäksi opinnäytetyön toimeksiantaja ja muutama muu kumppanitoimija jakoi kyselyä omilla sosiaalisen median kanavissaan.

Kyselyyn saatiin vastauksia yhteensä 264 kappaletta. Saaduista vastauksista kuitenkin 16 kappaletta oli sellaisia, joista kävi ilmi, ettei vastaaja kuulunut tavoiteltuun kohderyhmään. Näitä 16 vastausta ei taten otettu tutkimuksessa huomioon, jolloin lopullinen tutkittava vastaajamäärä oli 248 kappaletta. Kysely tavoitti tarkoitetun kohderyhmän ja vastauksia saatiin yli tuplasti tavoiteltua enemmän, sillä kyselyllä pyrittiin tavoittamaan vähintään 100 henkilöä. Kyselyn aihe oli siis selkeästi ajankohtainen ja kiinnostava.

Vastausajan päätyttyä kyselystä saatu aineisto tallennettiin Google Sheets -työkaluun, jossa sitä pääasiassa käsiteltiin. Visuaalisten kaavioiden luomiseen käytettiin apuna myös Microsoft Excel -ohjelmaa. Saatua aineistoa tarkastellaan ja esitellään erilaisten tilastollisten tunnuslukujen sekä taulukoiden ja kuvioiden avulla. Taulukoissa ja kuvioissa käytetään merkintää N, joka kertoo havaintoyksiköiden eli vastaajien kokonaismäärän. Taulukoissa tuloksia voidaan esittää jakaumina eli frekvensseinä. (Kananen 2015, 75, 290.) Frekvenssijakauma kuvaa muuttujan tulosten lukumäärää, ja

prosenttijakauma puolestaan vastaavaa prosentuaalista osuutta. Tuloksia tarkastellaan myös keskeisen tilastollisen tunnusluvun, keskiarvon avulla. Keskiarvo kuvaa nimensä mukaisesti muuttujan keskimääräistä arvoa. (Vehkalahti 2014, 53–54.)

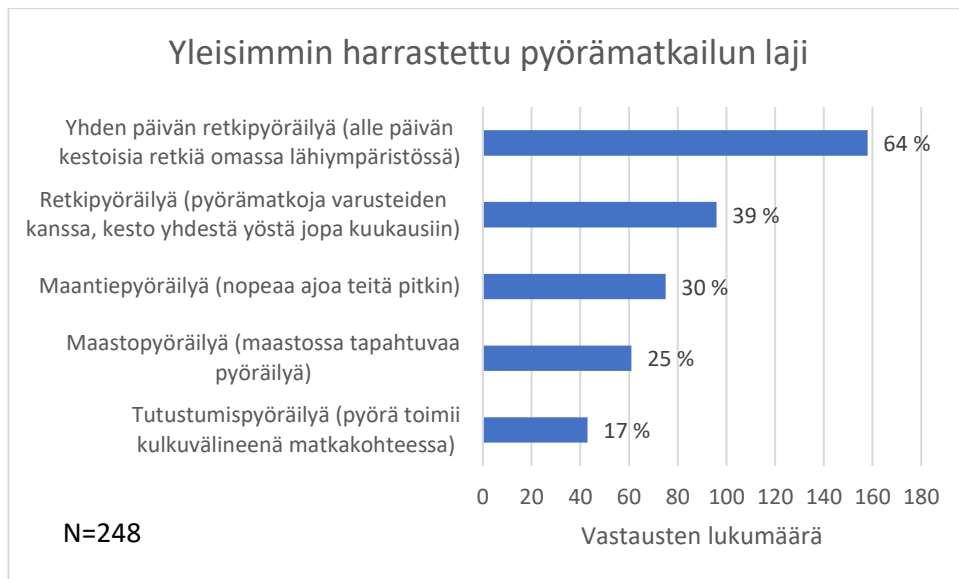
Jakaumia käytetään tässä tutkimuksessa aineiston tarkasteluun, koska niiden avulla on mahdollista tarkastella eri muuttujien prosentuaalisia osuuksia. Kyselystä saadun aineiston avulla on tarkoituksena tutkia pyörämatkailijoiden kokemuksia ja näkemyksiä Satakunnasta pyörämatkailukohteena. Jakaumien avulla voidaan nähdä, mitkä asiat esiintyvät vastauksissa eniten, mitkä vähiten ja missä on tasavertaisuutta, jolloin tuloksista voidaan tehdä erilaisia päätelmiä ja yhteenvetoja.

5 TUTKIMUKSEN TULOKSET

5.1 Tutkimuksen tulosten kuvaus

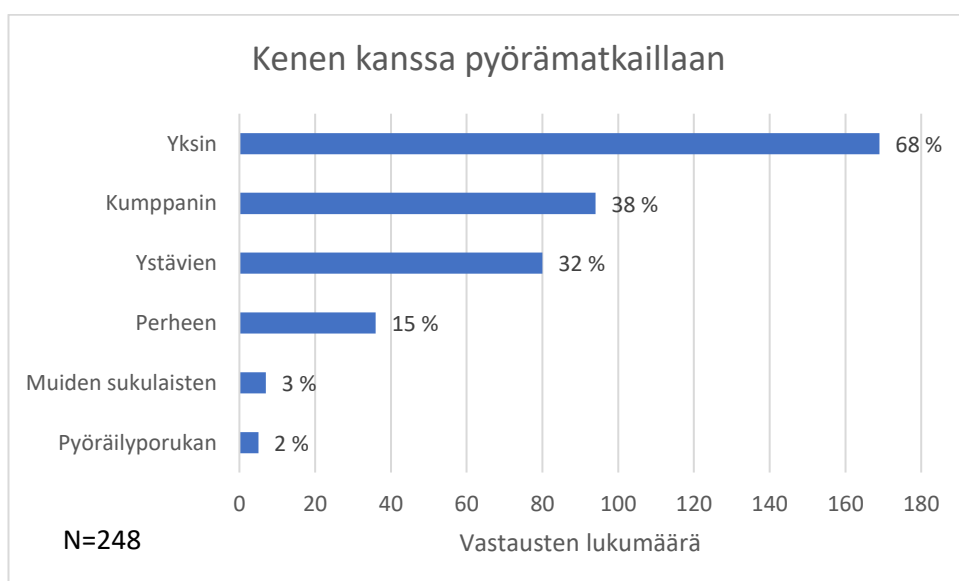
Kyselyn ensimmäisessä osiossa vastaajilta kysyttiin kysymyksiä liittyen heidän pyöräilytottumuksiinsa yleisesti. Ensimmäisessä kysymyksessä pyydettiin valitsemaan korkeintaan kaksi pyörämatkailun lajia, joita vastaaja harrastaa yleensä. Tässä kysymyksessä, kuten muutamissa muissakin, vastaajan oli mahdollista valita korkeintaan kaksi vaihtoehtoa. Tähän menetelmään päädyttiin siksi, että mahdollisuus valita vain yksi vaihtoehto saattaisi rajata tuloksista tärkeitä ja merkittäviä tietoja pois. Kahden vaihtoehdon raja sulkee kuitenkin pois sen, että vastaaja valitsisi kaikki vaihtoehdot, vaikka ne eivät sopsisikaan häneen täysin.

Ensimmäisessä kysymyksessä valmiiksi vastausvaihtoehdoksi on annettu myös maastopyöräily, vaikka se onkin rajattu tutkimuksen aiheesta pois. Kyselyä suunniteltaessa voitiin kuitenkin olettaa, että vastaajien joukossa on sellaisia pyörämatkailijoita, jotka harrastavat myös maastopyöräilyä, minkä vuoksi se on laitettu vaihtoehtoihin mukaan. Kuviossa 1 on esitetty vastaajien yleisimmin harrastamat pyörämatkailun lajit. 158 vastaajaa (64 %) valitsi omassa lähiympäristössä tapahtuvan korkeintaan yhden päivän kestoisen retkipyöräilyn, jolloin se oli vaihtoehdoista suosituin.



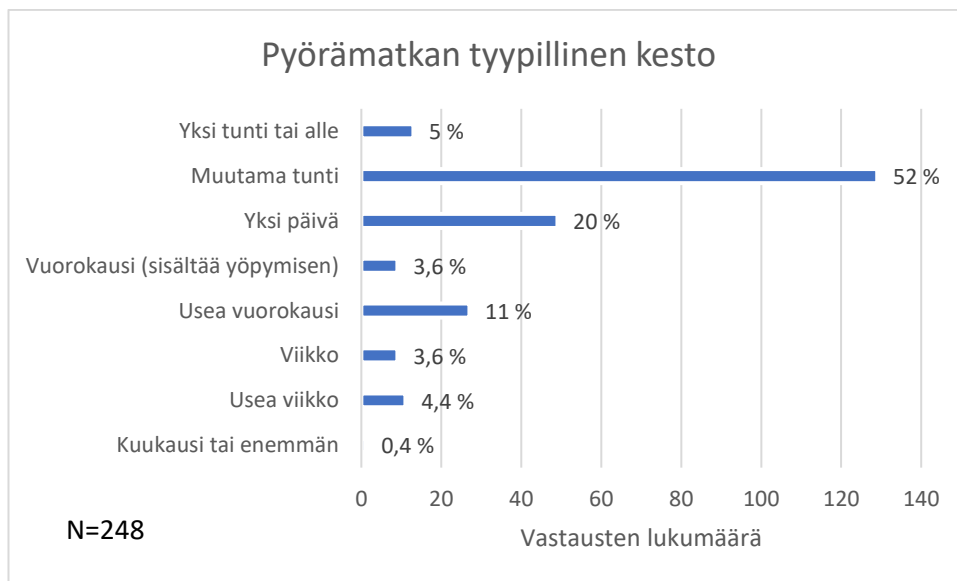
Kuvio 1. Vastaajien yleisimmin harrastamat pyörämatkailun lajit

Toiseksi suosituin pyörämatkailun laji oli yhdestä yöstä jopa kuukausiin kestävä retkipyöräily, jonka valitsi 96 vastaajaa (39 %). Nopeavauhtisen maantiepyöräilyn valitsi 75 vastaajaa (30 %), maastopyöräilyn 61 vastaajaa (25 %) ja matkakohteessa tapahtuvan tutustumispyöräilyn 43 vastaajaa (17 %). Toisessa kysymyksessä kysyttiin, kenen kanssa vastaajat yleensä tekevät pyörämatkoja. Vastausvaihtoehtoja sai valita korkeintaan kaksi. Kuviossa 2 on nähtävillä, kuinka 169 vastaajaa (68 %) vastasi pyöräilevänsä yksin, 94 vastaajaa (38 %) kumppanin kanssa ja 80 vastaajaa (32 %) ystävien kanssa.



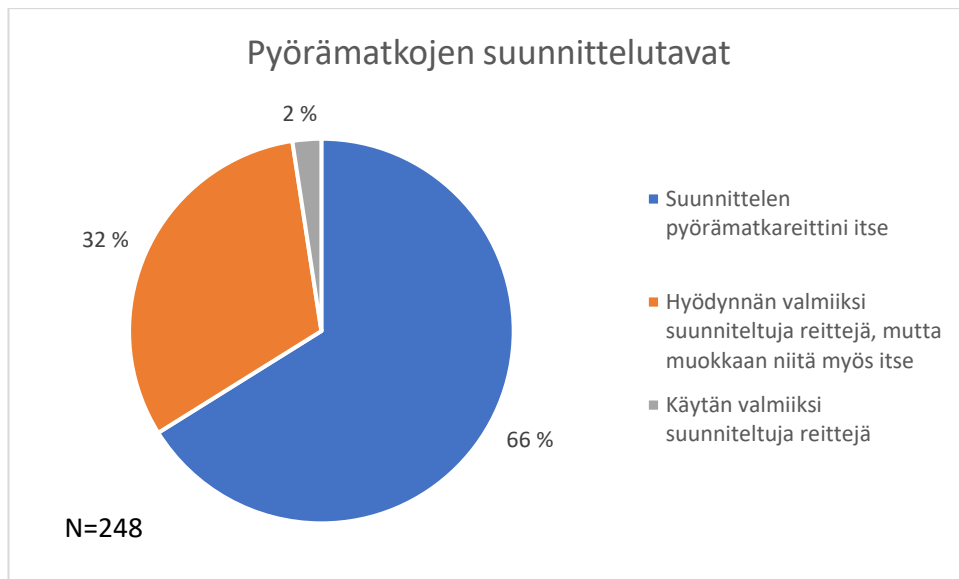
Kuvio 2. Vastaajien pyörämatkailuseura

Lisäksi 36 vastaajaa (15 %) vastasi pyöräilevänsä perheen kanssa, seitsemän vastaajaa (3 %) muiden sukulaisten kanssa ja viisi vastaajaa (2 %) pyöräilyporukan kanssa. Kolmannessa kysymyksessä vastaajia pyydettiin arvioimaan heidän pyörämatkojensa tyypillinen kesto. Kuviossa 3 on esitetty, kuinka enemmistö, 129 vastaajaa (52 %), kertoi pyörämatkansa kestävän tyypillisesti muutaman tunnin. Toiseksi suosituin pyörämatkan kesto oli yksi päivä, 49 vastaajan (20 %) vastatessa sen. Usean vuorokauden valitsi kestopiksi 27 vastaajaa (11 %), jolloin se oli kolmanneksi suosituin.



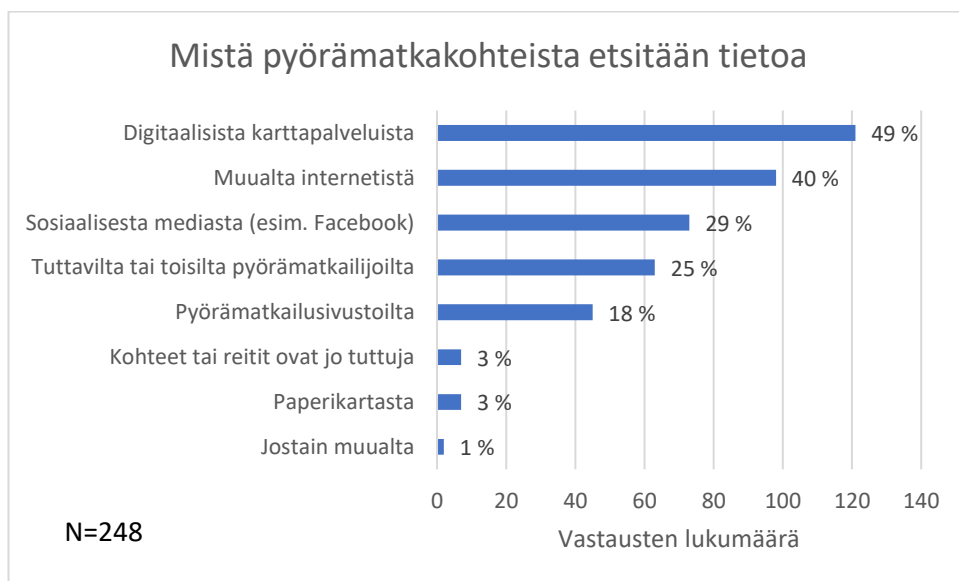
Kuvio 3. Vastaajien pyörämatkan tyypillinen kesto

Lisäksi 13 vastaajaa (5 %) valitsi yhden tunnin tai alle, 11 vastaajaa (4,4 %) usean viikon, yhdeksän vastaajaa (3,6 %) vuorokauden, yhdeksän vastaajaa (3,6 %) viikon ja yksi vastaaja (0,4 %) kuukauden tai enemmän. Seuraavassa kysymyksessä vastaajia pyydettiin valitsemaan vaihtoehto, joka parhaiten kuvaa heidän pyörämatkojen suunnittelutapoja. Kuviossa 4 on esitetty vastaajien jakautuminen eri vaihtoehtojen välillä.



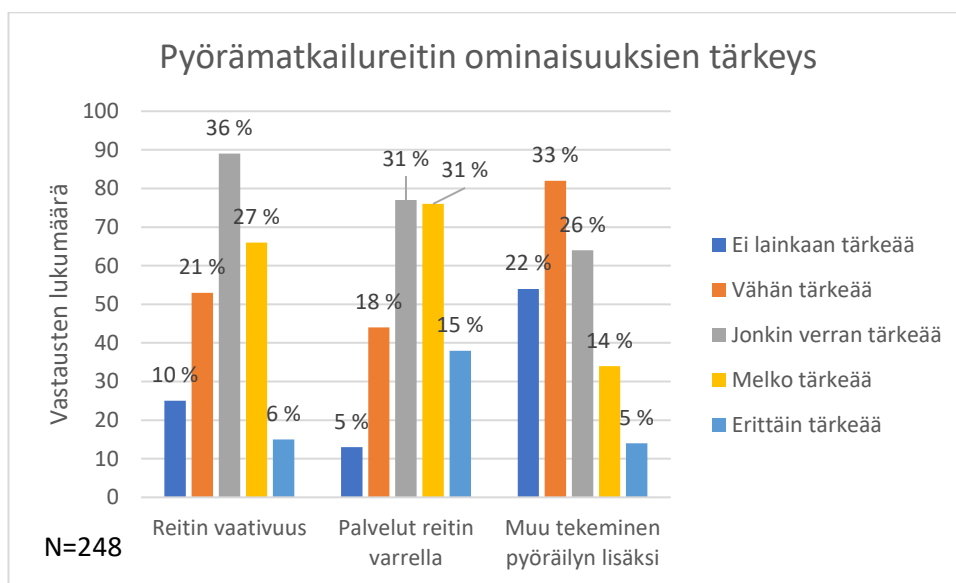
Kuvio 4. Vastaajien pyörämatkojen suunnittelutavat

Vastaajista 164 (66 %) vastasi suunnittelevansa pyörämatkareittinsä itse. 78 vastaajaa (32 %) kertoi hyödyntävänsä valmiita reittejä, mutta muokkaavansa niitä myös itse ja kuusi vastaajaa (2 %) vastasi käyttävänsä valmiiksi suunniteltuja reittejä. Viidennessä kysymyksessä vastaajilta kysyttiin, mistä he yleensä etsivät pyörämatkakohteista tietoa. Tässä kysymyksessä vastausvaihtoehtoja sai valita korkeintaan kaksi. Kuviossa 5 on nähtävillä, kuinka 121 vastaajaa (49 %) etsii tietoa digitaalisista karttapalveluista, 98 vastaajaa (40 %) muualta internetistä ja 73 vastaajaa (29 %) sosiaalisesta mediasta.



Kuvio 5. Vastaajien tavat etsiä tietoa pyörämatkakohteista

Puolestaan 63 vastaajaa (25 %) hankkii tietoa tuttavilta tai toisilta pyörämatkailijoilta ja 45 vastaajaa (18 %) pyörämatkailusivustoilta. Seitsemälle vastaajalle (3 %) kohteet tai reitit ovat jo tuttuja, seitsemän vastaajaa (3 %) etsii tietoa paperikartasta ja kaksi vastaajaa (1 %) jostakin muualta kuin edellä mainituista. Kuudennessa kysymyksessä vastaajia pyydettiin arvioimaan, kuinka tärkeänä he pitävät tiettyjä ominaisuuksia, kun suunnittelevat pyörämatkailureittiä. Ominaisuudet olivat reitin vaativuus, palvelut reitin varrella ja muu tekeminen pyöräilyn lisäksi. Vastausvaihtoehtona oli 5-portainen asteikko, jossa ääripäät olivat ”ei lainkaan tärkeää” ja ”erittäin tärkeää”. Kuviossa 6 on nähtävillä, kuinka vastaajat jakautuivat eri vastausvaihtoehtojen välillä.



Kuvio 6. Pyörämatkailureitin eri ominaisuuksien tärkeys vastaajille

Reitin vaativuuteen liittyen eniten vastauksia sai vaihtoehto ”jonkin verran tärkeää” 89 vastaajan (36 %) valitessa sen. 25 vastaajalle (10 %) reitin vaativuus ei ole lainkaan tärkeää, 53 vastaajalle (21 %) vähän tärkeää, 66 vastaajalle (27 %) melko tärkeää ja 15 vastaajalle (6 %) erittäin tärkeää. Palveluita reitin varrella pidettiin eniten jonkin verran tärkeinä ja melko tärkeinä. 77 vastaajalle (31 %) ne olivat jonkin verran tärkeitä ja 76 vastaajalle (31 %) melko tärkeitä. 13 vastaajaa (5 %) puolestaan ei pitänyt palveluita lainkaan tärkeinä, 44 vastaajaa (18 %) vähän tärkeinä ja 38 vastaajaa (15 %) erittäin tärkeinä. Muu tekeminen pyöräilyn lisäksi oli kaikista ominaisuuksista vähiten tärkeänä pidetty. Eniten vastauksia sai vaihtoehto ”vähän tärkeää” 82 vastaajan (33 %) valitessa sen. 54 vastaajalle (22 %) muu tekeminen ei ollut lainkaan tärkeää, 64 vastaajalle (26 %) jonkin verran tärkeää, 34 vastaajalle (14 %) melko tärkeää ja 14 vastaajalle (5 %) erittäin tärkeää.

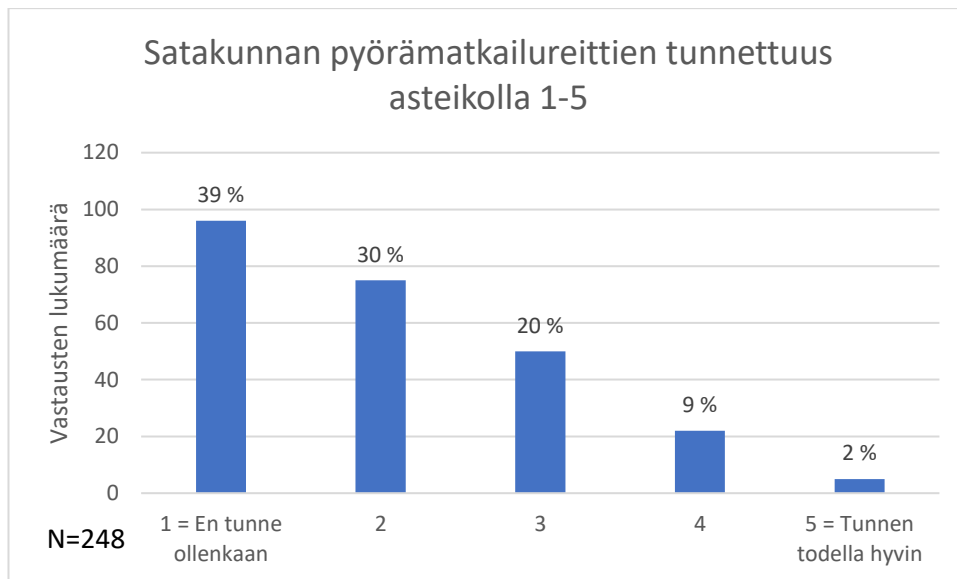
Reitin ominaisuuksien tärkeyttä voidaan verrata toisiinsa myös keskiarvojen avulla. Tämä edellyttää sitä, että vastausvaihtoehdoille annetaan numeeriset arvot, jotka ovat seuraavat: ei lainkaan tärkeää (1), vähän tärkeää (2), jonkin verran tärkeää (3), melko tärkeää (4) ja erittäin tärkeää (5). Taulukossa 1 on esitetty ominaisuuksien saamat keskiarvot.

Taulukko 1. Pyörämatkailureitin ominaisuuksien tärkeys keskiarvoilla ilmaistuna: 1 (ei lainkaan tärkeää) ... 5 (erittäin tärkeää)

Ominaisuus	Keskiarvo
Reitin vaativuus	2,97
Palvelut reitin varrella	3,33
Muu tekeminen pyöräilyn lisäksi	2,48

Muu tekeminen pyöräilyn lisäksi sai alhaisimman keskiarvon, 2,48, jolloin se oli näistä reitin ominaisuuksista vähiten tärkeänä pidetty. Reitin vaativuutta pidettiin jonkin verran tärkeänä keskiarvon ollessa 2,97. Palvelut reitin varrella oli puolestaan tärkeimpänä pidetty ominaisuus, kun sen keskiarvo oli 3,33.

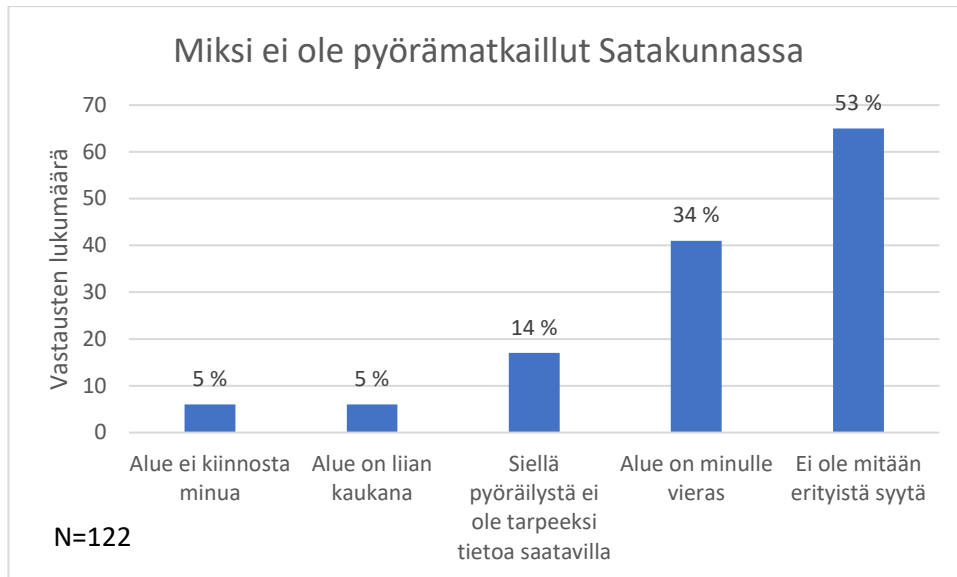
Kyselyn toisessa osiossa vastaajilta kysyttiin kysymyksiä liittyen pyörämatkailuun Satakunnassa. Kyselyn seitsemännessä kysymyksessä vastaajia pyydettiin arvioimaan, kuinka hyvin he tuntevat Satakunnan pyörämatkailureittejä. Vastausvaihtoehtona oli asteikko yhdestä viiteen, jossa yksi tarkoitti ”en tunne ollenkaan” ja viisi ”tunnen todella hyvin”. Kuviossa 7 on nähtävillä, kuinka eniten vastauksia sai arvo yksi, kun sen valitsi 96 vastaajaa (39 %).



Kuvio 7. Satakunnan pyörämatkailureittien tunnettuus vastaajien näkökulmasta

Arvon kaksi valitsi puolestaan 75 vastaajaa (30 %), arvon kolme 50 vastaajaa (20 %), arvon neljä 22 vastaajaa (9 %) ja arvon viisi 5 vastaajaa (2 %). Satakunnan pyörämatkailureittien tunnettuuden keskiarvoksi saadaan 2,05. Kahdeksannessa kysymyksessä vastaajilta kysyttiin, ovatko he pyöräilleet Satakunnassa. Vastaukset menivät täysin tasan, kun 124 vastaajaa oli pyöräillyt Satakunnassa ja 124 vastaajaa puolestaan ei ollut. Jos vastaaja vastasi pyöräilleensä Satakunnassa, häntä pyydettiin siirtymään suoraan kysymykseen 13. Kysymykset 9–12 olivat siis tarkoitettu niille vastaajille, jotka eivät olleet pyöräilleet Satakunnasta. Osa vastaajista ei noudattanut tai ymmärtänyt annettua ohjeistusta, jonka vuoksi he vastasivat kysymyksiin, jotka eivät olleet heille tarkoitettuja. Tästä johtuen vastauksia piti käydä yksitellen läpi, jotta saatiin poistettua vastaukset niistä paikoista, joihin ne ei kuulunut.

Yhdeksännessä kysymyksessä kysyttiin niiltä vastaajilta, jotka eivät ole pyörämatkailleet Satakunnassa, että miksi he eivät ole pyöräilleet siellä. Tässä kysymyksessä oli mahdollista valita useampi vaihtoehto. Kuviossa 8 on nähtävillä, kuinka 65 vastaajalla (53 %) ei ole mitään erityistä syytä sille, miksei ole pyörämatkaillut Satakunnassa.



Kuvio 8. Syyt sille, miksi vastaajat eivät ole pyörämatkaileet Satakunnassa

Vastaajista 41 (34 %) valitsi syyksi sen, että alue on heille vieras ja 17 vastaajaa (14 %) sen, että Satakunnassa pyöräilyä ei ole tarpeeksi tietoa saatavilla. Kuudelle vastaajalle (5 %) alue on liian kaukana ja toiset kuusi vastaajaa (5 %) kertoivat, että alue ei muuten vain kiinnosta heitä. Kymmenennessä kysymyksessä kysyttiin, olisiko vastaajat kiinnostuneita pyörämatkailemaan Satakunnassa. Kysymykseen vastasi yhteensä 124 henkilöä. 105 vastaajaa (85 %) vastasi olevansa kiinnostunut ja 19 vastaajaa (15 %) vastasi, että ei ole kiinnostunut. Niitä vastaajia, jotka kertoivat, etteivät ole kiinnostuneita pyörämatkailemaan Satakunnassa pyydettiin vastaamaan seuraavaksi kysymykseen 12. Kysymyksessä 11 pyydettiin muita vastaajia kertomaan, minkälaiset pyörämatkat voisivat kiinnostaa heitä alueella.

Kysymys oli avoin kysymys, johon vastasi 96 henkilöä. Eniten vastauksista nousi esiin kiinnostus rannikkoreittejä kohtaan. 18 vastaajaa kertoi olevansa kiinnostunut rannikkoreiteistä tai muuten merellisistä maisemista. Seitsemän vastaajaa kertoi jonkinlaisen maisemareitin kiinnostavan heitä ja kuusi vastaajaa sanoi Satakunnan kiinnostavan pyörämatkailukohteena osana muita länsirannikon kohteita. Alla on muutama näihin aiheisiin liittyvä esiin nostettu vastaus:

”Rannikkoalue ainakin. Ehkä yhdistettynä johonkin pidempään reissuun esim. Turku-Rauma-Pori-Pohjanmaa.”

”Rantareitit maisemien vuoksi. Merikarvialta Poriin esimerkiksi.”

”Meri saisi olla lähellä, jotta olisi esim. mahdollisuus uida ja ottaa aurinkoa. Saaret ja merimatkat sopivat myös pyörämatkailuun.”

”Esimerkiksi Kokemäenjoen varsi tai Pohjanlahden rannikkoreitti.”

Reitin keston osalta vastaajia kiinnosti eniten päivän tai muutaman päivän pyörämatkat Satakunnassa. 11 vastaajaa kertoi yhden päivän retken kiinnostavaksi ja 17 vastaajaa muutaman päivän tai viikonlopun retken. Yhdeksän vastaajaa puolestaan kertoi, että heitä voisi kiinnostaa vajaan viikon mittaiset retket. Pyörämatkareittien sisällöstä vastaajat nostivat esiin majoitusmahdollisuudet (12 vastaajaa), luontokohteet (10 vastaajaa), kulttuuri- ja historiakohteet (9 vastaajaa), nähtävyydet (6 vastaajaa) ja kahvilat (6 vastaajaa). Näiden lisäksi neljä vastaajaa nosti esiin, että heitä voisi kiinnostaa junnalla saavutettavissa oleva pyörämatkailukohde. Alla on muutama reittien sisältöön liittyvä esiin nostettu vastaus:

”Sopivan mittainen päiväpyöräily, noin 30–60 km sellaista reittiä pitkin, että ei tarvitse ajaa autoteitä, ei ainakaan vilkkaasti liikennöityjä, vaan erillistä pyöräväylää. Myös luonto kiinnostaa, mutta ei maastopyöräily, vaan erikseen rakennetut pyörätiet. Matkan varrella kiinnostavat sekä maisemat että mukavat käyntikohteet, esim. puistot, museot, kirkot, paikalliset nähtävyydet.”

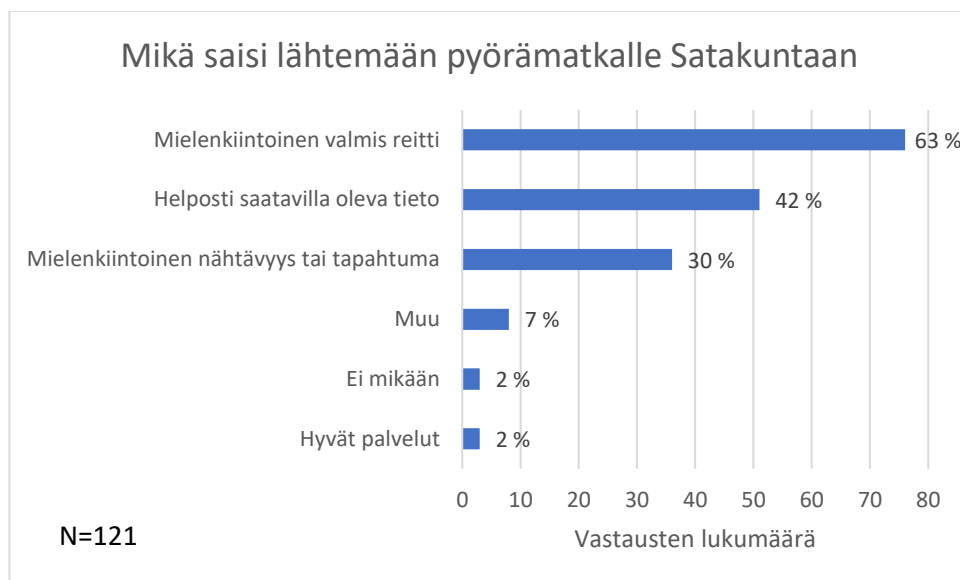
”3–4 vrk, aloitus ja lopetus juna/linja-autoasemalta, luonto- sekä kulttuurikohteita.”

”Pitkät viikonloput yöpymisineen camping-hotelli tasoisesti. Mielenkiintoiset uniikit tutustumiskohteet, jotka ei olisi ylikansoitettuja.”

”Reitit, jotka kulkevat luonto- tai kulttuurikohteiden lähistöllä. Vesipisteiden saavutettavuus kestoa tärkeämpää.”

Kysymyksessä 12 kysyttiin, mikä saisi vastaajat lähtemään pyörämatkalle Satakuntaan. Tässä kysymyksessä oli mahdollista valita useampi vaihtoehto. Kuviossa 9 on nähtävillä, kuinka 76 vastaajaa (63 %) kertoi, että mielenkiintoinen valmis reitti saisi

heidät lähtemään pyörämatkalle Satakuntaan. 51 vastaajaa (42 %) vastasi tekijäksi helposti saatavilla olevan tiedon ja 36 vastaajaa (30 %) mielenkiintoisen nähtävyyden tai tapahtuman.



Kuvio 9. Tekijät, jotka saivat vastaajat lähtemään pyörämatkalle Satakuntaan

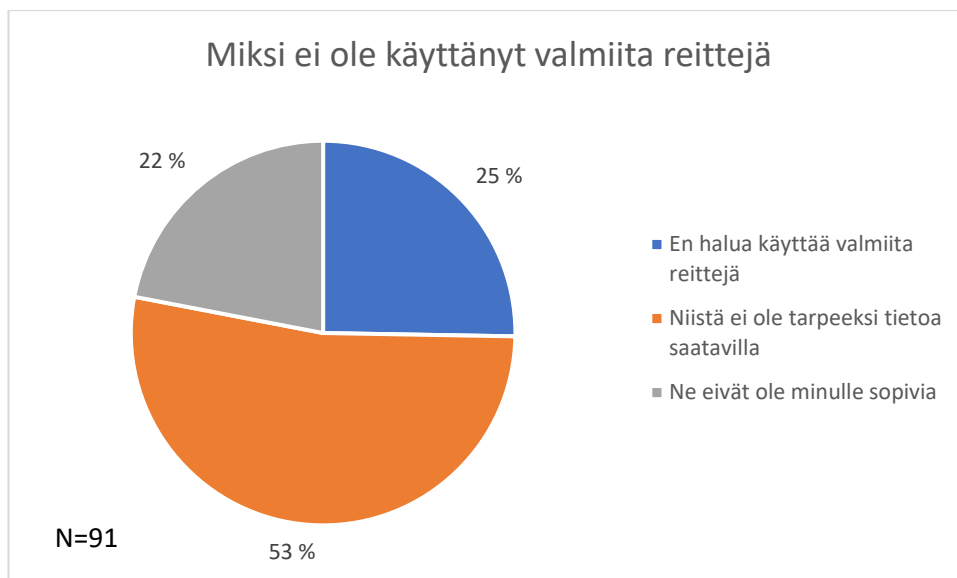
Valmiiden vastausvaihtoehtojen lisäksi kahdeksan vastaajaa (7 %) vastasi tekijäksi jonkin muun asian, joita oli esimerkiksi hyvä junayhteys, mahdollisuus helppoon pyörävuokraukseen ja parempi mahdollisuus kuljettaa pyörä linja-autossa. Kolme vastaajaa (2 %) mainitsi hyvät palvelut ja toiset kolme vastaajaa (2 %) koki, että ei ole mitään tekijää, joka saisi heidät lähtemään Satakuntaan pyörämatkalle. Tämän kysymyksen jälkeen vastaajia pyydettiin siirtymään kysymykseen 23, sillä kysymykset 13–22 oli tarkoitettu niille, jotka olivat aiemmin pyörämatkailleet Satakunnassa. Kysymyksessä 13 kysyttiin, kuinka monesti tai kuinka usein vastaajat ovat pyörämatkailleet Satakunnassa. Taulukossa 2 on esitetty vastausten jakautuminen eri vaihtoehtojen välillä. 23 vastaajaa (19 %) kertoi pyörämatkailleensa Satakunnassa yhden kerran ja 36 vastaajaa (29,5 %) 2–5 kertaa.

Taulukko 2. Kuinka usein vastaajat ovat pyörämatkailleet Satakunnassa

Pyörämatkailukerrat	Vastausten määrä, N	Prosenttiosuus, %
Yhden kerran	23	19 %
2–5 kertaa	36	29,5 %
Säännöllisesti vuosittain	27	22 %
Säännöllisesti useammin	36	29,5 %
Yhteensä	122	100 %

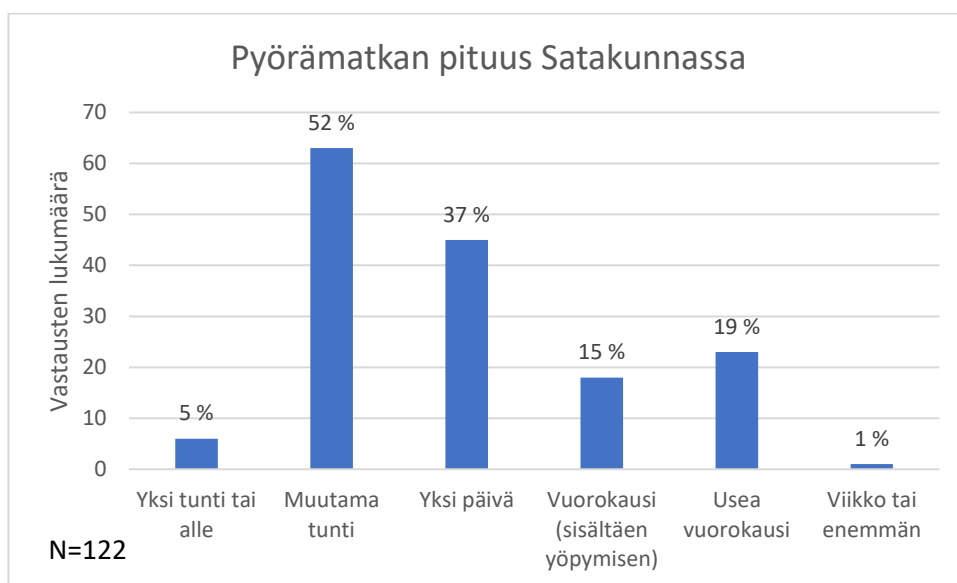
Puolestaan 27 vastaajaa (22 %) vastasi pyörämatkailevansa Satakunnassa säännöllisesti vuosittain ja 36 vastaajaa (29,5 %) säännöllisesti useammin. Kysymyksessä 14 vastaajaa pyydettiin kertomaan tarkemmin, missä päin Satakuntaa he ovat pyörämatkailleet. Tämä kysymys oli avoin kysymys, johon vastasi 113 henkilöä. Vastaajat olivat pyörämatkailleet eniten Porin alueella (36 vastaajaa) sekä olleet läpikulkumatalla (23 vastaajaa). 18 vastaajaa mainitsi Kokemäen alueen, 16 vastaajaa Meri-Porin ja 14 vastaajaa Rauman. 13 vastaajaa kertoi pyöräilleensä lähes kaikkialla Satakunnassa ja toiset 13 vastaajaa Pohjois-Satakunnassa. Vastauksissa esiintyi myös Harjavalta (12 vastaajaa), Eura (10 vastaajaa), Ulvila (10 vastaajaa), Huittinen (8 vastaajaa) ja Merikarvia (7 vastaajaa). Muutama vastaaja mainitsi myös Nakkilan (5 vastaajaa), Noormarkun (3 vastaajaa), Pomarkun (3 vastaajaa), Pyhäjärven seudun (3 vastaajaa) sekä Kokemäenjoen varren (2 vastaajaa).

Kysymyksessä 15 kysyttiin, ovatko vastaajat käyttäneet pyörämatkoillaan Satakunnassa valmiita reittejä. Kysymykseen vastasi yhteensä 120 henkilöä. 29 vastaajaa (24 %) kertoi käyttäneensä valmiita reittejä ja 91 vastaajaa (76 %) puolestaan ei ollut käyttänyt valmiita reittejä. Valmiita reittejä käyttäneitä pyydettiin vastaamaan seuraavaksi kysymykseen 17. Kysymyksessä 16 kysyttiin niiltä vastaajilta, jotka eivät ole käyttäneet valmiita reittejä, että miksi he eivät ole käyttäneet niitä. Kuviossa 10 on nähtävillä, kuinka 48 vastaajaa (53 %) ei ole käyttänyt valmiita reittejä, koska niistä ei ole tarpeeksi tietoa saatavilla.



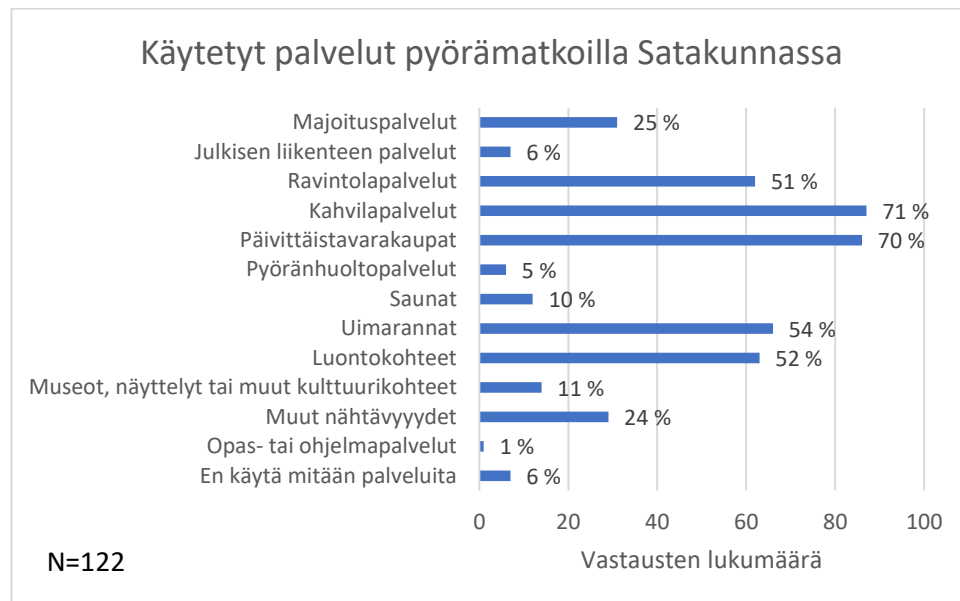
Kuvio 10. Syyt, miksi vastaajat eivät ole käyttäneet valmiita reittejä Satakunnassa

Lisäksi 23 vastaajaa (25 %) kertoi, ettei halua käyttää valmiita reittejä ja 20 vastaajalle (22 %) valmiit reitit eivät ole sopivia. Kysymyksessä 17 kysyttiin, kuinka pitkä vastaajan pyörämatka Satakunnassa on ollut tai kuinka pitkiä ne tyypillisesti ovat. Tässä kysymyksessä oli mahdollista valita korkeintaan kaksi vaihtoehtoa. Kuviossa 11 on nähtävillä, kuinka vastaajien tyypillisimmät pyörämatkan pituudet Satakunnassa on muutama tunti, 63 vastaajan (52 %) valitessa sen sekä yksi päivä, 45 vastaajan (37 %) valitessa sen.



Kuvio 11. Vastaajien pyörämatkojen tyypillinen pituus Satakunnassa

Lisäksi 23 vastaajaa (19 %) valitsi kestoksi usean vuorokauden, 18 vastaajaa (15 %) vuorokauden, kuusi vastaajaa (5 %) yhden tunnin tai alle ja yksi vastaaja (1 %) viikon tai enemmän. Kysymyksessä 18 kysyttiin, mitä palveluita vastaajat yleensä käyttävät pyörämatkoillaan Satakunnassa. Tässä kysymyksessä oli mahdollista valita useampi vaihtoehto. Vastausten jakautuminen eri vastausvaihtoehtojen välillä on esitetty kuviossa 12.



Kuvio 12. Vastaajien käyttämät palvelut pyörämatkoilla Satakunnassa

Eniten käytettyjä palveluita olivat kahvilapalvelut ja päivittäistavarakaupat. Kahvilapalveluita vastasi käyttävänsä 87 vastaajaa (71 %) ja päivittäistavarakauppoja 86 vastaajaa (70 %). Melko paljon käytetään myös uimarantoja (66 vastaajaa, 54 %), luontokohteita (63 vastaajaa, 52 %) ja ravintolapalveluita (62 vastaajaa, 51 %). Myös majoituspalvelut (31 vastaajaa, 25 %) ja nähtävyydet (29 vastaajaa, 24 %) nousivat jonkin verran esiin. Muita vähemmän käytettyjä palveluita olivat museot, näyttelyt tai muut kulttuurikohteet (14 vastaajaa, 11 %), saunat (12 vastaajaa, 10 %), julkisen liikenteen palvelut (7 vastaajaa, 6 %), pyöränhuoltopalvelut (6 vastaajaa, 5 %) ja opas- tai ohjelmapalvelut (1 vastaajaa, 1 %). Lisäksi seitsemän vastaajaa (6 %) kertoi, ettei käytä mitään palveluita. Kysymyksessä 19 kysyttiin, ovatko tarjolla olevat palvelut vastanneet vastaajien tarpeisiin vai puuttuuko alueelta joitakin palveluita. Tämä kysymys oli avoin kysymys, johon vastasi 62 henkilöä.

28 vastaajaa kertoi, että alueen palvelut ovat vastanneet heidän tarpeisiinsa. Viisi vastaajaa kertoi palveluiden vastaavan tarpeita pääosin ja yksi vastaaja mainitsi, ettei käytä palveluita. Loput vastaajat kertoivat, mitä palveluita alueelta heidän mielestään puuttuu. Eniten esiin nousi tarve useammille kahviloille tai taukopaikoille. Lisäksi majoitusvaihtoehtoja kaivattiin sekä pienemmille paikkakunnille että edullisempaan hintaan. Majoitusvaihtoehtoista toivottiin myös tietoa paremmin saataville. Alla on muutama esiin nostettu kommentti näistä aiheista:

”Telttapaikkoja saisi olla ympäri Satakuntaa. Pyörämatkailijoiden mukaan Porin keskustan välittömään läheisyyteen pitäisi saada rauhallinen ja turvallinen telttailualue, jossa olisi ainakin wc yön auki.”

”Kohtuuhintaiset majoituspalvelut yksin matkustajille. Kohtuutonta että yksi joutuu maksamaan saman hinnan kuin kaksi matkustajaa esim. leirintämökissä.”

”Enemmän kahvila- ja ruokapalveluita.”

”Nippa nappa eli majoitusvaihtoehdot tosi epätasaisesti tiedoiltaan saatavissa.”

Myös pyöräily-ystävällisyyttä kaivattiin lisää niin majoituskohteisiin kuin päivittäistavarakauppoihin. Pyöräily-ystävällisyydestä tiedottamisen koettiin olevan myös hie- man heikolla tasolla. Alla on muutama esiin nostettu kommentti tähän liittyen:

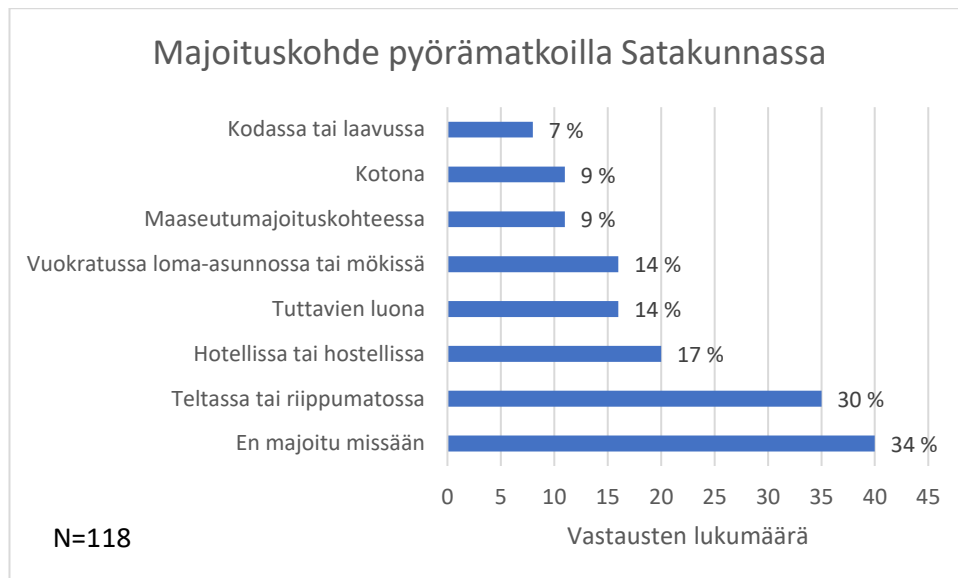
”Pyöräystävällisyys olisi hyvä olla ilmoitettuna majoituksen tiedoissa. Tilat mihin pyörän saa turvallisesti säilöön. Ja toki enemmän niitä paikkoja. Se on kuitenkin merkittävä tekijä palvelun valinnassa.”

”Kyllä, pyörien lukitusmahdollisuudet täytyisi olla paremmat ihan joka paikassa, varsinkin kaupassa käydessä yms.”

”Pyörähuoltopisteitä voisi olla selvästi enemmän.”

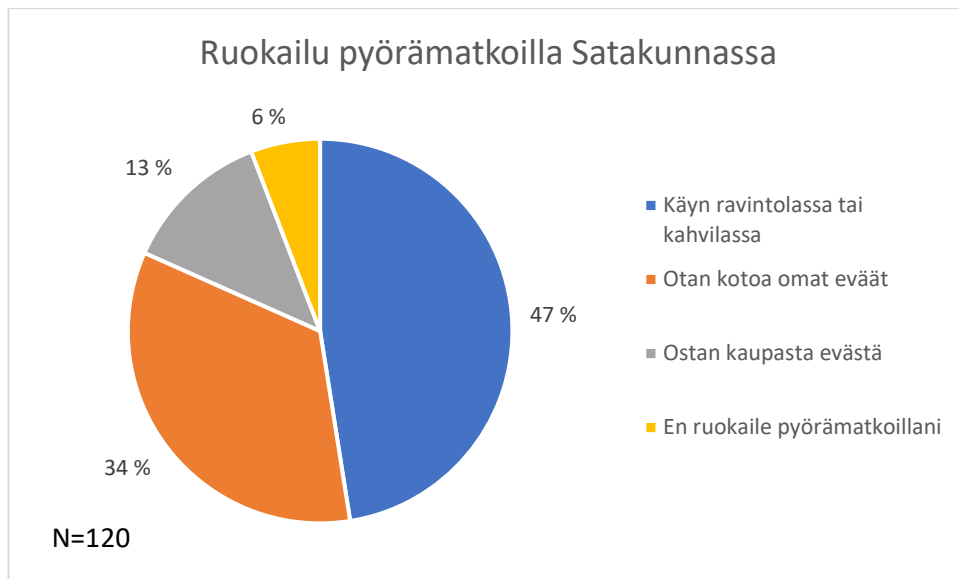
”Majoituskohteita puuttuu, joissa voi pestä ja huoltaa illalla pyörän ja jossa on hyvät säilytystilat (lukollinen varasto, josta kallis pyörä ei lähde varkaiden mukaan) ...”

Kysymyksessä 20 kysyttiin, missä vastaajat yleensä majoittuvat pyörämatkoillaan Satakunnassa. Tässä kysymyksessä oli mahdollista valita korkeintaan kaksi vaihtoehtoa. Kuviossa 13 on nähtävillä, kuinka 40 vastaajaa (34 %) vastasi, ettei majoitu missään ja 35 vastaajaa (30 %) vastasi majoittuvansa teltassa tai riippumatossa.



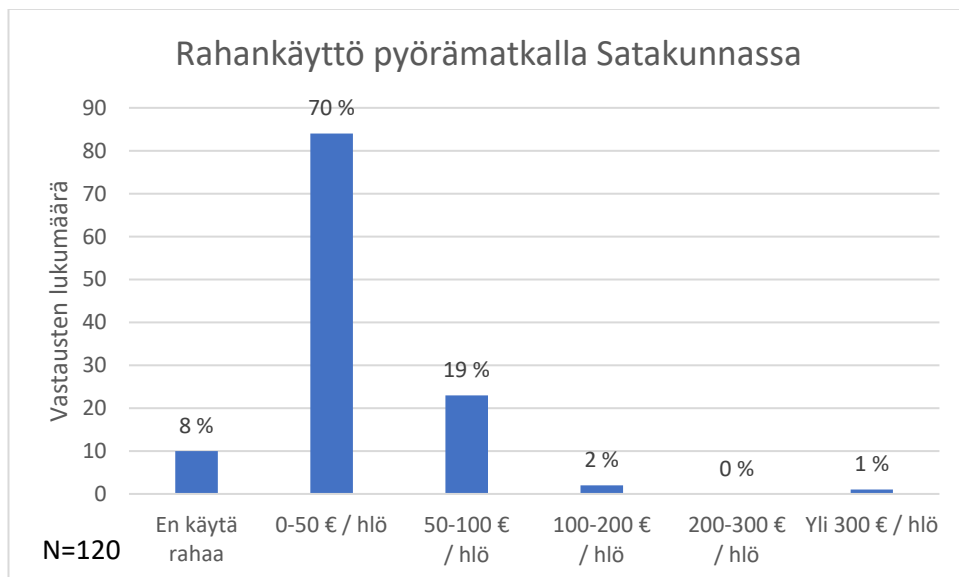
Kuvio 13. Vastaajien käyttämät majoituskohteet pyörämatkoilla Satakunnassa

Puolestaan 20 vastaajaa (17 %) vastasi majoittuvansa yleensä hotellissa tai hostellissa, 16 vastaajaa (14 %) tuttavien luona, toiset 16 vastaajaa (14 %) vuokratuissa loma-asunnossa tai mökissä, 11 vastaajaa (9 %) maaseutumajoituskohteessa, 11 vastaajaa (9 %) omassa kodissaan ja kahdeksan vastaajaa (7 %) kodassa tai laavussa. Kysymyksessä 21 kysyttiin, miten vastaajat yleensä ruokailevat pyörämatkoillaan Satakunnassa. Kuviossa 14 on nähtävillä, kuinka eniten vastauksia sai ravintolassa tai kahvilassa käyminen, jonka valitsi 57 vastaajaa (47 %).



Kuvio 14. Vastaajien tavat ruokailla pyörämatkoilla Satakunnassa

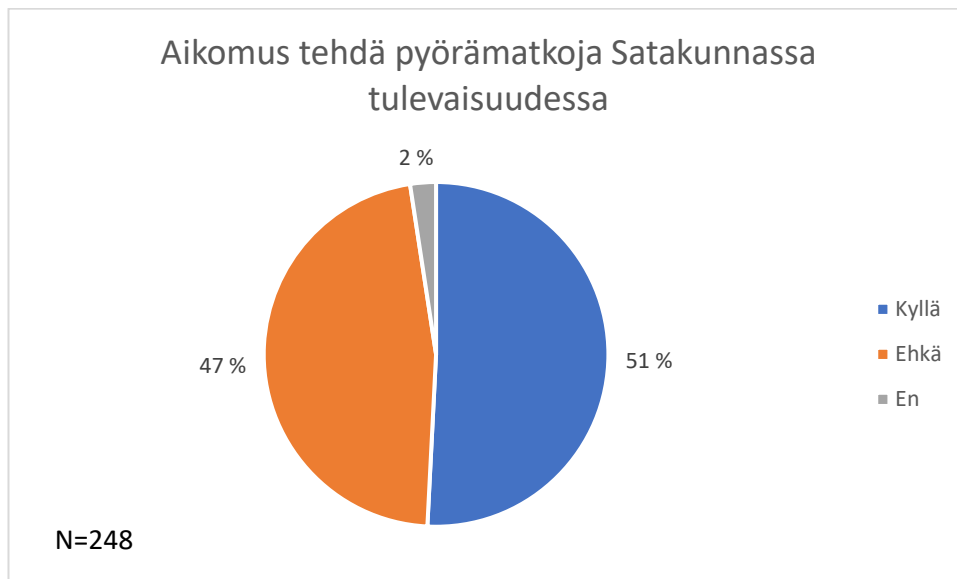
Vastaajista 41 (34 %) ottaa kotoa omat eväät, 15 vastaajaa (13 %) ostaa kaupasta evästä ja seitsemän vastaajaa (6 %) ei ruokaile pyörämatkoillaan. Kysymyksessä 22 vastaajia pyydettiin arvioimaan, kuinka paljon he käyttävät keskimäärin rahaa vuorokaudessa pyörämatkalla Satakunnassa. Kuviossa 15 on nähtävillä, kuinka suurin osa arvioi käyttävänsä rahaa 0–50 euroa yhtä henkilöä kohden. Tämän vaihtoehdon valitsi 84 vastaajaa (70 %).



Kuvio 15. Vastaajien rahankäyttö vuorokaudessa pyörämatkalla Satakunnassa

Toiseksi eniten vastattiin käytettävän 50–100 euroa henkilöä kohden, kun 23 vastaajaa (19 %) valitsi sen. Lisäksi kymmenen vastaajaa (8 %) vastasi ettei käytä rahaa

ollenkaan, kaksi vastaajaa (2 %) 100–200 euroa ja yksi vastaaja (1 %) yli 300 euroa. Kysymys 23, johon osa vastaajista ohjattiin siirtymään jo aiemmin, oli jälleen tarkoitettu kaikkiin kyselyyn vastaaville. Tässä kysymyksessä kysyttiin, aikovatko vastaajat tehdä pyörämatkoja Satakunnassa tulevaisuudessa. Kuviossa 16 on nähtävillä, kuinka 126 vastaajaa (51 %) aikoo tehdä pyörämatkoja Satakunnassa tulevaisuudessa ja 116 vastaajaa (47 %) aikoo ehkä tehdä.



Kuvio 16. Vastaajien aikomus tehdä pyörämatkoja Satakunnassa tulevaisuudessa

Vastaajista kuusi (2 %) vastasi, ettei aio tehdä pyörämatkoja Satakunnassa tulevaisuudessa. Tämän osion viimeisessä kysymyksessä, eli kysymyksessä 24, vastaajilla oli mahdollisuus vapaasti kommentoida jotakin muuta aiheeseen liittyen, mikäli halusivat. Kysymys oli siis avoin kysymys, johon vastasi 62 henkilöä. Vastauksissa korostui eniten erilaisten palveluiden riittävän saatavuuden sekä palveluista ja reiteistä tiedottamisen tärkeys:

”Tärkeää on, että majoituksia ja ruokapaikkoja on riittävän tiuhaan reitin varrella, jotta saa suunniteltua sopivan reitin.”

”Tiedot reiteistä ja reittivaihtoehtoista helpottavat suunnittelua ja houkuttelevat tekemään pyöräretkiä.”

”Joukkoliikenteen pyöräkuljetusmahdollisuuksia tulisi kehittää paljon sekä parantaa tiedon saatavuutta. Matkailu- ja majoituspalveluiden tulisi myös kehittää pyörien turvallista säilytystä ja tiedottaa siitä selkeästi verkossa (erityisesti hotellien yms. tiedot ovat täysin puutteellisia tällä hetkellä ja niitä joutuu itse kyselemään).”

Myös valmiiden reittien ja alueen markkinoinnissa nähtiin enemmän potentiaalia:

”Valmiita pyöräilyreittejä voisi markkinoida tehokkaammin.”

”Kauniissa maisemissa olisi paljon potentiaalia markkinoitavissa pyöräretkeilijöille.”

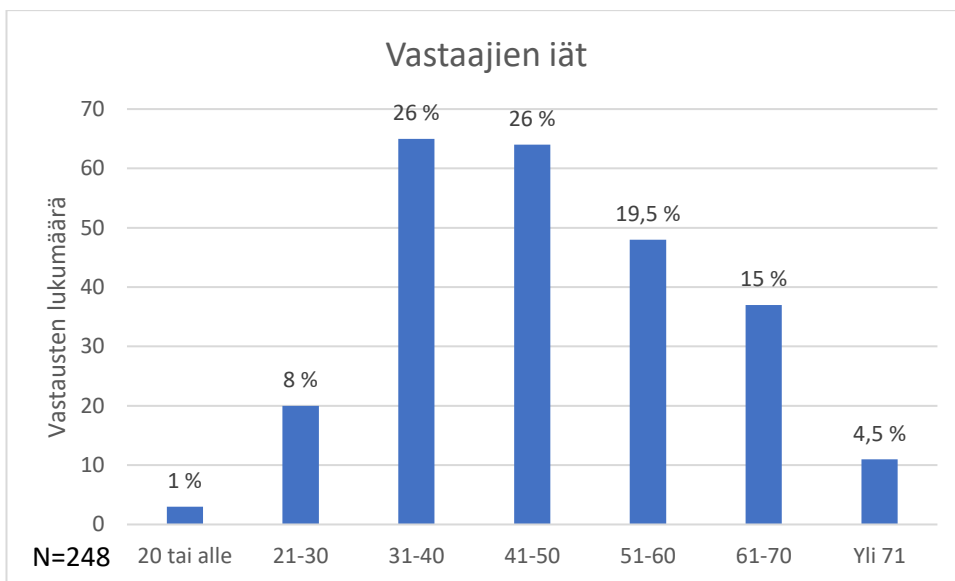
Alla on vielä muutama muu esiin nostettu kommentti pyörämatkailusta ja Satakunnan kehittämisestä pyörämatkailukohteena:

”Pienet mutkikkaat tiet ja tunnelma on tärkein. Ei niinkään suoria ja nopeita. Vanhat rakennukset, kulttuurihistoria on tärkeitä. Infotauluja alueista ja historiasta on mukava lueskella, ja niistä tulee olo, että tämä on oikea tapa edetä. Harvoin autolla tulee pysähtynyt lukemaan jokunen lause esim. vanhasta sillasta yms.”

”Reittejä voisi kehittää mielenkiintoisemmiksi vaikkapa niin, että rauhallisia leiripaikkoja olisi reitin varrella, eikä vain perinteisiä hotelleja/leirintäalueita. Vaikkapa yhdelle retkikunnalle telttapaikka/puu- ja jokin mobiilivarausjärjestelmä.”

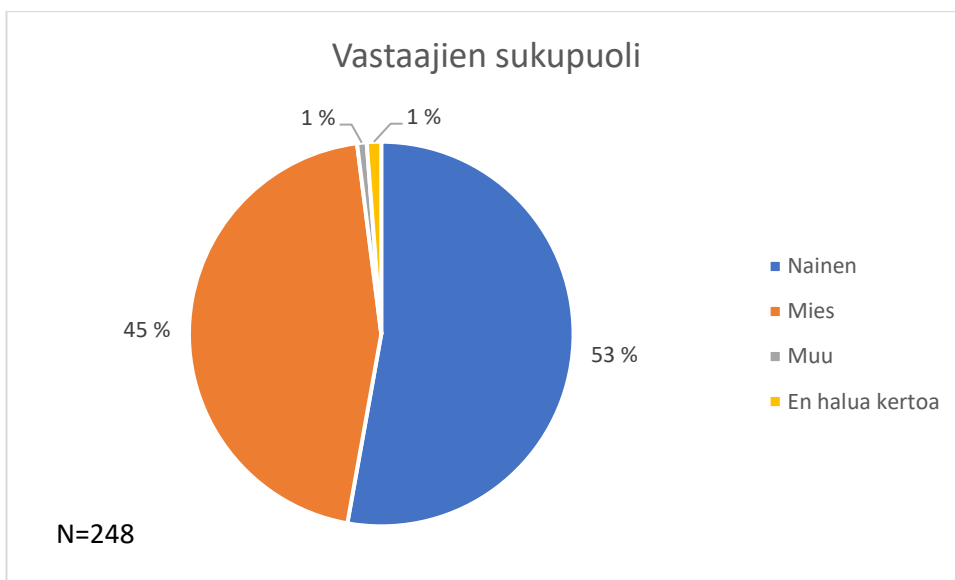
”Enemmän valmiita ja erityyppisiä reittejä. Maastopyöräilijät on nykyään hyvin huomioitu, mutta enemmän tarvitaan vielä maantie- ja retkipolkijoille! Opastetut/ryhmäreissut olisivat kivoja, ns. valmiit paketit.”

Kyselyn kolmannessa ja viimeisessä osiossa vastaajilta kysyttiin muutamia taustatietoja. Kysymyksessä 25 kysyttiin vastaajien ikää. Kuviossa 17 on esitetty vastausten jakautuminen eri vastausvaihtoehtojen välillä. Eniten vastaajien joukossa oli 31–40-vuotiaita, joita oli 65 henkilöä (26 %) sekä 41–50-vuotiaita, joita oli 64 henkilöä (26 %).



Kuvio 17. Vastaajien jakautuminen iän perusteella

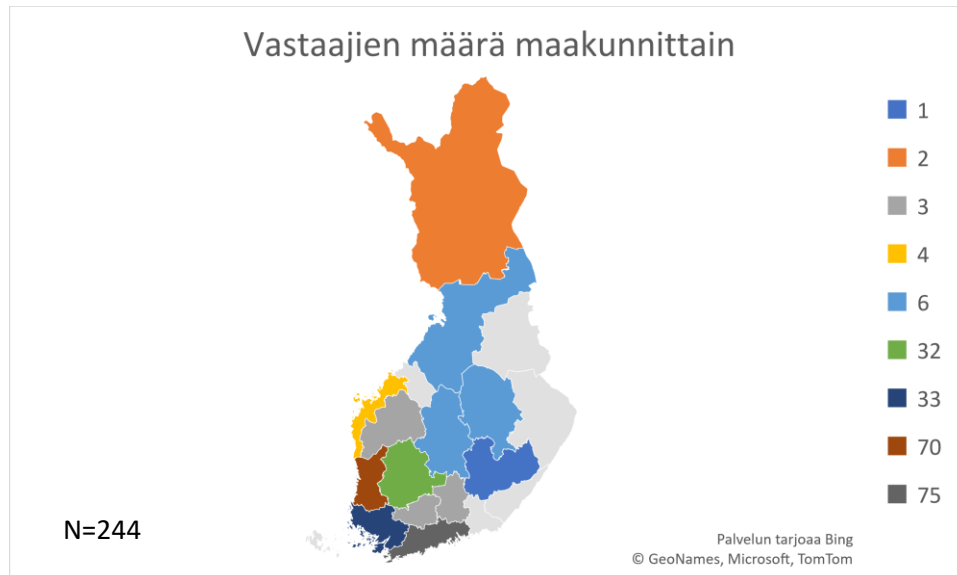
Puolestaan 51–60-vuotiaita oli 48 henkilöä (19,5 %) ja 61–70-vuotiaita 37 henkilöä (15 %). Hieman vähemmän oli 21–30-vuotiaita, joita oli 20 henkilöä (8 %), yli 71-vuotiaita, joita oli 11 henkilöä (4,5 %) ja 20-vuotiaita tai alle, joita oli kolme henkilöä (1 %). Kysymyksessä 25 kysyttiin vastaajien sukupuolta. Kuviossa 18 on esitetty vastaajien jakautuminen vaihtoehtojen välillä.



Kuvio 18. Vastaajien jakautuminen sukupuolen perusteella

Vastaajista 131 henkilöä (53 %) oli naisia ja 112 henkilöä (45 %) miehiä. Lisäksi muunsukupuolisia oli kaksi henkilöä (1 %) ja kolme henkilöä (1 %) ei halunnut kertoa sukupuoltaan. Kyselyn viimeisessä kysymyksessä, eli kysymyksessä 27, kysyttiin

vastaajien asuinpaikan postinumeroa. Kuviossa 19 on nähtävillä, miten vastaajat jakautuivat asuinmaakuntien perusteella. 75 vastaajaa (30,3 %) asui Uudellamaalla ja 70 vastaajaa (28,2 %) Satakunnassa.



Kuvio 19. Vastaajien jakautuminen asuinmaakunnan perusteella

Puolestaan 33 vastaajaa (13,3 %) asui Varsinais-Suomessa ja 32 vastaajaa (13 %) Pirkanmaalla. Lisäksi muutamia vastaajia asui muissa maakunnissa: kuusi vastaajaa (2,4 %) sekä Pohjois-Pohjanmaalla, Pohjois-Savossa että Keski-Suomessa, neljä vastaajaa (1,6 %) Pohjanmaalla, kolme vastaajaa (1,2 %) sekä Etelä-Pohjanmaalla, Päijät-Hämeessä että Kanta-Hämeessä, kaksi vastaajaa (0,8 %) Lapissa ja yksi vastaaja (0,4 %) Etelä-Savossa. Neljä kyselyyn vastannutta henkilöä (1,6 %) ei halunnut kertoa asuinpaikkaansa.

5.2 Johtopäätökset ja yhteenveto

Pyörämatkailijoille suunnattuun kyselyyn vastasi 248 henkilöä. Yhteenvedon tueksi osa saaduista tuloksista on esitetty visuaalisessa muodossa infograafin avulla (LIITE 2). Vastaajien taustatietojen osalta kyselyyn vastasi melko monipuolinen joukko erilaisia pyörämatkailijoita. Naisten (53 %) ja miesten (45 %) osuus kyselyyn vastanneista oli keskenään suhteellisen tasainen. Iän puolesta vastaajat painottuivat 31–60-vuotiaisiin, mutta joukossa oli myös muiden ikäryhmien edustajia. Räsäsen mukaan (2015, 7) pyörämatkailijat ovat tyypillisesti keski-ikäisiä, mikä tukee saatuja tuloksia.

Kysely tavoitti vastaajia 13 maakunnasta, jolloin vastaajia jäi tavoittamatta Kainuusta, Pohjois-Karjalasta, Etelä-Karjalasta, Kymenlaaksosta, Keski-Pohjanmaalta ja Ahvenanmaalta. Kyselyn levinneisyys oli siis melko hyvä, vaikkakin selkeästi suurin osa vastaajista oli Uudeltamaalta ja Satakunnasta.

Vastaajien keskuudessa suosituin pyörämatkailun muoto oli yhden päivän retkipyöräily omassa lähiympäristössä. Myös Räsänen (2015, 7) korosti, että lähialueen asukkaat ovat kohteille usein hyvinkin potentiaalisia pyörämatkailijoita. Matkakohteessa tapahtuva pyöräily oli puolestaan vähiten suosittu pyörämatkailun muoto vastaajien keskuudessa. On kuitenkin muistettava, että tulokset eivät ole yleistettävissä kaikkiin suomalaisiin pyörämatkailijoihin, vaan kyselyyn vastanneet toimivat ainoastaan satunnaisena näytteenä. Lisäksi vastaajien oli mahdollista valita vain kaksi eniten harrastamaansa pyörämatkailun muotoa, mikä saattaa olla syy sille, ettei tutustumispyöräily korostu vastauksissa.

Pyörämatkan tyypillistä kestoa kysyttäessä korostui hyvin selvästi se, että vastaajien keskuudessa muutaman tunnin kestoiset pyörämatkat ovat suosituimpia. Pyörämatkakohteista vastaajat etsivät tietoa pääasiassa digitaalisista karttapalveluista, sosiaalisesta mediasta tai muualta internetistä. Satakunnan pyörämatkailureittien tunnettuus oli vastaajien osalta melko vähäistä. Tämä osaltaan vahvistaa sitä, että Satakunta ei ole saavuttanut vahvaa asemaa pyörämatkailukohteena pyörämatkailijoiden keskuudessa. Vastaajista kaksi kolmasosaa kertoi suunnittelevansa yleensä pyörämatkareittinsä itse, kolmasosa hyödyntää suunnittelussa valmiita reittejä ja vain muutama vastaaja kertoi käyttävänsä yleensä valmiiksi suunniteltuja reittejä. Taulukossa 3 tarkastellaan ristiintaulukoinnin avulla, miten pyörämatkojen suunnittelutavat jakautuvat sukupuolen mukaan.

Taulukko 3. Pyörämatkojen suunnittelutavat sukupuolen mukaan

Pyörämatkojen suunnittelutapa	Nainen	Mies	En halua kertoa / Muu	Yhteensä
Suunnittelen itse	76	84	4	164
Hyödynnän valmiita reittejä suunnittelussa	49	28	1	78
Käytän valmiita reittejä	6	0	0	6
Yhteensä	131	112	5	248

Miehistä 75 % suunnittelee pyörämatkareittinsä itse, kun taas naisista vastaava osuus on 58 %. Vastaajista siis miehet suunnittelevat pyörämatkareittinsä kokonaan itse useammin kuin naiset. Kaikki valmiita reittejä käyttävät olivat naisia. 37 % naisista ja 25 % miehistä hyödyntää suunnittelussaan valmiita reittejä. Valmiiden reittien valitseminen tai niiden hyödyntäminen suunnittelussa oli siis tässä tutkimuksessa naisille ominaisempaa kuin miehille.

Suurin osa niistä vastaajista, jotka eivät olleet aiemmin pyörämatkailleet Satakunnassa, kertoivat, että voisivat olla kiinnostuneita siitä. Vastaajilla ei pääasiassa joko ollut mitään erityistä syytä sille, etteivät he olleet aiemmin pyörämatkailleet Satakunnassa, alue oli heille vieras tai siellä pyöräilyä ei ollut tarpeeksi tietoa saatavilla. Suurimpia tekijöitä, jotka voisivat saada heidät lähtemään pyörämatkalle Satakuntaan, oli mielenkiintoinen valmis reitti ja helposti saatavilla oleva tieto. Tutkimuksen toinen alakysymys oli ”Millaisena pyörämatkailijat kokevat pyörämatkailun Satakunnassa?”. Niiden vastaajien osalta, jotka eivät olleet aiemmin pyörämatkailleet Satakunnassa, voidaan todeta, että pyörämatkailu siellä koetaan hieman vieraaksi, mutta siitä ollaan kiinnostuneita. Tärkeimpinä vetovoimatekijöinä vastaajille toimisi helposti saatavilla oleva tieto, sekä esimerkiksi mielenkiintoinen reitti tai nähtävyys.

Satakunnassa pyörämatkailleista vastaajista vain noin neljäsosa kertoi, että on käyttänyt matkoillaan valmiita reittejä. Suosituin syy sille, ettei valmiita reittejä ole käytetty, oli se, ettei niistä ole tarpeeksi tietoa saatavilla. Pyörämatkojen pituudeksi valittiin eniten vaihtoehtoja muutama tunti ja yksi päivä. Tarjolla olevista palveluista vastaajat kertoivat käyttävänsä eniten kahvilapalveluita, päivittäistavara-kauppoja, uimarantoja,

luontokohteita ja ravintolapalveluita. Noin puolet vastaajista kertoi yleensä ruokailevansa pyörämatkoillaan Satakunnassa ravintolassa.

70 % vastaajista kertoi käyttävänsä rahaa pyörämatkoillaan Satakunnassa 0–50 euroa päivässä. Ellare Oy:n (2020) pyörämatkailututkimukseen osallistuneista 70 % oli valmis käyttämään pyörämatkaan rahaa 100–200 euroa päivässä. Pyörämatkailijoiden maksuvalmius voisi mahdollisesti olla siis korkeampikin myös Satakunnassa. Maksuvalmiuteen toki vaikuttaa varmasti paljon se, onko kyseessä pyörämatka oman asuin ympäristön läheisyydessä vai ei. Jos matkalle lähdetään kauemmaksi kotoa, matka saattaa vaatia suurempaa rahankäyttöä, jolloin siihen ollaan myös mahdollisesti valmiimpia.

Tutkimuksen toisena alatutkimuskysymyksenä oli ”Mitä kehityskohteita pyörämatkailijat näkevät Satakunnan pyörämatkailussa?”. Kysymykseen saatiin vastaus Satakunnassa aiemmin pyörämatkailleiden vastaajien vastausten perusteella. Pyörämatkailijat olivat pääosin tyytyväisiä tarjolla oleviin palveluihin. Noin puolet kaikista kyselyyn vastanneista aikoi tulevaisuudessa tehdä pyörämatkoja Satakunnassa ja lähes puolet aikoi ehkä tehdä. Vain muutama vastaaja kertoi, ettei aio tehdä pyörämatkoja tulevaisuudessa Satakuntaan. Tästä voidaan päätellä, että tehdyt pyörämatkat ovat olleet riittävän onnistuneita ja mielekkäitä, jotta niitä halutaan tehdä jatkossakin. Vastaajien osalta, jotka eivät ole aiemmin pyörämatkailleet Satakunnassa, voidaan puolestaan päätellä, että mielikuvat Satakunnasta pyörämatkailukohteena ovat enemmän positiiviset kuin negatiiviset.

Esiin nousi kuitenkin myös joitakin kehityskohteita. Eniten puuttuviksi palveluiksi vastaajat kokivat erilaiset kahvilat ja taukopaikat. Myös monipuolisemmat majoitusvaihtoehdot koettiin tarpeelliseksi sekä niiden ja muiden palveluiden parempi pyöräily-ystävällisyys. Näiden lisäksi vastaajat kokivat, että niin palveluihin kuin reitteihin liittyvän tiedon saatavuus voisi olla parempi. Suurin syy esimerkiksi sille, ettei pyörämatkailijat ole käyttäneet valmiita reittejä Satakunnassa oli se, että niistä ei ole tarpeeksi tietoa saatavilla.

6 POHDINTA JA LUOTETTAVUUDEN TARKASTELU

6.1 Ehdotukset Satakunnan pyörämatkailun kehittämiseksi

Kyselyllä saaduista tuloksista voidaan nähdä, että vastanneiden pyörämatkailijoiden näkemykset ja kokemukset Satakunnasta pyörämatkailukohteena ovat melko neutraalit. Esiin ei tullut kokemuksia esimerkiksi siitä, että Satakunnalla olisi vahva brändi pyörämatkailukohteena. Satakuntaa ei kuitenkaan myöskään nähty sellaisena alueena, jolla ei olisi vetovoimaa tai potentiaalia mielenkiintoiseksi pyörämatkailukohteeksi.

Kyselyyn vastanneiden pyörämatkailijoiden osalta vetovoimaisen pyörämatkailukohteen rakentamisessa tärkeimpiä asioita ovat peruspalveluiden toimivuuden ja saataavuuden takaaminen. Vastaajat korostivat muun muassa kahviloiden, taukopaikkojen ja majoitusvaihtoehtojen riittävyyden ja hyvän saataavuuden tärkeyttä. Satakunnan pyörämatkailun kehittämisessä olisikin tärkeää keskittyä siihen, että alueelle luotavat valmiit reitit tai reittipohjat sisältäisivät riittävästi pyöräilijöiden tarvitsemia peruspalveluita. Lisäksi niistä tulisi olla riittävästi tietoa helposti saatavilla.

Jos alueelle halutaan houkutella pyörämatkailijoita myös Satakunnan ulkopuolelta, tulisi heidän tietoisuuteensa tuoda joitakin alueen vetovoimatekijöitä, jotka toimisivat syinä lähteä Satakuntaan pyörämatkalle. Tällaisina voisivat toimia erilaiset uniikit luonto- tai kulttuurikohteet. Kohde voitaisiin yhdistää joko valmiiseen reittiin tai reittiehdotukseen, jonka ohessa matkailijalle tarjottaisiin tarvittavia tietoja esimerkiksi palveluihin ja paikalle saapumiseen liittyen. Kun tiedoista on kasattu helposti lähestyttävä kokonaisuus, myös sen markkinointi pyörämatkailijoille on helpompaa. Koska pyörämatkailijoita on erilaisia ja heillä on erilaiset tarpeet, reittien tai reittiehdotuksien tulisi sisältää erilaisia vaihtoehtoja, joista matkailija voi valita tai suunnitella itselle parhaiten soveltuvan. Sillä, että pyörämatkailijalle tarjotaan erilaisia vaihtoehtoja ja tieto on helposti saatavilla yhdestä paikasta, voidaan saada matkailijan kiinnostus alueelle matkustamisesta heräämään.

Jotta matkailijoiden olisi helpompi suunnitella pyörämatkoja Satakuntaan, tulisi tiedon saataavuuden olla huomattavasti nykyistä parempi. Esimerkiksi

Pyörämatkailukeskuksen Bikeland.fi -verkkosivulla ei ole Satakunnan valmiita pyörämatkailureittejä. Satakunnassa Tervetuloa pyöräilijä -tunnuksen omaavia yrityksiä ei myöskään tutkimuksen toteuttamishetkellä juurikaan ole. Yritysten rohkaiseminen tunnuksen hakemiseen olisi tärkeää, jotta yrityksistä ja niiden palveluista saataisiin tietoa verkkosivustolle. Tunnuksen omaavien yritysten lisääntyminen ja niiden sisältäminen erilaisiin reitteihin nostaisi Satakunnan näkyvyyttä pyörämatkailukohteena.

Kyselyn vastauksista nousi esiin pyörämatkailijoiden kiinnostus rannikko- ja vesistökohteisiin. Satakunnassa rannikkoalue ja Kokemäenjoki ovat keskeisiä ominaisuuksia, joita Satakunnan pyörämatkailun kehittämisessä tulisi huomioida. Rannikko- ja vesistöalueet tarjoavat monipuolisia mahdollisuuksia pyörämatkailureittien ja -palveluiden rakentamiselle. Niiden avulla pyörämatkailijalle voidaan tarjota sekä upeita maisemia että monipuolisia palveluita. Sen sijaan, että kaikkea tarvittavaa lähdetäisiin kehittämään alusta, olisi tärkeää tunnistaa Satakunnan uniikit ja pyörämatkailijoita kiinnostavat jo olemassa olevat kohteet ja palvelut ja hyödyntää niitä kehittämisessä yhdistämällä niitä uusiin reitteihin ja kokonaisuuksiin.

Laajemman kehittämisen lisäksi yksittäisiä yrityksiä ja palveluntarjoajia tulisi auttaa ymmärtämään pyörämatkailijoiden tarpeita ja heidän potentiaaliensa uusiksi asiakkaiksi. Tärkeää on huomata, että pienetkin muutokset pyöräily-ystävällisempää toimintaa ja tiedon parempaa saatavuutta kohtaan voivat olla ratkaisevia tekijöitä usealle pyörämatkailijalle valitessaan käyttämiään palveluita. Kannattavaa voisi myös olla pienempien kohderyhmien tarpeiden huomioiminen ja niihin vastaaminen mahdollisuuksien mukaan. Esimerkiksi yksin matkustavien pyörämatkailijoiden osalta tutkimuksessa nousi esiin kysyntä majoitusvaihtoehdoille, jotka vastaisivat paremmin yksin matkustavien tarpeisiin esimerkiksi hinnoittelun osalta. Vastaamalla tämän tyyliin tarpeisiin yritys voi erottua vahvastikin muista palveluntarjoajista tiettyjen kohderyhmien kohdalla.

6.2 Luotettavuustarkastelu

Tärkeä osa tutkimusprosessia on tutkimuksen tason, pätevyyden ja luotettavuuden arviointi. Määrällisessä tutkimuksessa arviointia voidaan tehdä reliabiliteetin ja

validiteetin käsitteiden avulla. (Lähdesmäki ym. 2021.) Reliabiliteetilla tarkoitetaan tutkimuksen luotettavuutta ja validiteetilla tutkimuksen pätevyyttä. Tutkimuksen pätevyys kuvaa käytetyn tutkimusmenetelmän kykyä mitata sitä, mitä tutkimuksessa on ollut tarkoituskin mitata. Pätevässä tutkimuksessa tutkittavat ovat ymmärtäneet mittarin, kyselylomakkeen ja kysymykset, jolloin tutkimuksessa ei olisi systemaattisia virheitä. Tutkimuksen luotettavuus puolestaan kuvaa tulosten tarkkuutta eli toteutetun mittauksen kykyä antaa tuloksia, jotka eivät ole sattumanvaraisia. Lisäksi mittaustulosten tulisi olla toistettavissa, mikä tarkoittaa sitä, että sama mittaustulos saadaan, jos mittaus toistetaan eri tutkijan toimesta. (Vilka 2021, 152–153.)

Tässä tutkimuksessa kyselylomake sisälsi kysymyksiä, joita ei ollut suunnattu kaikille vastaajille. Tästä syystä kysymyksiä ei voitu asettaa pakollisiksi, mikä osaltaan saattoi vaikuttaa siihen, että osa vastaajista ei vastannut kaikkiin heille tarkoitettuihin kysymyksiin. Saaduissa vastauksissa on siis jonkin verran puutteita. Huomioitavaa on kuitenkin se, että vastauksia saatiin paljon, jolloin puutteellisten vastausten osuus kokonaisuudesta jää pieneksi. Vastausten oli myös alun perinkin tarkoitus toimia näytteenä perusjoukon määrittämisen vaikeuden vuoksi, jolloin puuttuvien vastausten vaikutus ei ole niin merkittävä.

Koska saatu aineisto toimii näytteenä, siitä ei voida tehdä yleistyksiä, jotka koskisivat kaikkia suomalaisia pyörämatkailijoita. Tuloksia voidaan tarkastella suuntaa antavina ja esimerkkeinä, mutta niihin tulee suhtautua varauksella. Kyselyn avulla kuitenkin saatiin vastauksia niihin kysymyksiin, joihin vastauksia toivottiinkin. Etenkin avointen kysymysten vastaukset toivat mielenkiintoisia näkökulmia ja kommentteja esiin Satakunnan pyörämatkailuun liittyen.

Kyselyyn saatiin reilusti vastauksia, mikä johti myös siihen, että saaduissa tuloksissa oli monipuolisuutta. Vastausten runsas määrä lisää myös tulosten luotettavuutta. Vastaajien joukkoon mahtui monenlaisia pyörämatkailijoita ja tuloksista näkyy se, että vastaukset vastaavat hyvin esitettyihin kysymyksiin. Vastaajien monipuolisuus näkyy esimerkiksi siinä, että suurimmassa osassa kysymyksistä vastaajien tavat ja mielipiteet erosivat melko laajastikin toisistaan. Kun vastaajia on saatu monipuolisesti, voidaan myös ajatella, että tuloksissa ilmenee erilaisia asioita kattavasti ja monipuolisesti.

Tutkimusprosessin kuvaaminen on pyritty toteuttamaan mahdollisimman selkeästi ja avoimesti. Kuvaus on sisältänyt sekä prosessin toteutuksen, analyysin että tulokset. Prosessin kuvaamisessa on tuotu esiin myös puutteellisten vastausten ilmeneminen sekä aineiston toimiminen näytteenä ja sen vaikutus tulosten tulkintaan.

6.3 Toimeksiantajan palaute

Opinnäytetyön toimeksiantajan edustaja on antanut työstä palautteen, joka on esitettyä kokonaisuudessaan alla:

”Sini Kiljala teki opinnäytetyönsä Matkailun kehittämiskeskuksen hankkeen *100Bike – Pyörämatkailun kehittäminen Satakunnassa* toimeksiannosta. Tarkoituksena oli selvittää pyörämatkailijoille kohdistetun kyselyn avulla pyöräilijöiden näkemyksiä siitä, millainen pyörämatkailukohde Satakunta on, miten sitä tulisi kehittää ja millaisia tarpeita pyörämatkailijoilla on. 100Bike-hankkeen tavoitteena on lisätä satakuntalaisten palveluntarjoajien ja muiden matkailutoimijoiden keskuudessa tietoa pyörämatkailusta, kehittää maakuntaan pyörämatkailureittejä sekä tukea yrityksiä ja muita toimijoita pyörämatkailun palveluiden kehittämisessä. Työ tehtiin hankkeen alkuvaiheessa ja se toimi lähtötilannekartoituksena satakuntalaisen pyörämatkailun kehittämiselle.” (Uusiniitty-Kivimäki sähköposti 20.5.2022.)

”Opinnäytetyö on selkeä kokonaisuus ja erittäin hyvin tehty. Sini perehtyi aiheeseen erinomaisesti ja työskenteli ahkerasti. Hän työskenteli järjestelmällisesti ja tavoitteellisesti ja pysyi hyvin suunnitellussa aikataulussa. Työstä on nähtävissä, että Sini ymmärsi hyvin toimialaa ja osoitti hyvää päätöksentekokykyä työn eri vaiheissa. Hän piti erinomaisesti yhteyttä toimeksiantajaan, otti huomioon toimeksiantajan tarpeet ja sovitte ne hyvin opinnäytetyöhön.” (Uusiniitty-Kivimäki sähköposti 20.5.2022.)

”Kyselytutkimuksissa vaarana on, että vastausten määrä jää vähäiseksi. Tässä työssä tämä riski ei toteutunut, vaikka kysely oli varsin pitkä. Vastauksia saatiin paljon odotettua enemmän, mikä paransi työn luotettavuutta ja hyödynnettävyyttä.” (Uusiniitty-Kivimäki sähköposti 20.5.2022.)

”Kyselyn tulokset on esitetty selkeästi ja havainnollisesti. Tulosten tarkastelua olisi vielä helpottanut tulosten esittäminen graafeissa vastausten lukumäärien sijaan prosentteina kaikista vastaajista. Tulosten perusteella tehdyt johtopäätökset sekä ehdotukset Satakunnan pyörämatkailun kehittämiseksi on kirjoitettu erinomaisesti. Työn liitteenä oleva infograafi tiivistää keskeiset tulokset hyvin ja helpottaa tulosten esittämistä satakuntalaisille pyörämatkailutoimijoille.” (Uusiniitty-Kivimäki sähköposti 20.5.2022.)

”Tutkimus tuo kehittämiseen erittäin arvokasta tietoa, jota ei olisi ollut mahdollista saada koottua ilman opinnäytetyötä. Tutkimuksen tulokset ja johtopäätökset ovatkin toimeksiantajalle erittäin hyödyllisiä ja niitä tullaan varmasti käyttämään hankkeen viestinnässä ja toimenpiteiden suunnittelussa. Jo nyt tutkimuksen tulokset ovat herättäneet kiinnostusta monipuolisesti erilaisten toimijoiden keskuudessa ja tuloksia tullaan esittelemään useissa eri yhteyksissä. Sinille suuret kiitokset erinomaisesta työstä!” (Uusiniitty-Kivimäki sähköposti 20.5.2022.)

6.4 Pohdinta

Opinnäytetyön toimeksiantoon tarttuessani pyörämatkailun käsite oli laajemmassa mittakaavassa minulle melko vieras. On siis selvää, että työn ohessa oma tietämykseni aiheesta on lisääntynyt merkittävästi. Teoreettisen viitekehyksen suunnittelemisessa ja toteuttamisessa on ollut omat haasteensa. Pyörämatkailun käsite ei mielestäni ole kovin vakiintunut, ja määritelmiä sille löytyy monia erilaisia. Työskentely on parantanut taitojani nähdä, mitkä asiat ja näkökulmat ovat aiheen kannalta tärkeitä ja olennaisia.

Opinnäytetyön tutkimuksen kohderyhmä oli lopulta melko laaja, sen periaatteessa kattaessa kaikki suomalaiset pyörämatkailijat. Tämä toi omat haasteensa esimerkiksi kyselylomakkeen suunnitteluun, jossa tuli huomioida vastaajien kokemus Satakunnasta pyörämatkailukohteena. Lopulta kysely ei ollut kaikille vastaajille täysin selkeä, jolloin jotkut vastaajat vastasivat väärin kysymyksiin. Aihetta olisi siis voinut rajata vieläkin paremmin tai pyrkiä ratkaisemaan kyselyn täyttämiseen liittyvät ongelmat käyttämällä esimerkiksi erilaista työkalua sen luomiseen.

Vastauksia saatiin kuitenkin paljon, ja olin määrästä jopa yllättynyt. Pyörämatkailu on mielestäni todella mielenkiintoinen ilmiö sen ollessa myös hyvin ajankohtainen. Myös saadut tulokset olivat todella mielenkiintoisia ja kyselyn ollessa melko kattava, niitä on myös paljon. Vaikka kyselyyn vastanneet toimivatkin vain näytteenä, eikä heidän vastauksiaan voi yleistää koskemaan laajempaa pyörämatkailijoiden joukkoa, olen silti sitä mieltä, että saaduista tuloksista on paljon hyötyä. Alunperinkin tämän työn on ollut tarkoitus toimia kehittämisen alkuna toimeksiantajan hankkeen käynnistyessä. Täten työ toimii mielestäni hyvin nykytilanteen kartoituksena ja esiin nousi monia erilaisia näkemyksiä ja kommentteja esimerkiksi Satakunnan pyörämatkailun kehityskohteista, joita toimeksiantaja voi varmasti hyödyntää hankkeen toimenpiteissä.

LÄHTEET

CBI Ministry of Foreign Affairs. 2018. Cycling tourism from Europe. Viitattu 25.11.2021. <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cycling-tourism/europe>

Dickinson, J. & Lumsdon, L. 2010. Slow travel and tourism. Boca Raton, FL: Routledge.

Eijelaar, E. & Peeters, P. 2016. Bicycle tourism. Teoksessa Encyclopedia of Tourism. Viitattu 25.11.2021. https://doi.org/10.1007/978-3-319-01384-8_240

Ellare Oy. 2020. Pyörämatkailututkimus. Viitattu 23.11.2021. https://static1.squarespace.com/static/5fb228e22793831154c39587/t/603c9982a3f9d81e9741bc47/1614584197462/Ellare_Py%C3%B6r%C3%A4matkailututkimus+2020.pdf

Ellare Oy. 2021. Suomalainen pyöräilyisäلتö kiinnosti Outdooractivessa 2020. Viitattu 8.4.2022. <https://www.ellare.fi/blogi/suomalaiset-pyorailyreitit-outdooractivessa-2020>

Ellare Oy www-sivut. 2022. Pyörämatkailu. Viitattu 8.4.2022. <https://www.ellare.fi/pyoramatkailu>

EuroVelo www-sivut. 2021a. ECF – European Cyclists’ Federation. Viitattu 25.11.2021. <https://en.eurovelo.com/ecf>

EuroVelo www-sivut. 2021b. About EuroVelo. Viitattu 25.11.2021. <https://en.eurovelo.com/about-us>

EuroVelo www-sivut. 2021c. Finland. Viitattu 26.11.2021. <https://en.eurovelo.com/finland>

Grégoire, F. & Lancaster, E. 2019. New figures show there are over 90,000 kilometres of EuroVelo routes to explore! Viitattu 2.5.2022. https://en.eurovelo.com/news/2019-11-29_new-figures-show-there-are-nearly-90-000-kilometres-of-eurovelo-routes-to-explore-

Han, H., Lho, L. H., Al-Ansi, A. & Yu, J. 2020. Cycling tourism: A perspective article. Tourism review (Association internationale d’experts scientifiques de tourisme) 1, 162–164. Viitattu 25.11.2021. <https://doi.org/10.1108/TR-06-2019-0268>

Heikkilä, T. 2014. Tilastollinen tutkimus. 9. uud. p. Helsinki: Edita.

Hemmi, J. 2005. Matkailu, ympäristö, luonto: Osa 2. Sotkamo: Suomen pienkustantajat.

Hirvonen, M. 2021. Bikeland.fi vastaa pyörämatkailun suosion kasvuun. Viitattu 26.11.2021. <https://www.poljin.fi/fi/uutiset/2021/06/30/bikelandfi-vastaa-pyoramatkailun-suosion-kasvuun>

Jääskeläinen, S. 2018. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma. Liikenne- ja viestintäministeriö. Viitattu 8.4.2022. https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/160720/LVM_5_2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Kananen, J. 2015. Opinnäytetyön kirjoittajan opas: Näin kirjoitan opinnäytetyön tai pro gradun alusta loppuun. Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulu.

Lamont, M. 2009. Independent Bicycle Tourism: A Whole Tourism Systems Perspective. *Tourism analysis* 5, 605–620. Viitattu 25.11.2021. https://www.researchgate.net/publication/233561087_Independent_Bicycle_Tourism_A_Whole_Tourism_Systems_Perspective

Lähdesmäki, T., Hurme, P., Koskimaa, R., Mikkola, L. & Himberg, T. 2021. Menetelmäpolkuja humanisteille. Tutkimuksen toteuttaminen. Jyväskylän yliopisto, humanistinen tiedekunta. Viitattu 11.5.2022. <https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/tutkimusprosessi/tutkimuksen-toteuttaminen#tutkimustulosten-luotettavuus>

Matkailun edistämiskeskus. n.d. Pyöräilymatkailun kehittämisstrategia 2009–2013. Viitattu 11.1.2022. <https://docplayer.fi/352108-Pyorailymatkailun-kehittamisstrategia-2009-2013.html>

Matkailun kehittämiskeskus www-sivut. 2022a. Tietoa meistä. Viitattu 22.5.2022. <https://www.matkailunkehittamiskeskus.fi/tietoa-meista/>

Matkailun kehittämiskeskus www-sivut. 2022b. Satakunnasta rakennetaan houkutteleva kohde pyörämatkailijoille. Viitattu 22.5.2022. <https://www.matkailunkehittamiskeskus.fi/uutiset/satakunnasta-rakennetaan-houkutteleva-kohde-pyoramatkailijoille/>

Nousiainen, J. 2012. Pyöräilymatkailun mahdollisuudet Lapissa. Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Viitattu 11.1.2022. <https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/87873/N%C3%A4kymi%C3%A4-jou-lukuu-2012.pdf?sequence=1>

Outdooractive www-sivut. 2022. Reittihaku. Viitattu 8.4.2022. <https://www.outdooractive.com/fi/routes/>

Outdoors Satakunta www-sivut. 2015. Pyöräily. Viitattu 9.2.2022. <https://www.outdoorssatakunta.fi/osasto/pyoraily/>

Porin kaupungin www-sivut. 2021. Poriin uusia pyöräilyn opasteita. Viitattu 23.2.2022. https://www.pori.fi/uutinen/2021-09-15_poriin-uus-ia-pyorailyn-opasteita

Porin kaupungin www-sivut. 2022. Jalankulku ja pyöräily. Viitattu 9.2.2022. <https://www.pori.fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne-ja-veneily/jalankulku-ja-pyoraily>

Pyörämatkailukeskus. 2021a. Pyörämatkailukeskus. Viitattu 26.11.2021. <https://www.bikeland.fi/py%C3%B6r%C3%A4matkailukeskus>

Pyörämatkailukeskus 2021b. Tervetuloa pyöräilijä -tunnus. Viitattu 9.3.2022. <https://www.bikeland.fi/tervetuloapyorailijatunnus>

Pyörämatkailukeskus. 2021c. Reittikartta. Viitattu 9.2.2022. <https://www.bikeland.fi/reitit>

Rauman kaupungin www-sivut. 2022. Pyöräilyreitit, kuntoradat ja maastoreitit. Viitattu 9.2.2022. <https://www.rauma.fi/vapaa-aika-ja-liikunta/liikunta/ulkoliikuntapaikat/kuntoradat-ja-lenkkeilypolut/>

Räsänen, P. 2015. Pyörämatkailun suunnitteluopas. Visit Finland. Viitattu 11.4.2022. <https://maaseutu.kuvat.fi/kuvat/Logot,%20lomakepohjat%20ja%20markkinointikuvat/Esitteet%20ja%20oppaat/Matkailu/Py%C3%B6r%C3%A4matkailun-suunnitteluopas.pdf?type=pdfviewer>

Satakuntaliitto. 2022. Satakunta lukuina. Viitattu 9.2.2022. <https://satakunta.fi/info/tietopaketti-satakunnasta/satakunta-lukuina/>

Satakunnan ammattikorkeakoulu. 2021. 100Bike – Pyörämatkailun kehittäminen Satakunnassa. Hankesuunnitelma.

Suomen Latu www-sivut. 2022. Pyöräily. Viitattu 10.1.2022. <https://www.suomenlatu.fi/ulkoile/lajit/pyoraily.html>

Uusiniitty-Kivimäki, M. Opinnäytetyöpalaute. Vastaanottaja: Kiljala, S. Lähetetty 20.5.2022 klo 21.45. Viitattu 24.5.2022.

Vehkalahti, K. 2014. Kyselytutkimuksen mittarit ja menetelmät. Helsinki: Finn Lectura.

Vilka, H. 2021. Tutki ja kehitä. 5., päivitetty painos. Jyväskylä: PS-kustannus.

Väestön ennakkotilasto. 2021. Helsinki: Tilastokeskus. Viitattu 9.2.2022. https://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__vrm__vamu/statfin_vamu_pxt_11j.px/

Weston, R., Davies, N., Lumsdon, L., McGrath, P., Peeters, P., Eijgelaar, E. & Piket, P. 2012. The European Cycle Route Network: EuroVelo. Viitattu 25.11.2021. https://pure.buas.nl/ws/files/710328/Peeters_ea_European_cycle_route_network_Eurovelo_2012.pdf

Yle.fi www-sivut. 2021. Pyörämatkailu vastaa ajan henkeen: suosion kasvu näkyi viime kesänä Turun saaristosta Lappiin. Viitattu 8.5.2022. <https://yle.fi/uutiset/3-11878832>

KUVAKAAPPAUKSET KYSELYLOMAKKEESTA

Kysely Satakunnan pyörämatkailusta

Hei,

Olen Satakunnan ammattikorkeakoulun restonomiopiskelija ja teen opinnäytetyönäni tutkimusta Satakunnan pyörämatkailun nykytilasta. Tämä kysely on osa työtäni ja pyrin tällä kartoittamaan pyörämatkailijoiden pyöräilytottumuksia sekä mielipiteitä ja näkemyksiä Satakunnasta pyörämatkailukohteena. Kysely liittyy 100Bike – pyörämatkailun kehittäminen Satakunnassa -hankkeeseen. Voit vastata kyselyyn, vaikka et olisikaan pyörämatkaillut Satakunnassa.

Pyörämatkailulla tarkoitetaan matkailua, jossa pyöräily on merkittävä osa matkailukokemusta. Pyörämatkailu voi olla esimerkiksi retkipyöräilyä, maantiepyöräilyä tai tutustumispyöräilyä, jossa pyörää käytetään kulkuvälineenä matkakohteessa. Pyörämatka voi olla matka sekä oman asuin ympäristön lähistöllä että jossakin kauempana.

Kyselyyn vastaaminen tapahtuu nimettömästi ja saadut vastaukset käsitellään luottamuksellisesti. Siispä yksittäistä vastaajaa ei pystytä tunnistamaan lopullisesta tuotoksesta. Vastaamiseen kuluu aikaa noin 5-10 minuuttia. Kysely on avoinna 7.3. saakka.

Kyselyn lopussa voit myös halutessasi osallistua tuotepaketin arvontaan!

[Kirjautu Googleen](#), jotta voit tallentaa edistymisesi. [Lue lisää](#)

Seuraava

Tyhjennä lomake

Pyöräilytavat

Vastaa seuraaviin kysymyksiin pohtimalla pyöräilytapojasi yleisesti

1. Mitä seuraavista pyörämatkailun lajeista harrastat yleensä? (valitse korkeintaan kaksi) *

- Maantiepyöräilyä (nopeaa ajoa teitä pitkin)
- Retkipyöräilyä (pyörämatkoja varusteiden kanssa, kesto yhdestä yöstä jopa kuukausiin)
- Yhden päivän retkipyöräilyä (päivän kestoisia tai lyhyempiä retkiä omassa lähiympäristössä)
- Maastopyöräilyä (maastossa tapahtuvaa pyöräilyä)
- Tutustumispyöräilyä (pyörä toimii kulkuvälineenä matkakohteessa)
- Muu: _____

2. Kenen kanssa yleensä pyöräilet näitä matkoja? (valitse korkeintaan kaksi) *

Kumppanin

Perheen

Muiden sukulaisten

Ystävien

Yksin

Muu: _____

3. Arvioi pyörämatkojesi kesto tyypillisimmillään *

Yksi tunti tai alle

Muutama tunti

Yksi päivä

Vuorokausi (sisältää yöpymisen)

Usea vuorokausi

Viikko

Usea viikko

Kuukausi tai enemmän

4. Valitse seuraavista vaihtoehto, joka vastaa parhaiten pyörämatkojesi suunnittelutapoja yleensä *

Suunnittelen pyörämatkareittini itse

Käytän valmiiksi suunniteltuja reittejä

Hyödynnän valmiiksi suunniteltuja reittejä, mutta muokkaan niitä myös itse

5. Mistä yleensä etsit tietoa kohteesta, jonne aiot tehdä pyörämatkan? (valitse korkeintaan kaksi) *

- Tuttavilta tai toisilta pyörämatkailijoilta
- Sosiaalisesta mediasta (esim. Facebook)
- Pyörämatkailusivustoilta
- Digitaalisista karttapalveluista
- Muualta internetistä
- Muu: _____

6. Arvioi, kuinka tärkeänä pidät seuraavia ominaisuuksia, kun suunnittelet pyörämatkailureittiä *

	Ei lainkaan tärkeää	Vähän tärkeää	Jonkin verran tärkeää	Melko tärkeää	Erittäin tärkeää
Reitin vaativuus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Palvelut reitin varrella	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Muu tekeminen pyöräilyn lisäksi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Pyörämatkailu Satakunnassa

Seuraavat kysymykset koskevat pyörämatkailua Satakunnassa. Voit tarvittaessa tarkistaa Satakunnan sijainnin kartalta: <https://goo.gl/maps/8ixvz13iNCgZtz6U6>

7. Arvioi, kuinka hyvin tunnet Satakunnan pyörämatkailureittejä *

En tunne ollenkaan 1 2 3 4 5 Tunnen todella hyvin

8. Oletko pyörämatkaillut Satakunnassa? *

- Ei
- Kyllä (vastaa seuraavaksi kysymykseen 13)

9. Miksi et ole pyörämatkaillut Satakunnassa?

- Alue ei kiinnosta minua
- Alue on minulle vieras
- Siellä pyöräilyä ei ole tarpeeksi tietoa saatavilla
- Ei ole mitään erityistä syytä
- Muu: _____

10. Olisitko kiinnostunut pyörämatkailemaan Satakunnassa?

- Kyllä
- Ei (vastaa seuraavaksi kysymykseen 12)

11. Minkälaiset pyörämatkat voisivat kiinnostaa sinua Satakunnassa? (mieti esim. matkan kestoa ja kohteita)

Oma vastauksesi _____

12. Mikä saisi sinut lähtemään pyörämatkalle Satakuntaan? (siirry tämän jälkeen kysymykseen 23)

- Mielenkiintoinen nähtävyys tai tapahtuma
- Mielenkiintoinen valmis reitti
- Helposti saatavilla oleva tieto
- Muu: _____

13. Jos vastasit kysymykseen 8 pyörämatkailleesi Satakunnassa, kuinka monesti / kuinka usein olet pyörämatkaillut siellä?

- Yhden kerran
- 2-5 kertaa
- Säännöllisesti vuosittain
- Säännöllisesti useammin

14. Kerro tarkemmin, missäpäin Satakuntaa olet pyörämatkaillut?

Oma vastauksesi _____

15. Oletko käyttänyt pyörämatkoillasi Satakunnassa valmiita reittejä?

- Kyllä (vastaa seuraavaksi kysymykseen 17)
- En

16. Jos vastasit äskeiseen kysymykseen 'en', miksi et ole käyttänyt valmiita reittejä?

- Ne eivät ole minulle sopivia
- Niistä ei ole tarpeeksi tietoa saatavilla
- En halua käyttää valmiita reittejä

17. Kunka pitkä pyörämatkasi Satakunnassa oli tai kuinka pitkiä ne tyypillisesti ovat? (valitse korkeintaan kaksi)

- Yksi tunti tai alle
- Muutama tunti
- Yksi päivä
- Vuorokausi (sisältäen yöpymisen)
- Usea vuorokausi
- Viikko tai enemmän

18. Mitä palveluita yleensä käytät pyörämatkoillasi Satakunnassa?

- Majoituspalvelut
- Julkisen liikenteen palvelut
- Ravintolapalvelut
- Kahvilapalvelut
- Päivittäistavara-kaupat
- Pyörähuolto- ja korjaukset
- Saunat
- Uimarannat
- Luontokohteet
- Museot, näyttelyt tai muut kulttuurikohteet
- Muut nähtävyydet
- Opas- tai ohjelmapalvelut
- En käytä mitään palveluita
- Muu: _____

19. Ovatko tarjolla olevat palvelut vastanneet tarpeisiisi? Minkälaisia palveluita alueelta puuttuu? Muita kommentteja palveluista?

Oma vastauksesi _____

20. Missä yleensä majoituit pyörämatkoillasi Satakunnassa? (valitse korkeintaan kaksi)

- Hotellissa tai hostellissa
- Vuokratussa loma-asunnossa tai mökissä
- Tuttavien luona
- Teltassa
- Kodassa tai laavussa
- Maaseutumajoituskohteessa
- En majoitu missään
- Muu: _____

21. Miten yleensä ruokailet pyörämatkoillasi Satakunnassa?

- Otan kotoa omat eväät
- Käyn ravintolassa tai kahvilassa
- En ruokaile pyörämatkoillani
- Muu: _____

22. Kuinka paljon arvioit keskimäärin käyttäväsi rahaa vuorokaudessa pyörämatkallasi Satakunnassa? Arviossa ei huomioida ennen matkaa tehtyihin hankintoihin käytettyä summaa

- En käytä rahaa
- 0-50 € / hlö
- 50-100 € / hlö
- 100-200 € / hlö
- 200-300 € / hlö
- Yli 300 € / hlö

23. Aiotko tehdä pyörämatkoja Satakunnassa tulevaisuudessa? *

- Kyllä
- Ehkä
- En

24. Tähän voit vapaasti kommentoida, mikäli sinulla tulee jotain muuta mieleen aiheeseen tai kyselyyn liittyen

Oma vastauksesi _____

Taustatiedot

25. Ikäsi *

- 20 tai alle
- 21-30
- 31-40
- 41-50
- 51-60
- 61-70
- Yli 71

26. Sukupuolesi *

- Mies
- Nainen
- Muu
- En halua kertoa

27. Asuinpaikkasi postinumero *

Oma vastauksesi _____

Mikäli sinulla on tarkempaa kysyttävää tai kommentoitavaa, voit laittaa minulle sähköpostia: sini.kiljala@student.samk.fi

Kiitos paljon vastauksistasi! Jos haluat osallistua satakuntalaisia lähituotteita sisältävän tuotepaketin arvontaan, anna sähköpostiosoitteesi tässä. Arvonnan voittajaan ollaan yhteydessä sähköpostitse. Sähköpostiosoitettasi ei käytetä mihinkään muuhun tarkoitukseen. Arvontaan osallistuminen on vapaaehtoista, voit halutessasi jättää tämän kohdan tyhjäksi. Muista vielä lopuksi tallentaa vastauksesi painamalla "lähetä", vaikka et osallistuisikaan arvontaan.

Oma vastauksesi _____

Takaisin

Lähetä

Tyhjennä lomake

INFOGRAAFI TUTKIMUKSEN TULOKSISTA

Satakunnan pyörämatkailututkimus

Tässä infograafissa on esitetty osa opinnäytetyössä toteutetun kyselytutkimuksen aineistosta

248 VASTAAJAA

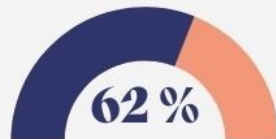


68 % pyörämatkailee usein yksin

71 % 31–60-vuotiaita



SUOSITUIN PYÖRÄMATKAILUN LAJI



62 % valitsi yhdeksi yleisimmän harrastamukseen pyörämatkailun lajiksi yhden päivän retkipyöräilyn omassa lähiympäristössä

Pyörämatkojen suunnittelutavat yleensä

Kaksi kolmasosaa suunnittelee itse



32 % Kolmasosa hyödyntää valmiita reittejä suunnittelussa

2 % käyttää valmiita reittejä



Satakunnassa vastaajat tekevät eniten muutaman tunnin ja päivän pituisia pyörämatkoja

Eniten käytetyt palvelut Satakunnassa:

1. Kahvilapalvelut
2. Päivittäistavarakaupat
3. Uimarannat
4. Luontokohteet
5. Ravintolapalvelut