

Maiju Laiho

TAKE IT SLOW – PYÖRÄILLEN KOKEMÄENJOKEA PITKIN

Matkailun koulutusohjelma

2013



TAKE IT SLOW – PYÖRÄILLEN KOKEMÄENJOKEA PITKIN

Laiho, Maiju
Satakunnan ammattikorkeakoulu
Matkailun koulutusohjelma
Kesäkuu 2013
Ohjaaja: Ruoho, Jaana
Sivumäärä: 53
Liitteitä: 5

Asiasanat: Slow- matkailu, pyörämatkailu, pyöräreitti, reittikartta

Opinnäytetyö käsitteli toimeksiantoa Kokemäen kaupungilta, ja oli osa EU:n kehittämishanketta, joka kantaa nimeä Kokemäenjoen virkistyskäyttö ja brändin luominen. Tutkimustehtävänä oli laatia viiden Kokemäenjoen varrella sijaitsevan kunnan läpi kulkeva pyöräreitti ja luoda siitä reittikartta, johon on eritelty joen varrella sijaitsevia matkailupalveluita. Kaupungit, joiden läpi pyöräreitti kulkee, ovat Harjavalta, Kokemäki, Huittinen, Sastamala sekä Hämeenkyrö. Opinnäytetyö edustaa toiminnallisen kehittämistyön lähestymistapaa, sillä fokus oli uuden tuotoksen aikaansaamisessa, eli tässä tapauksessa pyöräreitin luomisessa.

Teoreettinen viitekehys rakentuu Slow- ja pyörämatkailu- teemojen ympärille, mutta tarkasteluun on lisäksi nostettu suomalaisten matkailu kotimaassa, erityisesti Satakunnan alueella. Teoriaosuudessa tarkastellaan myös tämän opinnäytetyön mahdollistanutta EU-hanketta, sekä tutkiskellaan ohjelmapalvelun tuotteistamisprosessia.

Työn toiminnallisessa osuudessa on kuvattu pyöräreitin laatiminen ja perusteltu kaikki ratkaisut sen suunnittelua ja toteutusta koskien. Pyöräreitin suunnittelussa on huomioitu toimeksiantajan näkemyksien lisäksi myös reitin varrella sijaitsevat matkailuyrittäjät. Pyöräreitin tavoitteena oli luoda omatoimimatkoille reitti- ja kohdeopas reitin varrelle sekä kasvattaa joen omatoimimatkoilua, ja tätä kautta tuoda tuloja jokivarren yrittäjille ja kunnille.

Suunnittelemani pyöräreitti on pituudeltaan 143,92 kilometriä. Olen luonut Google Maps- karttasovelluksen avulla pyöräreitistä reittikartan ja koonnut selkeät ajo-ohjeet. Pyöräreitti tullaan esittelemään yleisölle 2.-4.8.2013, jolloin koko EU:n kehittämishanke huipentuu Kokemäellä järjestettäviin Kokemäenjoki- päiviin. Pyöräreitin toivotaan omalta osaltaan tukevan kehittämishankkeen onnistumista ja sen asettamien tavoitteiden saavuttamista, kuten lisäävän Kokemäenjoki-tietoisuutta ja joen oma- toimista virkistyskäyttöä.

TAKE IT SLOW – CYCLING ALONG THE KOKEMÄKI RIVER

Laiho, Maiju

Satakunnan ammattikorkeakoulu, Satakunta University of Applied Sciences

Degree Programme in Tourism

June 2013

Supervisor: Ruoho, Jaana

Number of pages: 53

Appendices: 5

Keywords: Slow tourism, cycle tourism, bicycle route, route map

This thesis addressed a commission from the municipality of Kokemäki, and was part of a development project of the European Union called “Recreational usage and brand development of the Kokemäki River”. The mission of this study was to create a bicycle route that passes through five municipalities located along the Kokemäki River and to produce a map in which tourist facilities situated on this route are presented. The bicycle route passes through the following cities: Harjavalta, Kokemäki, Huittinen, Sastamala and Hämeenkyrö. This thesis represents a functional approach as it focuses on producing a new output, in this case a bicycle route.

The theoretical part is built around the themes slow tourism and cycle tourism. In addition, the following theories are examined such as domestic tourism, especially in the Satakunta region, the development project of the European Union and productization process of a recreational activity.

In the functional part of this thesis the composing of the bicycle route has been pictured and the decisions regarding its designing have been justified. The views of the mandator as well as the tourism entrepreneurs have been taken into account in planning of the bicycle route. The goal of the bicycle route is to increase the self-guided travelling by the river and create a route guide including the tourist facilities situated on the route. Moreover, the aim of the route is to generate income for the entrepreneurs of the Kokemäki River.

The length of the bicycle route I have designed is 143,92 kilometers. I have created a route map by using Google Maps and compiled thence explicit riding instructions. The bicycle route will be exhibited to the audience the 2nd-4th of August 2013 when the whole development project of the European Union culminates to an event called “Kokemäenjoki- päivät” which will be arranged in Kokemäki. The bicycle route is hoped to subsidize the success of the EU’s development project and help for its part to obtain the project’s objectives such as increase the consciousness of the Kokemäki River and independent recreational usage of the river.

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	5
1.1	Työn lähtökohdat	6
1.1.1	Kokemäenjoen virkistyskäyttö ja brändin luominen.....	6
1.1.2	EU- rahoitus: Eurooppa investoi maaseutualueisiin	6
1.2	Tutkimustehtävä ja työn tavoite.....	8
1.3	Työn rajaukset.....	9
1.4	Opinnäytetyön rakenne	10
2	TOIMINNALLINEN OPINNÄYTETYÖ	11
3	TEOREETTINEN VIIITEKEHYS	12
3.1	Matkailutoimiala ja -elinkeino Suomessa.....	12
3.1.1	Matkailutarjonta Suomessa	13
3.1.2	Kotimaanmatkailu	13
3.1.3	Matkailu Satakunnassa.....	17
3.2	Slow- matkailu	19
3.2.1	On aika hidastaa	19
3.2.2	Slow- matkailun määritelmää etsimässä	20
3.2.3	Slow- matkailun periaatteet.....	21
3.3	Pyörämatkailu	24
3.3.1	Erilaisia tapoja harrastaa pyörämatkailua	25
3.3.2	Pyörämatkailun monet positiiviset myötävaikutukset.....	26
3.3.3	Pyörämatkailun markkinointi.....	27
3.4	Tuotteistaminen	29
3.4.1	Tuotteistamisen periaatteet.....	31
3.4.2	Pyörämatkan tuotteistaminen	33
4	TOIMINNALLISEN KEHITTÄMISTYÖN PROSESSI.....	38
4.1	Opinnäytetyön toimeksiantaja	38
4.2	Opinnäytetyön aiheen syntyminen.....	39
4.3	Pyöräreitin suunnittelu	40
4.4	Vivahteikas Kokemäenjoki.....	43
4.5	Pyöräreitin toteutus ja testaus	44
4.6	Satakunta – pyöräilymaakunta?.....	47
5	YHTEENVETO JA ARVIOINTI	50
5.1	Työn yhteenveto	50
5.2	Työn arviointi	52
	LÄHTEET.....	54
	LIITTEET	

1 JOHDANTO

Nykypäivän hektinen elämäntyyli on saanut kuluttajat etsimään pakokeinoja, jolla irtautua hetkeksi stressistä. Jatkuvaan kiireeseen menetetty kallisarvoinen aika halutaan saada takaisin, ja käyttää nauttimalla aidoista ja hidastempoisista elämän pienistä iloista, kuten luonnon tarjoamista elämyksistä. Kasvava tarve päästä hetkeksi pois kiireen keskeltä, on alkanut vaikuttaa kuluttajien matkailutottumuksiin. Tämän tuloksena onkin syntynyt aivan uudenlainen tapa matkustaa, jota kutsutaan nimellä Slow-matkailu. (World Travel Market 2007, 4, 14.)

Slow- matkailu on aiheena erittäin mielenkiintoinen siitä syystä, että Slow- matkailu ei vielä ole suosionsa huipulla, mutta sillä on potentiaalia kasvaa ja kokonaisvaltaisesti muovata erilainen, paikallisempi ja ekologisempi lähestymistapa matkailuun tulevaisuudessa (Dickinson 2009; Dickinson & Lumsdon 2010, 1). Aihe on myös hyvin ajankohtainen, sillä ihmisten tietoisuus matkailun vaikutuksista ilmastonlämpenemiseen on saanut heidät pohtimaan yhä enemmän ympäristöystävällisempiä matkustusmuotoja, kuten kävelyä tai pyöräilyä (Rantapallo n.d.; TEM 2010, 13).

Slow- matkailijat suosivat ympäristöystävällisiä matkustustapoja, sekä itse kohteeseen että kohteessa, sillä ekologisuus liittyy omalta osaltaan vahvasti Slow- matkailun ajatusmaailmaan (World Travel Market 2007, 14). Slow- matkailussa suosituimpia matkustusmuotoja ovat juna, lautta, pyöräily sekä kävely (Dickinson & Lumsdon 2010, 79). Edellä mainituista matkustusmuodoista pyöräilyä pidetään erinomaisena, sillä se tarjoaa ekologisen tavan liikkua (Kalmari & Ketola 2009, 59) ja mahdollisuuden olla samanaikaisesti kosketuksissa ympäristön kanssa (Dickinson & Lumsdon 2010, 88).

Tässä toiminnallisessa opinnäytetyössä laadin Satakunnan alueelle elämyksellisen pyöräreitin, joka kulkee viiden kaupungin lävitse Kokemäenjokea myötäillen. Pyöräreitistä laatimaani reittikarttaan erottelen matkan varrelta löytyvät Slow- matkailuteemaan sopivat matkailupalvelut, joihin lukeutuvat majoitusliikkeet, ravintolat, kahvilat, lähiruoan ostospaikat ja erilaiset pientuottajien ostospaikat, museot ja näyttelyt ym. Pyöräreitin tarkoituksena on lisätä Kokemäenjoen omatoimimatkailua ja tätä

kautta tuottaa tuloja jokiryttäjille. Tämän opinnäytetyön toimeksiantaja on Kokemäen kaupunki, ja se on osa EU- rahoitteista kehityshanketta.

1.1 Työn lähtökohdat

1.1.1 Kokemäenjoen virkistyskäyttö ja brändin luominen

Opinnäytetyö on osa EU:n kehittämishanketta, joka kantaa nimeä Kokemäenjoen virkistyskäyttö ja brändin luominen. Kehityshankkeessa on mukana viisi kaupunkia, jotka ovat Harjavalta, Kokemäki, Huittinen, Sastamala ja Hämeenkyrö. Kaikki viisi edellä mainittua kaupunkia sijaitsevat Kokemäenjoen varrella. Kehityshankkeen tarkoitus on lisätä Kokemäenjoki-tietoisuutta ja joen virkistyskäyttöä. Lisäksi hankkeen tavoitteena on tuotteistaa Kokemäenjoki maakunnan matkailuvaltiksi, tarkoituksena lisätä matkailua Satakunnassa ja Satakuntaan, eli tuoda tuloja joen varrella sijaitseville kunnille ja yrityksille. Hankkeelle on myös tärkeää lyödä läpi viestinsä Kokemäenjoesta puhtaana ja monia mahdollisuuksia tarjoavana ympäristönä, ja näin ollen aloittaa Kokemäenjoki- brändin luominen. Hanke huipentuu 2.-4.8.2013 järjestettäviiin Kokemäenjoki- päiviin, jonka tavoite on nostaa jokea esiin ja ihmisten tietoisuuteen, sekä pyrkii tuotteistamaan sitä maakunnan matkailun edistämiseksi. (Kokemäen kaupunki 2012.) Opinnäytetyö tulee omalta osaltaan tukemaan kehittämishanketta ja sen onnistumista, ja täten sillä on pitkälti yhtäläiset tavoitteet kehittämishankkeen kanssa.

1.1.2 EU- rahoitus: Eurooppa investoi maaseutualueisiin

Tämän opinnäytetyön mahdollistavaa EU:n kehittämishanketta ei olisi olemassa, mikäli Euroopassa ei harjoitettaisi yhtenäistä maaseudun kehittämispolitiikkaa. Seuraavassa katkelmassa on lyhyesti kerrottu siitä, mitä Euroopan yhteisellä maaseudun kehittämispolitiikalla tarkoitetaan, ja mitä sillä yritetään saada aikaan. Katkelma on kirjoitettu yhteistyössä toisen Satakunnan ammattikorkeakoulun opiskelijan, Eini Inha, kanssa.

Maaseutu on alueena erittäin otollinen ympäristö monentyyppiselle yritystoiminnalle. Kehittämällä ja kasvattamalla maaseutualueiden yrityksiä pystyttäisiin tarjoamaan nykyistä parempia toimeentulomahdollisuuksia yhä suuremmalle joukolle ihmisiä. (Maaseutuvirasto n.d.) Mikäli maaseutualueella olisi tarjolla riittävästi palveluja ja toimiva infrastruktuuri, olisivat monet ihmiset halukkaita asumaan ja työskentelemään siellä (Euroopan komissio 2008). Maaseutualueiden yrityksiä halutaan rohkaita kasvamaan ja kehittämään toimintaansa. Tätä kehitystä halutaan edistää muun muassa erilaisten rahoitustukien avulla, esimerkiksi maatilojen, muun yritystoiminnan ja muiden maaseudun mikroyritysten perustamiseen ja laajentamiseen myönnettävällä kehittämistuella. Maaseudun kehittämisessä suuren roolin saavat erilaiset yhdistykset ja järjestöt, kuten yksityis- tai julkisoikeudelliset yhteisöt, kunnat ja oppilaitokset, jotka voivat hakea tukea maaseudun elinkeinoja tai asumisviihtyvyyttä kehittäviin hankkeisiin. (Maaseutuvirasto n.d.)

Maaseudulla on Euroopassa suuri rooli elintarvikkeiden ja raaka-aineiden tuottajana sekä virkistys- ja vapaa-ajanviettokohteena. EU:n 27 jäsenvaltion väestöstä yli 56 prosenttia asuu maaseudulla ja EU:n pinta-alasta maaseutua on huimat 91 prosenttia. Maaseutualueiden leimatessa keskeisesti EU:ta, koetaan maaseudun kehittäminen tärkeäksi, sillä maa- ja metsätalous vaikuttavat olennaisesti maankäyttöön EU:n maaseutualueilla. (Euroopan komissio 2008.)

EU harjoittaa Euroopan Unionin alueella yhteistä maaseudun kehittämissä politiikkaa, jota rahoittaa Euroopan maaseudun kehittämisen maatalousrahasto (ELY- keskus 2012). Kansalliset maaseudun kehittämissuunnitelmat laaditaan kansallisen maaseudun kehittämissuunnitelman pohjalta maakohtaisesti (Maaseutuverkostoyksikkö n.d.a). Kaudella 2007–2013 sovellettavat maaseudun kehittämissuunnitelman säännöt ja jäsenvaltioiden ja alueiden toimenpiteet on määritetty neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1698/2005 (Euroopan komissio 2008). Euroopan yhteisen maaseudun kehittämissuunnitelman tavoitteena ohjelmakaudella 2007- 2013 on kehittää maaseutualueita tasavertaisesti, jotta maaseutu säilyisi elinvoimaisena, sekä parantaa ympäristön tilaa ja varmistaa uusiutuvien luonnonvarojen kestävä käyttö (ELY- keskus 2012). Maaseudun kehittämissuunnitelmallalla on tärkeä osuus yhteisessä maatalouspolitiikassa. Vuosina 2007–2013 käytetään 92 miljardia euroa 27 jäsenvaltion maaseudun kehittämiseen. (Maaseutuverkostoyksikkö n.d.a.) Rahoitus koostuu EU- osuuden lisäksi kansallises-

ta rahoitusosuudesta, joka sisältää valtion ja kuntien varoja, sekä yksityisestä rahoituksesta. (Maaseutuverkostoyksikkö n.d.b) Maatilat, maaseutuyritykset ja maaseudun muut toimijat voivat hakea Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksesta Euroopan maaseuturahaston rahoitusta erilaisiin investointeihin, kehittämishankkeisiin ja toiminnan aloittamiseen (ELY- keskus 2012). Jotta tärkeät tavoitteet koskien maaseutua sekä sen asukkaita ja työntekijöitä pystytään saavuttamaan, tarvitaan EU:n harjoittamaa yhteistä maaseudun kehittämissä politiikkaa. EU harjoittaa *yhteistä* maaseudun kehittämissä politiikkaa, koska kaikilla EU-mailla ei olisi varaa itsenäiseen maaseudun kehittämissä politiikan harjoittamiseen. Monet maaseudun kehittämissä politiikkaan kuuluvat asiat vaikuttavat laajemmin, kuin yhdellä maantieteellisellä valtionalueella, kuten esimerkiksi saasteet leviävät helposti rajojen yli. (Euroopan komissio 2008.)

Kansainvälisten yhteistyöhankkeiden odotetaan aikaansaavan lisäarvoa. Yhteistyöllä, joka ulottuu kansallisten rajojen ylitse, yritetään tavoitella uutta tietoa sekä uusia ajatuksia, verkostoitumista, toisilta mailta oppimista sekä innovaatioiden syntymistä. Kuluvalla ohjelmakaudella 2007- 2013 halutaan erityisesti panostaa maaseudun verkostoitumisen kehittämiseen EU-hankemaiden välillä. Toisin sanoen päämääränä on tuoda maaseututoimijat lähemmäksi toisiaan Euroopassa, eli käytännössä tehostaa tiedon kulkua eri toimijoiden välillä Euroopan sisällä. Tätä varten jokaiseen EU-maahan on perustettu oma maaseutuverkosto. (Maaseutuverkostoyksikkö n.d.a)

Tällä hetkellä EU:n maaseutualueilla eletään haastavia aikoja. Osa maa- ja metsätalouden yrityksistä ei ole riittävän kilpailukykyisiä, ja yleisesti ottaen keskitulot maaseutualueella ovat alhaisemmat kuin kaupungeissa. Myös ammattiosaaminen on heikompaa ja palvelusektori vähemmän kehittyntä. EU pyrkii vastaamaan maaseutualueita uhkaaviin haasteisiin ja auttamaan maaseutua hyödyntämään mahdollisuuksiaan juurikin yhteisen maaseudun kehittämissä politiikan avulla. (Euroopan komissio 2008.)

1.2 Tutkimustehtävä ja työn tavoite

Perustan tämän opinnäytetyön tutkimustehtävälle luo se, että Kokemäenjokea ei hyödynnetä tarpeeksi. Kokemäenjoella on paljon potentiaalia toimia maakunnan matkailullisena vahvuutena, mutta sitä ei ole osattu valjastaa käyttöön. Kokemäenjo-

ki tarjoaa maakunnan matkailuyrittäjille monipuoliset mahdollisuudet, joissa olisi myös paljon kasvunvaraa. Joen varrella on paljon yrityksiä, joista edes paikalliset asukkaat eivät välttämättä tiedä, saati sitten maakunnan ulkopuolelta tulevat matkailijat. Yksi EU- hankkeen päämäärinä on kartuttaa jokitietoisuutta, ja tätä kautta lisätä joella tapahtuvaa omatoimimatkailua. (Kokemäen kaupunki 2012.)

Näiden faktojen ja seikkojen pohjalta muotoutui tämän opinnäytetyön tutkimustehtävä, joka on laatia viiden kaupungin (Harjavalta, Kokemäki, Huittinen, Sastamala, Hämeenkyrö) läpi kulkeva pyöräreitti ja kartoittaa tältä kyseiseltä reitiltä kunkin kaupungin tai kunnan Slow- matkailu- teemaan sopivia matkailupalveluita. Pyöräreitti mukailee Kokemäenjokea: reitti alkaa Harjavallasta, kulkien Kokemäen kautta Huittisiin ja sitä kautta Sastamalaan, päättyen Hämeenkyröön. Pyöräreitistä luodaan Google Maps- karttasovelluksen avulla virtuaalinen reittikartta, josta reitin varrella sijaitsevat matkailupalvelut ovat selkeästi nähtävissä.

Pyöräreitin toivotaan omalta osaltaan tukevan kehittämishankkeen onnistumista ja sen asettamien tavoitteiden saavuttamista, kuten lisäävän Kokemäenjoki-tietoisuutta ja erityisesti joen omatoimista virkistyskäyttöä. Työn merkittävyys korostuu eritoten jokiyrittäjien kannalta, sillä opinnäytetyön tuotoksen toivotaan kasvattavan alueelle saapuvien omamatkailijoiden määrää ja tätä kautta tuottavan myös lisää tuloja. Opinnäytetyön tuotos, eli pyöräreitti, tullaan esittelemään yleisölle kehityshankkeen loppumisen kunniaksi järjestettävillä Kokemäenjoki- päivillä 2.-4.8.2013, jolloin yleisö pääsee ensikertaa tutustumaan reitistä luotuun reittikarttaan.

1.3 Työn rajaukset

Tämä opinnäytetyö liittyy EU:n kehittämishankkeeseen nimeltä ”Kokemäenjoen virkistyskäyttö ja brändin luominen”. Toimeksiantajan ohjeistuksen mukaisesti tässä opinnäytetyössä keskitytään lähinnä hankkeen virkistyskäyttö- osuuteen ja sen kehittämiseen, ei niinkään Kokemäenjoki- brändin luomiseen. Kehityshankkeen projekti-koordinaattorin mukaan kehityshankkeen budjetti ei tule riittämään kokonaisvaltaisen Kokemäenjoki- brändin aikaansaamiseksi, vaan brändin luomiseen tarvittaisiin täysin oma kehittämishankkeensa (Hämäläinen henkilökohtainen tiedonanto

6.3.2013). Tästä syystä opinnäytetyö keskittyy hankkeen kannalta olennaisimpaan, eli joen virkistyskäytön kehittämiseen, luomalla jotakin uutta virkistyskäytön lisäämiseksi. Henkilökohtaisesti tietenkin toivon opinnäytetyön edesauttavan Kokemäenjoki-brändin luomisen aloittamisessa, eli toimivan jonkinlaisena pohjatyönä brändin eteenpäin kehittämislle tulevaisuudessa.

1.4 Opinnäytetyön rakenne

Opinnäytetyö koostuu viidestä erillisestä osiosta, jotka ovat johdanto, toiminnallinen opinnäytetyö, teorettinen viitekehys, toiminnallisen kehittämistyön prosessi sekä yhteenveto ja arviointi. Ensimmäisen osion, eli johdannon tarkoituksena on esitellä työ pääpiirteittäin sekä valottaa hieman työn taustaa sekä tutkimustehtävää. Toisessa osuudessa perehdytään toiminnallisen opinnäytetyön kriteereihin, jonka jälkeen tutustutaan työn kolmanteen osioon eli teorettiseen viitekehukseen. Teorettisessa viitekehyksessä esitellään työn kannalta tärkeimmät teoriat, johon koko tutkimus pohjautuu. Työn neljäs osuus, eli toiminnallisen kehittämistyön prosessi, on tämän työn tärkein. Osuudessa on kuvattu koko työprosessi ja sen eri vaiheet, kuten työn suunnittelu ja toteutus, sekä perusteltu mitä valintoja työn suhteen on tehty ja miksi. Viimeisessä osiossa kokoan työstä tiiviin yhteenvedon ja esitän arvioni työn onnistumisesta.

2 TOIMINNALLINEN OPINNÄYTETYÖ

Tässä luvussa tutustutaan toiminnallisen opinnäytetyön kriteereihin. Samalla tehdään katsaus siihen miten määritelmä liittyy tähän kyseiseen opinnäytetyöhön.

Tämä opinnäytetyö edustaa toiminnallisen kehittämistyön lähestymistapaa, sillä sen fokus on uuden tuotoksen aikaansaamisessa. Toiminnallinen opinnäytetyö on tutkimuksellista kehittämistyötä, joka linkittyy vahvasti työelämään, ja siten opinnäytetyöllä on yleensä toimeksiantaja (Lumme, Leinonen, Leino, Falenius & Sundqvist 2006). Tämän opinnäytetyön toimeksiantaja on Kokemäen kaupunki, joka esittelee työn neljännessä osiossa ”Toiminnallisen kehittämistyön prosessi” (s. 39) hieman tarkemmin. Toiminnallisen opinnäytetyön tavoitteena on työelämän toimintakentästä lähtöisin olevan käytännön ongelman ratkaiseminen luomalla jokin uusi tuotos, kuten tuote, ohje, malli tai suunnitelma (Minkkinen 2013). Tämä opinnäytetyö on vahvasti työelämälähtöinen. Opinnäytetyön tavoitteena on ratkaista toimeksiantajan käytännön ongelma, eli kuinka lisätä Kokemäenjoen virkistyskäyttöä, luomalla uusi tuotos, joka tässä tapauksessa on pyöräreitti ja siitä laadittu reittikartta.

Toiminnallinen opinnäytetyö on kokonaisuus, joka rakentuu kahdesta osasta: opinnäytetyöraportista, jossa opinnäytetyöprosessi on kirjallisesti kuvattu tutkimusviestinnän keinoin, sekä toiminnallisesta osuudesta eli produktista, joka löytyy opinnäytetyön liitteistä (Minkkinen 2013). Vaikka toiminnallisen opinnäytetyön fokus on uuden konstruktion luomisessa, tulee opinnäytetyöraportin aina sisältää myös teoreettinen viitekehys, johon konstruktiopohjautuu (Lumme ym. 2006). Tämän opinnäytetyön teoreettinen viitekehys käsittelee Slow- ja pyörämatkailuteemoja syystä, että työn tuotos pohjautuu Slow- matkailun arvomaailmaan ekologisuutensa puolesta ja pyörämatkailuun käytännöntoteutuksen takia. Toiminnallinen opinnäytetyö on ikään kuin teorian ja käytännön vuoropuhelua (Minkkinen 2013).

3 TEOREETTINEN VIITEKEHYS

Tämän luvun tarkoitus on luoda opinnäytetyön teoreettinen tietopohja, eli esitellä työn kannalta tärkeimmät teoriat, johon koko tutkimus pohjautuu. Ensiksi tarkasteluun on nostettu matkailutoimiala ja -elinkeino, sekä matkailutarjonta Suomessa. Tämän jälkeen on syvennytty tarkastelemaan kotimaanmatkailua koko Suomessa ja verrattain Satakunnan alueella, koska se on opinnäytetyön kannalta merkittävää selvittää. Kolmantena on selvennetty Slow- matkailu- ja pyörämatkailu- käsitteitä, jotka ovat tämän työn kannalta olennaisimpia määritellä, koska työn tutkimustehtävä ja tuotos pohjautuvat vahvasti niihin. Viimeisenä teoriaosuudessa on tarkasteltu tuotteistamista ja tuotteistamisprosessia.

3.1 Matkailutoimiala ja -elinkeino Suomessa

Matkailu on merkittävä toimiala, koska sillä on vahvoja kansantaloudellisia kerrannaisvaikutuksia eri puolilla Suomea. Ravitsemus- ja majoituspalvelut ovat matkailuelinkeinon kaksi keskeisintä toimialaa. Lisäksi matkailuelinkeinon katsotaan kuuluviksi muun muassa seuraavat toimialat: leirintäalueet, hiihtokeskukset, kulttuuripalvelut sekä ohjelmalvelut. Matkailun kerrannaisvaikutuksista puhuttaessa huomioon nousevat elinkeinot, jotka ovat suoraan liitännäisiä matkailuun. Näitä ovat muun muassa liikennepalvelut, kuten henkilö- ja tavarakuljetukset, elintarvikkeiden tuotanto ja jalostus, kiinteistö-, laite- ja jätehuolto sekä IT- ja rakentamisen palvelut. (TEM 2010, 6.)

Matkailu on alueellisesti huomattavan tärkeä elinkeino Suomessa (TEM 2010, 8; Tilastokeskus 2005). Matkailun ansiosta syntynyt työllisyys ja tulot kohdistuvat luonnollisesti samoille alueille väestön ja tuotannon kanssa, eli Uudellemaalle, Pirkanmaalle ja Varsinais-Suomeen. Matkailuelinkeino on merkitykseltään voimakkainta ja kooltaan merkityksellisintä alueen taloudelle Uudenmaan lisäksi ainakin Lapissa, joka syrjäisestä sijainnistaan huolimatta on matkailullisesti merkittävä kohdemaakunta. (TEM 2010, 8.) Tämä kertoo siitä, että myös syrjäisempien tai pienempien maakuntien on mahdollista kasvaa matkailullisesti merkittäviksi kohdealueiksi.

3.1.1 Matkailutarjonta Suomessa

Merkittävä osa suomalaisesta matkailutarjonnasta muodostuu maaseutumatkailusta (Puustinen & Rouhiainen, 2007, 103). Maaseuduksi määritellään sellainen seutu, jonka alueella elää vähän ihmisiä, ja jolla harjoitetaan perinteisten arvojen mukaista toimintaa. Maaseutu on aluetta, jolle matkailu tarjoaa aivan uudenlaisia toimintamahdollisuuksia. Maaseudulla on ihanteellista toteuttaa erilaisia ulkoilma-aktiviteetteja, ja samalla olla kontaktissa paikalliseen väestöön. (Kurki 2008, 165.) Maaseutumatkailun muotoja voidaan katsoa olevan mm. luonto-, maatila-, vesistö-, vaellus-, perinne-, mökki-, sauna-, erä- sekä *pyörämatkailu* (Puustinen & Rouhiainen, 2007, 103). Maaseutumatkailun suosio on kasvussa, sillä ihmisten ympäristötietoisuus on lisääntynyt ja innostanut tutustumaan luontoon ja maaseutuun (Kurki 2008, 167).

Suomen matkailuyrityksistä suurin osa on pieniä maaseutumatkailuyrityksiä, joiden asiakkaita ovat pääosin suomalaiset perheet (Boxberg, Komppula, Korhonen & Mutka 2001, 15). Maaseudulla toimivia yrityksiä on Suomessa n. 2500, joista merkittävä osa on keskittynyt joko mökkien vuokraukseen, maatilamatkailuun tai näiden yhdistelmään (Marttila 2011). Suomalainen matkailuyrittäjä valitsee useimmiten pääkohderyhmäkseen kotimaanmatkailijat, sillä palveluiden markkinoiminen tutussa kulttuurissa ja toimintaympäristössä koetaan turvalliseksi (Pesonen, Mönkkönen & Hokkanen 2000, 20).

3.1.2 Kotimaanmatkailu

Matkailua voidaan tarkastella monesta eri näkökulmasta. Tavanomaisesti matkailun määrittelyyn otetaan maantieteellinen näkökulma, sillä normaalisti matkailija siirtyy yhdestä geografisesta paikasta toiseen (Puustinen & Rouhiainen 2007, 74). Suomalaisen matkailusta Suomessa käytetään termiä kotimaanmatkailu. Kotimaanmatkailulla (domestic tourism) tarkoitetaan sellaista toimintaa, jossa matkustetaan tavanomaisen elinpiirin ulkopuolelle oman maan sisällä, ja oleskellaan siellä korkeintaan yksi vuosi yhtämittaa joko vapaa-ajanvieton, liikematkan tai jonkin muun tarkoituksen puitteissa. (Puustinen & Rouhiainen 2007, 75.)

Kotimaan matkailu luo Suomen matkailun perustan, mutta merkittävin kasvu saadaan ulkomaalaisista matkailijoista (Havas, Jaakonaho, Rantanen & Sievers 2006, 13). Siitä huolimatta, että Suomen matkailun kasvupotentiaali lepää ulkomaisten matkailijoiden harteilla, ovat kotimaiset matkailijat tärkeitä suomalaiselle matkailuelinkeinolle (TEM 2010, 7). Suomalaisten matkailuinnostuksessa ei näy laman merkkejä, sillä kotimaassa tehtiin syys-joulukuussa 2012 jopa 16 % enemmän maksullisen majoituksen sisältäneitä matkoja edellisvuoteen verrattuna (Tilastokeskus 2013a). Tarkemmin katsottuna, kotimaassa tehtiin syys-joulukuussa 2012 7,8 miljoonaa yöpymisen sisältänyttä vapaa-ajanmatkaa: 6,1 miljoonaa oli mökki- ja vierailumatkoja, ja loput 1,7 miljoonaa sellaisia matkoja, joiden aikana yövyttiin maksullisessa majoituksessa (Tilastokeskus 2013a).

Taulukosta 1. on nähtävissä kotimaan vapaa-ajan matkat touko-elokuussa 2012, jolloin suosituimmat kohdemaakunnat olivat Uusimaa, Pirkanmaa sekä Varsinais-Suomi, maksullisessa majoituksessa yöpymisen perusteella. Taulukosta 2. on nähtävissä kotimaan vapaa-ajan matkat syys-joulukuussa 2012, jolloin suosituimmat kohdemaakunnat olivat Uusimaa, Pirkanmaa ja Lappi, maksullisessa majoituksessa yöpymisen perusteella.

Taulukko 1. Kotimaan vapaa-ajan matkat kohdemaakunnittain, touko-elokuu 2012
(Tilastokeskus 2012a)

Kohdemaakunta	Matkat maksullisessa majoituksessa		Matkat ilmajomajoituksessa		Kotimaan vapaa-ajanmatkat yhteensä	
	Matkat 5-8/2012	Osuus	Matkat 5-8/2012	Osuus	Matkat 5-8/2012	Osuus
	1000 matkaa	%	1000 matkaa	%	1000 matkaa	%
Matkat yhteensä	2861	100	8867	100	11728	100
Ahvenanmaa - Åland	..		54	1	85	1
Etelä-Karjala	103	4	312	4	415	4
Etelä-Pohjanmaa	88	3	356	4	443	4
Etelä-Savo	170	6	520	6	690	6
Kainuu	85	3	172	2	257	2
Kanta-Häme	56	2	332	4	389	3
Keski-Pohjanmaa	..		113	1	142	1
Keski-Suomi	144	5	608	7	752	6
Kymenlaakso	60	2	316	4	376	3
Lappi	181	6	484	5	665	6
Pirkanmaa	363	13	962	11	1325	11
Pohjanmaa	69	2	229	3	299	3
Pohjois-Karjala	91	3	359	4	450	4
Pohjois-Pohjanmaa	197	7	586	7	782	7
Pohjois-Savo	199	7	499	6	698	6
Päijät-Häme	65	2	381	4	446	4
<u>Satakunta</u>	111	4	323	4	434	4
Uusimaa	535	19	1432	16	1967	17
Varsinais-Suomi	283	10	829	9	1113	9

[...] Tietoa ei ole saatu tai se on liian epävarmaa esitettäväksi.

Taulukko 2. Kotimaan vapaa-ajan matkat kohdemaakunnittain, syys-joulukuu 2012 (Tilastokeskus 2012b)

Kohdemaakunta	Matkat maksullisessa majoituksessa		Matkat ilmaismajoituksessa		Kotimaan vapaa-ajanmatkat yhteensä	
	Matkat 9-12/2012	Osuus	Matkat 9-12/2012	Osuus	Matkat 9-12/2012	Osuus
	1000 matkaa	%	1000 matkaa	%	1000 matkaa	%
Matkat yhteensä	1693	100	6108	100	7801	100
Ahvenanmaa - Åland	
Etelä- Karjala	..		178	3	208	3
Etelä-Pohjanmaa	79	5	274	4	353	5
Etelä-Savo	59	3	288	5	346	4
Kainuu	70	4	197	3	267	3
Kanta-Häme	..		216	4	264	3
Keski-Pohjanmaa	..		74	1	103	1
Keski-Suomi	110	7	398	7	508	7
Kymenlaakso	..		189	3	216	3
Lappi	181	11	359	6	539	7
Pirkanmaa	245	14	561	9	806	10
Pohjanmaa	..		95	2	128	2
Pohjois-Karjala	..		258	4	291	4
Pohjois-Pohjanmaa	145	9	529	9	674	9
Pohjois-Savo	88	5	374	6	462	6
Päijät-Häme	..		314	5	360	5
Satakunta	..		255	4	283	4
Uusimaa	308	18	1011	17	1318	17
Varsinais-Suomi	130	8	522	9	652	8

[..] Tietoa ei ole saatu tai se on liian epävarmaa esitettäväksi.

Vapaa-ajanmatkalla (leisure trip) tarkoitetaan tavanomaisen elinpiirin ulkopuolelle suuntautuvaa matkaa, jonka tarkoituksena Suomessa on virkistys, rentoutuminen, ajanviete, lomavietto, harrastus ym. Vapaa-ajanmatkat ovat yleensä omakustanteisia. Vapaa-ajanmatkan määritelmä on häilyvä, sillä rajahaastattelututkimuksessa sukulais- tai tuttavavierailut erotetaan vapaa-ajanmatkoista, kun taas suomalaisten matkailututkimuksessa niiden katsotaan kuuluvan vapaa-ajanmatkoihin. (Tilastokeskus 2013b.)

Vaikka taulukoista on havaittavissa suuriakin eroja vapaa-ajan matkojen määrissä kohdealueiden välillä, on kotimainen vapaa-ajanmatkailu jakautunut siitä huolimatta tasaisemmin, kuin esimerkiksi kotimainen työmatkailu, joka on keskittynyt selkeästi Suomen kasvukeskuksiin (KTM 2006, 47). Kasvukeskuksia lukuun ottamatta, muu-

alla Suomessa vapaa-ajanmatkailulla on erityisen suuri merkitys, mutta sen volyymit ovat vielä kuitenkin suhteellisen pienet. Kysynnän vähyys vaikuttaa suoraan yritysten kehittymättömyyteen mikroyrittäjiä suuremmaksi. Tämä näkyy erityisen voimakkaasti maaseudulla. Merkittävä osa maaseutumatkailuyrityksistä ei pysty olemaan päätoimisia, eli ne ovat sivutoimisia tai yritykset kykenevät toimimaan vain tiettyinä vuodenaikana, eli ne ovat osa-aikaisia. (Boxberg ym. 2001, 13.)

3.1.3 Matkailu Satakunnassa

EU:n kehittämishankkeen sekä opinnäytetyön kannalta on hyvin olennaista selvittää, kuinka vetovoimainen Satakunta on matkailukohteena. Tämä seikka on ensisijaisen tärkeää tietää, sillä tarkoituksena on kehittää matkailua Satakunnassa ja Satakuntaan.

Matkailulla on suuri merkitys Satakunnalle, sillä se toimii maakunnalle mahdollisuutena kasvuun. Maakunnan tasolla matkailualan kasvupotentiaalia pidetään hyvänä, sillä Suomen matkailustrategia ennakoiki koko alalle runsasta kasvua. (Juurinen 2012.) Satakuntaliiton julkaisemasta Satakunnan matkailun tavoite- ja toimenpidesuunnitelman loppuraportista käy ilmi, että Satakunnan matkailualan liikevaihto on viime vuosien aikana kasvanut vakaasti. Vuonna 2009 matkailutulon määrä Satakunnassa oli 180 miljoonaa euroa (Juurinen 2012). Liikevaihto on jakautunut seutukunnittain suunnilleen seuraavasti (Satakuntaliitto 2012, 8).

- Porin seutukunta 65 % (josta Porin kaupungin osuus n. 50 %)
- Rauman seutukunta 25 %
- Pohjois- Satakunta 10 %

Tasaisesta liikevaihdon kasvusta huolimatta on kuitenkin huomattavissa, että Tilastokeskuksen teettämän tutkimuksen mukaan (taulukko 1. sivulla 15 ja taulukko 2. sivulla 16) Satakunta ei kuulu kotimaan vapaa-ajanmatkailun vetovoimaisimpiin kohteisiin. Kun tarkastellaan kotimaan vapaa-ajanmatkoja yhteensä (maksullinen ja ilmainen majoitus), suosituimpiin kohteisiin syys-joulukuussa 2012 lukeutuvat:

- 1) Uusimaa 17 %
- 2) Pirkanmaa 10 %
- 3) Lappi 7 %

- Satakunta 4 %

Näihin verrattuna Satakunta jää selkeästi kolmen kärjestä. Muutosta ei tuonut edes kesäkausi, sillä touko-elokuussa 2012 Satakunta jäi kärkikolmikosta jälleen roimasti. Suosituimmat kohteet touko- elokuussa 2012 olivat:

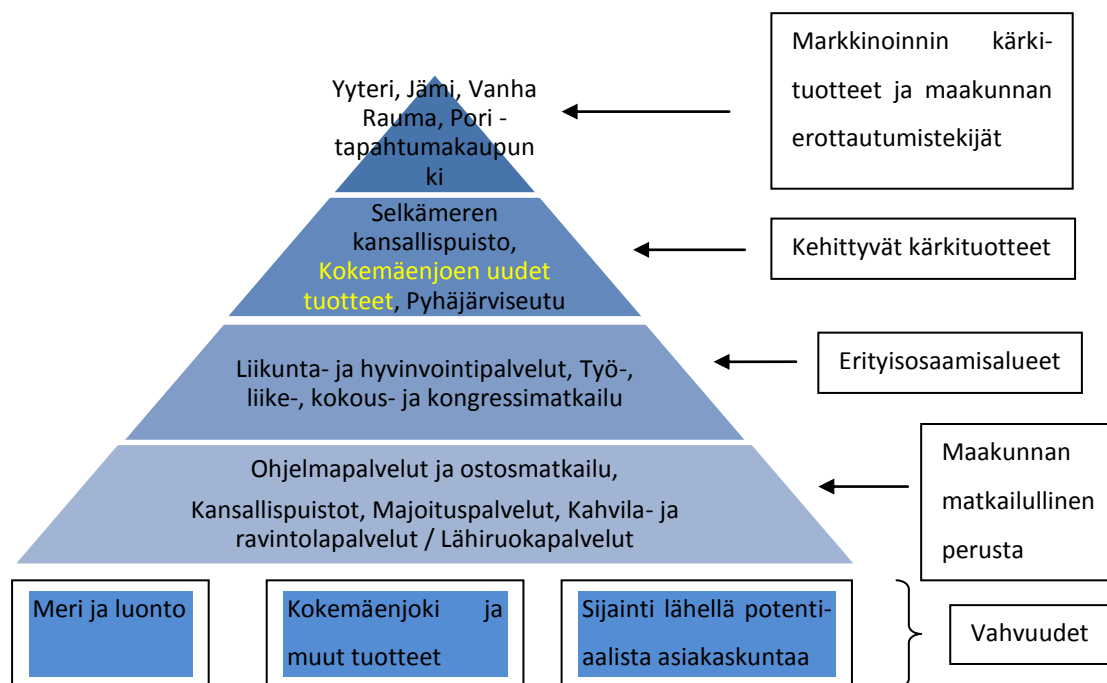
- 1) Uusimaa 17 %
- 2) Pirkanmaa 11 %
- 3) Varsinais-Suomi 9 %

- Satakunta 4 %

Kuten kappaleessa 3.1 kerrottiin, matkailun aikaansaama tulo kohdistuu absoluuttisesti samoille alueille väestön ja tuotannon kanssa, eli Uudellemaalle, Pirkanmaalle ja Varsinais-Suomeen. Ei siis ole vaikeaa löytää syytä sille, miksi Satakunta ei kuulu vapaa-ajan matkailumaakunnista suosituimpiin. Tämä luokittelu on tosin hieman mustavalkoinen, koska esimerkiksi Lappi ei kuulu Suomen rikkaimpiin maakuntiin tuotannollisesti tai väestöllisesti, mutta se on silti onnistunut rakentamaan itsestään matkailullisesti merkittävän maakunnan. *Satakunnalla* on siis hyvät lähtökohdat alkaa rakentamaan ja markkinoimaan itseään matkailullisesti mielenkiintoisena maakuntana, sillä potentiaalia siihen kyllä löytyy. Satakunnan kannattaisi tukeutua markkinoinnissa esimerkiksi maakuntansa luonnon vetovoimatekijöihin.

Satakuntaliitto on Satakunnan matkailun tavoite- ja toimenpidesuunnitelman loppuraportissa nostanut esille maakunnan matkailullisia vahvuuksia, joita ovat muun muassa meri ja luonto sekä *Kokemäenjoki*. Maakunnan matkailumarkkinoinnin kärkituotteisiin kuuluu vahvasti luonto, esimerkiksi Yyteri, jonka avulla pyritään saavuttamaan valtakunnallista tunnettavuutta ja luomaan syy matkustaa alueelle. Raportissa nostetaan myös esille markkinoinnin kehittyvät kärkituotteet, joihin lukeutuu mm. *Kokemäenjoen uudet tuotteet*, joilla uskotaan olevan potentiaalia kehittyä valtakun-

nallisesti tunnetuiksi. Alla olevassa kuviossa on kuvattu Satakunnan matkailun nykytila (kuvio on mukautettu alkuperäisestä): markkinoinnin kärkituotteet ja maakunnan erottautumistekijät, kehittyvät kärkituotteet, erityisosaamisalueet, maakunnan matkailullisen perustan rakentuminen sekä vahvuudet. (Satakuntaliitto 2012.)



Kuvio 1. Satakunnan matkailualan palveluiden pyramidi vuonna 2012

Satakunnan matkailualan tulevaisuus on pitkälti alueen matkailualan yritysten vastuulla, jotka ovat suurimmaksi osaksi pieniä. Yrityksillä on kuitenkin tukenaan julkinen sektori. Toimintaympäristössä menestyminen edellyttää alan kehitystrendien seuraamista ja niihin vastaamista: matkailutottumusten erilaistumisen ja ympäristöarvojen korostumisen myötä on pystyttävä luomaan matkailijoita kiinnostavia palvelutuotteita. (Juurinen 2012.)

3.2 Slow- matkailu

3.2.1 On aika hidastaa

Nykyistä elämäntyyliämme kuvaavat erinomaisesti sanat kiire ja stressi. Kiire ei ole ainoastaan työpaikalla, vaan myös kotona ja jopa vapaa-ajalla. Jatkuvasta kiireestä

aiheutuu luonnollisesti stressiä, jonka kuormitus on erittäin vaarallista terveydelle (Slow Movement n.d.; Terveyskirjasto 2010). Olisiko siis aika hidastaa vauhtia? Italiasta lähtöisin oleva Slow- liike (Tuomas Kallonen 2008) korostaa hitauden soveltamista elämän eri osa-alueille (Heinonen 2011). Osa-alueita joihin Slow- liikettä voidaan elämässä soveltaa, ovat muun muassa asuminen, vapaa-aika ja harrastukset sekä *matkailu*. Hitaus nähdään uudenaikaisena elämäntapana, joka antaa aikaa rentoutumiselle, sekä oman rytmin kuuntelemiselle, jonka tuloksena ihminen voi hyvin ja elämänlaatu kohentuu. (Heinonen 2011.)

Miten hitautta voidaan sitten soveltaa käytäntöön? Jokapäiväisessä elämässä hidastaminen lähtee siitä, että luovutaan ympäröivästä työpäivästä ja täyteen bukatuista aikatauluista. Sen sijaan otetaan aikaa itsellemme, syödään terveellisesti, harrastetaan rauhallisia ja rentouttavia aktiviteetteja, kuten joogaa ja kävelyä – etsitään oikeita kokemuksia ja nautitaan elämästä ilman jatkuvaa kelloon katsomista. (Caffyn 2007.) Hitauden soveltaminen eri elämän osa-alueisiin ei ole kovin vaikeaa, täytyy vain osata reagoida nykypäiväistä kiirekulttuuria vastaan. Koska hitaus on helposti sovellettavissa lähes jokaiselle elämän osa-alueelle, niin miksi ei myös matkailuun? (Gardner 2009.)

Matkailussa hitaus näkyy tietojen valintojen kautta: kuinka paljon käyttää aikaa ja rahaa, millaisen matkustusmuodon valitsee ja mihin kohteeseen matkustaa (Vihreä polku n.d.). Matkakohteen ei tarvitse olla välttämättä aina kaukana, sillä matkan voi ihan yhtä hyvin tehdä johonkin lähialueelle. Monelta jää usein huomaamatta lähialueilla sijaitsevat kiinnostavat paikat, koska ne ovat kirjaimellisesti liian lähellä eikä niitä pysähtyä etsimään (Suomen Turisti- Info 2012, 141). Lähimatkailu liittyy oleellisesti Slow- matkailun. Slow- matkailussa matkan pituus itse kohteeseen pitäisi pyrkiä minimoimaan (Caffyn 2007), ja kun matkustetaan lähelle, ei matkasta luonnollisestikaan tule kohtuuttoman pitkä.

3.2.2 Slow- matkailun määritelmää etsimässä

Slow- matkailusta puhuttaessa törmää usein käsitteisiin hidas matkailu tai hidas matkustus. Englanninkielisissä teksteissä aiheesta voi löytää lisää käsitteitä, kuten slow

travel ja slow tourism. Näiden käsitteiden määritelmät ovat hyvin samanlaisia, tosin joissakin lähteissä niiden välille tehdään hiuksen hieno ero. Koska käsitteiden ero on niin häilyvä, käytetään niitä tästä syystä usein toistensa synonyymeinä. (Dickinson, Lumsdon & Robbins 2010, 2–3.) Vaikka aiheesta puhutaankin monella eri käsitteellä, lähtökohtaisesti käsitteet jakavat saman perimmäisen ajatuksen – hitaus.

Slow- matkailu (slow travel) on matkailua, jossa matkan pituus kohteeseen on lyhyt, mutta kohteessa oloaika pitkä, ja jossa lentoliikenne ei sovellu matkustusmuodoksi, vaan suositaan ympäristöä vähemmän kuormittavia matkustusmuotoja, jolloin matkustamisesta tulee osa matkakokemusta (Hall n.d.). Slow- matkailu (slow travel) on kasvava matkailumuoto, joka tarjoaa vaihtoehdon lento- ja automatkustukselle, jolloin ihmiset matkustavat matkakohteeseen hitaammin maitse, oleskelevat siellä pidempään ja matkustavat vähemmän (Dickinson & Lumsdon 2010, 1). Slow- matkailu (slow tourism) on sellainen matkailumuoto, jossa mielenkiinnonkohteena ovat ”hitaat” ja aidot asiat, joiden avulla pyritään parantamaan elämänlaatua ja hyvinvointia (Tonder 2011). Slow- matkailu (slow tourism) on siis matkailua, jossa ollaan mielekkäissä kosketuksissa paikallisten ihmisten, ympäristön, kulttuurin, ruoan ja oman itsensä kanssa (Caffyn 2007).

Käytän tässä opinnäytetyössä käsitettä Slow- matkailu siitä syystä, että käsite on alun perin englanninkielinen, ja mielestäni suomennetut termit ”hidas matkailu” ja ”hidas matkustus” antavat helposti vääristyneen kuvan aiheesta. Mielestäni Slow- matkailu on käsitteenä helpompi yhdistää oikeaan asiayhteyteen, ja siksi se sopii tämän tutkimuksen käsitteeksi.

3.2.3 Slow- matkailun periaatteet

Slow- matkailuun liittyy periaatteita, jotka tekevät siitä omaleimaisen matkailumuodon. Slow- matkailun periaatteisiin lukeutuvat seuraavat seikat (Caffyn 2007).

- ✓ matkan fyysisen pituuden minimointi
- ✓ kohteessa käytettävän ajan maksimointi
- ✓ kehon ja mielen rentoutuminen ja virkistyminen

- ✓ paikallisen ympäristön syvälinen tutkiminen
- ✓ kontaktin luominen paikallisiin ihmisiin ja kulttuuriin
- ✓ paikallisten ruokien ja lähiruoantuottajien suosiminen
- ✓ kokemusten ja laadun autenttisuus
- ✓ luontoystävällisyys ja kestävä matkailu
- ✓ tekee hyvää itse matkailijalle

Slow- matkailussa oleellista on matkustamiseen ja matkantekoon liittyvät valinnat. Kuten jo aikaisemmin mainittiin, matkan ei aina tarvitse suuntautua mahdollisimman kauas, vaan matkailua voi harrastaa myös omaan lähiympäristöön. *Matkan fyysistä pituutta minimoimalla* voidaan luonnollisesti vähentää ympäristöhaittoja, ja näin olen käyttänyt *maksimaalinen aika itse matkakohteessa* (Dickinson & Lumsdon 2010, 90- 91). Eräiseen Slow- matkailun määritelmään viitaten, Slow- matkailu on sellaista matkailua, jossa matka itse kohteeseen on lyhyt, mutta kohteessa oloaika pitkä (Hall n.d.). Aina ennen matkasuunnitelmien lukkoon lyömistä olisikin hyvä pysähtyä miettimään löytyisikö vastaavaa matkailukohdetta lähempää kuin lento- tai automatkan päästä.

Slow- matkailussa ei eroteta matkantekoa ja matkakohdetta toisistaan, vaan Slow- matkailu käsittää sekä matkanteon, että matkakohteessa vietetyn ajan yhdeksi kokonaisuudeksi (Dickinson & Lumsdon 2010, 88). Slow- matkailija ei vain siirry paikasta A paikkaan B, vaan ajattelee matkustamisen olevan osa itse matkakokemusta ja nauttii siitä (Dickinson & Lumsdon 2010, 79- 80). Slow- matkailija saattaa olla matkalla tiettyyn kohteeseen, mutta siitä huolimatta matkanteko on merkittävässä roolissa, ja se peilautuu itse matkakokemukseen (Dickinson & Lumsdon 2010, 88).

Slow- matkailu on täydellinen vastakohta tavalliselle pakettimatkalle, jossa täpötäysi bussilastillinen turisteja kiertää nähtävyydeltä toiselle. Sen sijaan, että kiirehdittäisiin kaikki alueen nähtävyydet muutamassa päivässä, Slow- matkailijat viettävät mieluummin viikon tai enemmän pienestä kaupungista tai maaseudulta vuokratessa kiinteistössä. (World Tourism Market 2007, 14.) Slow- matkailussa kantavana ideana on viettää enemmän aikaa yhdessä kohteessa, kuin vähän aikaa mahdollisimman monessa kohteessa (The art of slow travel 2011). Koska Slow- matkailun ideana on aidosti elää kohteessa, olisi Slow- matkan myös hyvä kestä tavanomaista pidempään. Mitä

kauemmin pysyy yhdessä paikassa, sitä *syvällisemmin pystytään todella tutkimaan* ja kokemaan paikallinen ympäristö (Vihreä polku n.d.). Lisäksi, kun aikaa viettää yhdessä ja samassa kohteessa, pystyy paremmin kiinnittämään huomiota *paikalliseen kulttuuriin ja päästä kontaktiin paikallisten ihmisten kanssa* (The art of slow travel 2011).

Slow- matkailun ajatusmaailma on vahvasti linkittynyt Slow food- liikkeen näkemysten kanssa *paikallisten ruokien ja lähiruoantuottajien* suhteen. Matkailuun on ylipäättään aina liittynyt paikallisten ruokien ja juomien kokeileminen, mutta Slow food- liike on vienyt ajatuksen vielä vähän pidemmälle. Slow food- ajatusmaailmassa, samoin kuin Slow- matkailussa, suositaan alkuperältään paikallisia aineksia sekä perinteisiä reseptejä ja ruoantekotapoja. Pääasiallisesti suositaan hyvää, puhdasta ja ”reilua” ruokaa. (Dickinson & Lumsdon 2010, 80.) Slow food- liike on saanut alkunsa Italiassa 1980, joka taistelee ruoan homogenointia vastaan (Dickinson & Lumsdon 2010, 80) sekä isoja kansallisia firmoja, teollista maanviljelyä ja pikaruokaa vastaan (Dorobantu, Georgica & Nistoreanu n.d., 6- 7). Slow- matkailu on alun perin polveutunut Slow food- liikkeestä (Dorobantu ym. n.d., 2).

Slow- matkailu vaikuttaa ihmiseen kokonaisvaltaisesti. Slow- matkailulla on nimitäin positiivisia vaikutuksia myös terveyteen. Slow- matkailu rohkaisee kävelemään ja pyöräilemään, syömään terveellisesti, rentoutumaan ja vähentämään stressiä. Nämä seikat vaikuttavat sekä fyysiseen, että psyykkiseen terveyteen parantavasti. Tällä tavoin *keho ja mieli rentoutuvat*. (Toursim insights n.d.)

Slow- matkailijalle *matkakokemuksen laatu ja autenttisuus* ovat tärkeitä aspekteja. Tästä syystä Slow- matkailija etsii uudenlaisia kokemuksia, joihin kuuluu sosialisointi ja uusien ihmisten tapaaminen. Matkailun motivaatio ei nojaudu nopeisiin ja lyhyt kestoisiin matkoihin, vaan laajempaan matkakokemukseen. Slow- matkailijat järjestävät omat matkansa hyvin pitkälti itsenäisesti, joka tekee matkakokemuksesta autenttisemmän, kuin nykypäivän valmismatkapaketit. (Dickinson & Lumsdon 2010, 100, 102.)

Kun matkaa tehdään Slow- matkailun ajatusmaailman mukaisesti, eli hitaasti, ei kiirettä ja stressin tunnetta pääse syntymään kovin helpolla. Usein matkailijat ovat vielä

enemmän stressaantuneita ja uuvuksissa matkansa jälkeen, kun he ovat aikataulutta neet lomapäivänsä niin, että kaikki mahdolliset nähtävyydet ehditään varmasti kiertää (Jorg & Olif 2010). Slow- matka eroaa tässä suhteessa, koska matkan jälkeen voi tuntea itsensä levänneeksi ja vähemmän stressaantuneeksi (The art of slow travel n.d.). Slow- matkan voidaan siis katsoa *tekevän hyvää itse matkailijalle*.

Ekologisuus liittyy omalta osaltaan vahvasti Slow- matkailun ajatusmaailmaan, ja siksi Slow- matkailijat suosivatkin ympäristöystävällisiä matkustustapoja, sekä itse kohteeseen että kohteessa (World Tourism Market 2007, 14). Slow- matkailu on niin sanottua ”vihreää matkailua” eli se on *luontoystävällistä ja kestävä* (Tourism insights n.d.). Matkustustavalla on Slow- matkailussa suuri merkitys. Matkailijan tulisi välttää lentämistä ja autoilua, koska nopeus estää kontaktin luomisen ympäristöön, eikä maisemista ehdi nauttia liian kovassa vauhdissa. Slow- matkailun suosituimpia matkustusmuotoja ovat juna, lautta, pyöräily sekä kävely. (Dickinson & Lumsdon 2010, 79, 90.) Edellä mainituista matkustusmuodoista pyöräilyä pidetään erinomaisena, sillä se tarjoaa ekologisen tavan liikkua (Kalmari & Ketola 2009, 59) ja mahdollisuuden olla samanaikaisesti kosketuksissa ympäristön kanssa (Dickinson & Lumsdon 2010, 88).

Slow- matkailun harrastaminen on suhteellisen helppoa, koska sitä voi harjoittaa tuloihin tai elämäntilanteeseen katsomatta (The art of slow travel 2011). Matkan voi aloittaa jo omasta kodista ja lähteä tutkimaan omaa lähiympäristöä. Slow- matka voi olla vaikkapa *pyörämatka* lähikylästä viereiseen. (The art of slow travel n.d.) Slow- matkailussa ei ole kyse rahasta, vaan se on enemmänkin mielentila/ ajattelutapa (Dickinson & Lumsdon 2010, 79; Gardner 2009).

3.3 Pyörämatkailu

Pyöräilyllä ja Slow- matkailulla on luonnollinen side toisiinsa (Dickinson & Lumsdon 2010, 143). Pyöräily onkin yksi Slow- matkailun suosituimmista matkustusmuodoista (Dickinson & Lumsdon 2010, 79). Pyöräily on matkustusmuotona erinomainen, sillä se tarjoaa ennen kaikkea ekologisen tavan liikkua (Kalmari & Ketola 2009, 59), mutta mahdollistaa samanaikaisen kosketuksen ympäristön kanssa (Dickinson &

Lumsdon 2010, 88). Pyöräilyssä siis korostuvat Slow- matkailun ajatusmaailmaan liittyvät aspektit erinomaisesti.

Pyörämatkailulla tarkoitetaan kestoaltaan hieman pidempiä matkoja, jotka tehdään polkupyörää kulkuvälineenä käyttäen. Pyörämatkailuun liittyy ennen kaikkea seikkailullisuus sekä elämysten tavoittelemisen, ei niinkään hyödyn tai tulosten tavoittelemisen. (Pyörämatkailu.com n.d.) Kevyt liikunta kuuluu pyörämatkailussa asiaan, mutta pääpaino on erilaisten kohteiden ja maisemien ihaileminen (MEK 2008, 3). Pyörämatkojen pituudet vaihtelevat aina muutamista päivistä kuukausiin tai jopa vuosiin (Pyörämatkailu.com n.d.). Pyörämatka toteutetaan tavallisesti helpohkoja reittejä pitkin ja yleensä omatoimisesti kartan ja/ tai reittiselosteen opastuksella (MEK 2008, 3).

Pyörällä voi tehdä lyhyempiäkin matkoja, kuten pyöräretkiä, jolloin matkaa tehdään yhden päivän ajan. Tätä kutsutaan luonnollisesti nimellä retkipyöräily. Pyörällä voi myös harjoittaa kovaakin kuntoilua, kuten maantie- ja maastopyöräilyä. Maantiepyöräilyssä edetään kovalla vauhdilla polkien maanteitä pitkin ja sen fokus on nimenomaan urheilussa. Maastopyöräilyn alalajeja on monia, kuten enduro. Maastopyöräilyä harrastetaan yleensä haasteellisemmilla maasto- ja metsäreiteillä. (MEK 2008, 3.)

Kotimaan pyörämatkailu ja pyörämatkailijoiden määrä on noussut merkittävästi. Samoin pyörämatkailijoiden aikaansaama matkailutulo on kasvanut tasaista vauhtia. Omatoimimatkailijat edustavat matkailullisessa mielessä pyörämatkailun potentiaalisimpia asiakkaita. (MEK 2008, 9.)

3.3.1 Erilaisia tapoja harrastaa pyörämatkailua

Pyörämatkan ei välttämättä tarvitse olla hikikarpaloita otsalle muodostava liikuntasuoritus, vaan se voi tarkoittaa rauhalliseen tahtiin poljettua lyhyehköä päiväreittiä, jonka aikana voi ihailla maisemia ja nauttia hitaasta matkanteosta (Kalmari & Ketola 2009, 60). Toki, mikäli aikaa ja fyysisiä kykyjä löytyy voi pyörämatkalle lähteä kunnonkohotusmielessäkin. Tästä syystä pyörämatkailu sopii lähes kaikille, koska jokainen voi itse määrätä tahdin.

Erilaisia tapoja harrastaa pyörämatkailua on muutamia. Variaatioita pyörämatkailuun saadaan varusteita sekä matkan pituutta vaihtelemalla. *Lyhytkestoinen pyörämatkailu* on nimensä mukaisesti lyhyttä, yhden yön tai viikonlopun kestävä matkailua, jossa pääpaino on pyöräilyn sijasta telttailussa tai muissa aktiviteeteissa. Tämän tyyppiset pyörämatkat ovat oivallinen tapa tutustua pyörämatkailuun, sillä ne harvoin vaativat etukäteissuunnittelua tai valmistautumista. *Huolletussa pyörämatkailussa* pyöräilijän matkantekoa helpottaa huoltoauto, sillä tällöin varusteita ei tarvitse pakata pyörän päälle. Huolletut pyörämatkat ovat yleisesti ottaen yritysten markkinoimia paketti-matkoja, joihin voi sisältyä huoltoauton lisäksi opas sekä myös majoitus ja ruokailu. (Pyörämatkailu.com n.d.)

Pyörämatkailua kevyellä varustuksella kutsutaan toisella nimellä ”luottokorttimatkailu”, sillä matkavarusteisiin ei yleensä ole pakattu telttaa, ruoanlaittovälineitä tai suuria määriä ruokaa. Tällaista pyörämatkailua harrastava yöpyy hotelleissa tai majataloissa. Kevyen varustuksen ansiosta matkanteko on nopeaa. *Pyörämatkailu ultra-kevyellä varustuksella* on lähes samanlaista kuin pyörämatkailu kevyellä varustuksella, mutta siinä tavoitellaan suurempaa omavaraisuutta. Matkaan otettavien varusteiden, kuten ruoanlaitto- ja yöpymisvarusteiden painoon kiinnitetään erityishuomiota ja se pyritään minimoimaan. *Omavarainen pyörämatkailu* pyrkii lähes täydelliseen omavaraisuuteen. Matkavarusteisiin on pakattu kaikki tarvittava, kuten vaatteet eri sääolosuhteisiin, ruoanlaitto- ja leiriytymisvälineet, elektroniikkaa yhteydenpitoa varten ja tietenkin varaosia ja työkaluja, mikäli pyörä kaipaa huoltoa matkan aikana. Omavarainen pyörämatkailu on pidempikestoisilla matkoilla erityisen suosittua, sillä matkanteko luonnistuu pienelläkin budjetilla. (Pyörämatkailu.com n.d.)

3.3.2 Pyörämatkailun monet positiiviset myötävaikutukset

Pyörämatkailulla on monia positiivisia myötävaikutuksia niin taloudellisesti kuin ympäristönkin kannalta. Pyörämatkailijat edustavat kasvavaa sekä arvokasta matkailun markkinaryhmää, erityisesti maaseutualueilla. Pyörämatkailija käyttää matkansa aikana paikallisia palveluita, ja näin ollen tukee paikallista liiketoimintaa sekä maaseudun yritystoimintaa. Pyörämatkailijoiden kulutus tukee maaseutualueiden pienyrittäjiä, kuten oluthuoneita, kyläkauppoja, maaseutumajoituspaikkoja ym. Pyörä-

matkailijoiden oletetaan kuluttavan rahallisesti vähintään yhtä paljon kuin muidenkin matkailijoiden. Pyörämatkailu on ympäristöystävällinen ja kestävä matkailumuoto, jolla on hyvin pieni vaikutus ympäristöön ja vastaanottavaan kuntaan (host community). Pyörämatkailussa käytetään hyödyksi jo olemassa olevia teitä sekä erityisesti maalais- ja sivuteitä, joita hyödynnetään muussa liikennöinnissä vähän. Pyörämatkailu voi auttaa vähentämään liiallista liikennettä ja rauhoittaa maaseudulla tapahtuvaa liikennöintiä, josta hyötyvät sekä paikalliset että matkailijat itse. Pyörämatkailu rohkaisee matkailijoita saapumaan kohteeseen pyörällä ja liikkumaan sillä myös itse kohteessa. (Keeling 1999, 3.)

Pyörämatkailu vaikuttaa positiivisesti matkailijaan itseensä, sillä se kohentaa terveyttä ja hyvinvointia sekä parantaa kuntoa. Pyörämatkailu voi myötävaikuttaa hyötyliikuntaan lisäävästi, sillä se voi rohkaista pyöräilemään useammin ja toisista syistä. Matkailija voi myös saada pyörämatkailusta uusia kannusteita vierailta jossakin kohteessa, joissa ei muuten tulisi ajatelleeksi vierailta. Pyörämatkailu houkuttelee kohteisiin uuden tyyppisiä matkailijoita. Se myös vastaavasti tarjoaa matkailijoille uudenlaisia nähtävyyksiä sekä aktiviteetteja, jotka voivat vaikuttaa matkailijoiden kohteessa viipymiseen pidentävästi sekä kohteeseen uudelleen matkustukseen. Pyörämatkailu tarjoaa kasvu- ja kehittymismahdollisuuksia maaseutualueille, kuten vuokrauspalveluiden sekä pyörämatkapakettien kehittämisen. (Keeling 1999, 3.)

3.3.3 Pyörämatkailun markkinointi

Heikon taloustilanteen ja rajallisen vapaa-ajan vuoksi ihmisillä ei välttämättä ole ylimääräisiä resursseja lähteä pitkille matkoille, mutta mieli tekisi kuitenkin matkustaa johonkin (Suomen turisti info 2012, 141). Koska lähelle pääsee helpommin, kuin kauas, olisi lähimatkailu sopiva vaihtoehto tähän pulmaan. Pyörämatkailu on lähimatkailua parhaimmillaan, joten tästä syystä Satakunnan olisi hyvä lähteä markkinoimaan sitä enemmän maakunnan omille vakituisille asukkaille, ja miksei myös alueen kesäasukkaille. Nämä voisivat toimia hyvin myös Kokemäenjoen asiakas-segmentteinä. Kokemäenjoen varren kunnissa asuu liki 153 000 ihmistä, ja heidän lisäksi alueella oli vuonna 2011 n. 10 211 kesämökkiä (Kokemäen kaupunki 2012). Satakunnan olisi kannattavaa fokusoida pyörämatkailun markkinointi tähän

laajaan joukkoon potentiaalisia asiakkaita, joista varmasti löytyisi paljon potentiaalisia pyörämatkailijoita. Satakunnan kannattaisi myös panostaa pyörämatkailun markkinointiin hyödyntäen esimerkiksi laajaa luontokohteiden kirjoaan, joka houkuttelee matkailijoita varmasti myös kauempaa, kuten edellä mainittuja kesämökkiläisiä.

Koska pyörämatkailu sopii lähes kaikille ihmisille (Metsähallitus 2012), on potentiaalisia asiakassegmenttejä paljon. Pyörämatkoja pystyttäisiin helposti markkinoimaan perheille, nuorille, aktiiviurheilijoille, ekoihmisille, kesämökkiläisille ym. Pyörämatkasta voi helposti räätälöidä kohderyhmästä riippuen oman näköisen kokonaisuuden, esimerkiksi yhdistämällä kulttuuria, luontoa, leppoisaa yhdessäoloa sekä kuntoilua. Pyörämatkailun suosio on kasvussa, johtuen hyvinvointitrendien voimistumisesta (terveysliikunta) sekä kestävän matkailun suosion lisääntymisestä ja lisääntyneestä huolesta ilmastonmuutosta kohtaan (MEK 2008, 5). Pyörämatkailulla on siis potentiaalia kasvaa ja senpä takia pyörämatkailun markkinointiin kannattaisi alkaa panostaa viimeistään nyt.

Pyörämatkailun markkinointiin olisi hyvä käyttää useita markkinoinnin muotoja, erityisesti sähköisen markkinoinnin työkaluja. Nykyaikainen ihminen harvoin lähtee enää etsimään tietoa matkakohteista tai -palveluista jostain muualta kuin sähköisistä lähteistä. Pesonen ym. (2000, 17) täsmentävät, että ihmiset hankkivat matkailupalveluita nykyään Internetin kautta yhä enenevässä määrin. Tästä syystä olisikin oivallista, että Satakunnassa laadittaisiin täysin oma Internet- sivusto pyöräilymatkoja tarjoavista yrityksistä, johon kaikki oleellinen tieto pyörämatkailun harrastamisesta Satakunnassa olisi tiiviisti koottu. Satakunta voisi ottaa mallia erilaisilta pyörämatkailun Internet- sivustoilta. Jo olemassa olevilta sivustoilta löytää paljon tietoa kotimaan pyörämatkailusta, pyörämatkapaketeista ja pyöräreiteistä. Tällaisia sivustoja ovat esimerkiksi PyöräillenSuomessa.fi sekä pyörämatkailu.com.

Internet- sivustojen lisäksi Satakunta voisi hyödyntää sosiaalista mediaa, joka on nykyään yksi suosituimmista tiedonhankintalähteistä. Sosiaalisen median ansiosta erilaiset blogit ovat nykyään suuressa suosiossa. Esimerkki pyörämatkasta blogia pitäneestä matkailijasta on Elina Aintila, joka matkasi pyörällä Suomea ympäri. Pienellä budjetilla toteutettuun reissu kulki aina Etelä-Suomesta itäisen Keski-Suomen kautta

Lappiin ja takaisin. Elinan matkatunnelmiin pääsee tutustumaan Hidasta elämää- sivuston kautta.

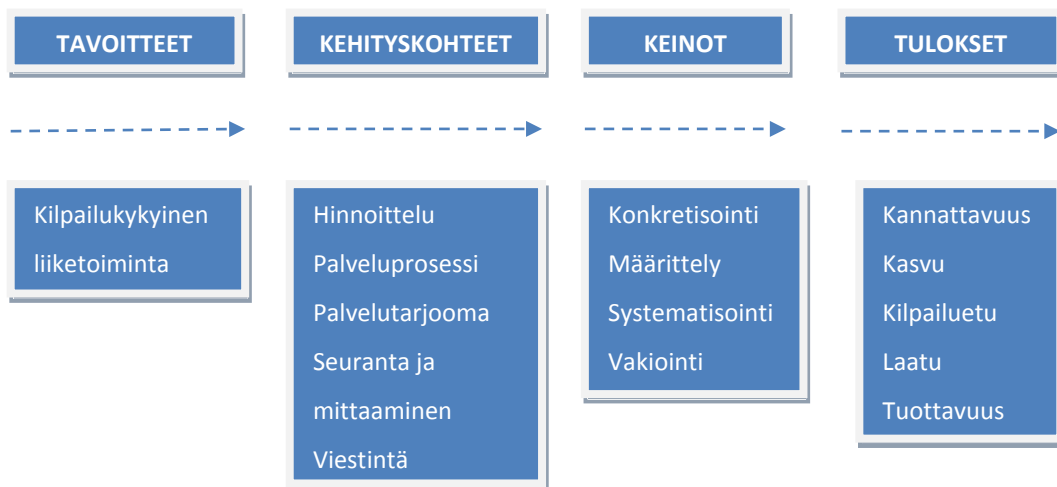
3.4 Tuotteistaminen

Tuotteistaminen on käsite, jolla ei ole yhtä virallista tai yleisesti vahvistettua määritelmää (Jaakkola, Orava & Varjonen 2009, 1; Parantainen 2007). Parantainen määrittelee tuotteistamisen toiminnaksi, jossa asiantuntemuksen ja osaamisen myötä syntyy palvelutuote, jota pystytään myymään, markkinoimaan ja toimittamaan (2007, 11). Jaakkola ym. (2009, 1) lisäävät, että tuotteistaminen voi myös tarkoittaa palvelun normittamista eli standardoimista lähes tuotteen kaltaiseksi, muuttumattomaksi hyödykkeeksi.

Tuotteistamisen pääasiallinen missio on palveluliiketoiminnan uudistaminen ja kehittäminen, jonka tuloksena asiakkaan saama hyöty on suurin mahdollinen ja yrityksen kannattavuus kasvaa. Tuotteistamisen avulla pystytään systematisoimaan palvelujen kehittämistä niin, että palvelujen järjestelmällisen kehittämisen tavoite toteutuu. Tämä tavoite on kilpailukykyisen, kannattavan ja innovatiivisen liiketoiminnan luominen. Tuotteistamista voidaan käyttää apuna palvelujen kehittämisessä, vaikka lähtökohtana ei olisikaan kokonaan vakioidun palvelun muodostaminen. Palvelujen kehittämisen kohteena voi olla uudistukset, kuten olemassa olevan palvelun parannus tai tyylin muutos, uudenlaisen palvelun kehittäminen olemassa olevaan tarpeeseen tai tyystin uuden ratkaisun kehittäminen aivan uudenväliseen tarpeeseen. Uusi tai tuntuvasti uudistettu palvelu on palveluinnovaatio, jonka avulla saavutetaan hyötyä sen toistettavuuden ansiosta. (Jaakkola ym. 2009, 1, 3- 4.)

Tuotteistamisprosessi on aina erilainen, koska sitä voi harjoittaa monella eri kaavalla. Tuotteistamisen toteuttamiseen ei ole yhtä tiettyä tapaa, koska siihen vaikuttavat yrityksen tavoitteet ja strategiat. Myös tuotteistamisen syytä on monia, ja riippuvat pitkälti yrityksen senhetkisestä tilanteesta. Palvelun kehittämisprosessi ei aina etene suoraviivaisen mutkattomasti, vaan jotkut prosessin vaiheita saattavat hyvinkin toteutua samanaikaisesti. (Jaakkola ym. 2009, 1, 5.) Seuraavaan kuvioon on kiteytetty

palveluliiketoiminnan kehittäminen tuotteistamista hyödyntämällä. Kuviossa on eritelty tavoitteet, kehityskohteet, keinot ja tulokset.



Kuvio 2. Palveluliiketoiminnan kehittäminen tuotteistamisen avulla (Jaakkola ym. 2009, 6)

Tuotteistamisella tavoitellaan yhtenäisempää viestimistä yrityksestä ja sen palveluista, tasalaatuisemman palvelun mahdollistamista, palvelun ostamisen helpottamista, brändin rakentamista, parempaa katetta sekä selkeämpää kerrontaa asiakkaalle palveluiden sisällöstä (Jaakkola ym. 2009, 6). Tuotteistamisen voidaan näin ollen katsoa helpottavan asiakasta ymmärtämään yrityksen toimintaperuste ja muodostamaan positiivinen mielikuva yrityksestä kokonaisuudessaan.

Menestyksekkääseen palveluliiketoimintaan vaaditaan onnistunutta tuotekehitysohjelmää, alituista innovointia, kustannustehokkuutta sekä asiakaslähtöistä ajattelutapaa. Palveluita suunniteltaessa ja kehitettäessä tulisi olla tietoinen asiakkaan tarpeista sekä toimialalla vallitsevista trendeistä, ja tietenkin kilpailijoista. Asiakkaan tarpeisiin pitäisi pystyä reagoimaan hyvissä ajoin, jopa ennen kuin asiakas alkaa tiedostaa omia piileviä tarpeitansa. (Jaakkola ym. 2009, 3.)

3.4.1 Tuotteistamisen periaatteet

Tuotteistamisella pyritään lähtökohtaisesti kasvattamaan palvelun katetta, eli karrikoidusti ilmaistuna lisäämään tuottoja ja vähentämään kuluja. Tuottoja pystytään lisäämään, kun palvelutuotteen ostaminen tehdään asiakkaalle riittävän helpoksi ja hankitaan ylivoimatekijöitä kilpailijoihin nähden. Liiketoiminnan kuluja puolestaan voidaan pienentää myymällä edullisesti sekä kehittämällä tehokkaita, tuottavia ja kannattavia palveluita. Huolella tuotteistettu palvelu on ominaispiirteiltään vahva ja jämäkkä, helpommin ostettavissa, tehokkaammin markkinoitavissa ja tuottavammin myytävissä sekä vaivattomasti monistettavissa. (Parantainen 2007, 37- 38.)

Ostamisen helpoksi tekeminen on tuotteistamisen yksi ehdottomimmista kriteereistä. Ostamisesta tulisi tehdä asiakkaalle vaivatonta ja helppoa. Tähän ratkaisu löytyy siitä, että erottautuu kilpailijoista, paketoit palvelut kokonaisuuksiksi sekä estää riskin tunteen syntymisen asiakkaan mielessä. Kun asiakkaalle pystytään kertomaan, kuinka oman yrityksen tuote eroaa kilpailevan yrityksen vastaavasta, on asiakkaan huomattavasti helpompi tehdä ostopäätös. Asiakkaalle on myös hyvä tehdä selväksi, mitä sellaista yrityksesi palvelu lupaa, jota kukaan muu ei lupaa. Tässä on siis kyse erilaisuuden korostamisesta. (Parantainen 2007, 38- 41.)

Palvelujen paketoiminen asiakkaan valintoja helpottaviksi kokonaisuuksiksi liittyy kiinteästi tuotteistamisen ideologiaan. Kun kaikki asiakkaan haluamat ja tarvitsemat palvelut on koottu yhdeksi tiiviiksi paketiksi, on asiakkaan helppo myös ostaa palvelupaketti. Tyypillinen tuotteistaja, joka käyttää sujuvasti paketoimintaa toiminnassaan on perinteinen matkatoimisto. Se muodostaa kuljetuksista, majoituksesta ja harrastusmahdollisuuksista yhtenäisen kokonaisuuden, eli asiakkaan tarpeita vastaavan kokonaisuuden. (Parantainen 2007, 47.)

Jotta asiakkaan olisi varmasti helppoa tehdä ostopäätös, täytyy hänellä olla turvallinen mieli ostamisen suhteen. Mikäli asiakas kokee palvelun esimerkiksi kalliiksi, on hänellä suuri riskin ja virheinvestoinnin pelko. Tällöin asiakas jättää yleensä ostamatta. Koska palvelu on aineetonta, eikä sitä pysty etukäteen mitenkään kokeilemaan, voi se tuntua asiakkaasta liian riskaabelilta. Asiakkaan täytyy siis kokea palvelu luotettavaksi. Palvelun luotettavuutta asiakkaan näkökulmasta lisää se, että kerrotaan

rehellisesti palvelun kiinteä hinta ja sisältö sekä se, että palvelu on jollakin tavalla konkretisoitu (esite, tarina, näyte). Asiakkaasta tuotteistettu palvelu tuntuu luotettavammalta kuin tuotteistamaton palvelu (Parantainen 2007, 48, 51- 54).

Oli yrityksestä ostaminen miten helppoa tahansa, ei se itsessään takaa yritykselle menestystä tai tuloja. On pystyttävä luomaan ylivoimaisesti kilpailijoihin nähden parempi palvelu. Asiakas on valmis maksamaan sellaisesta, joka tarjoaa hänelle konkreettista hyötyä, tai jota hän ei pysty hankkimaan mistään muualta. Asiakkaat tunnetusti ostavat myös imagon tai mielikuvan perusteella. Mikäli yritys tavoittelee markkinoilla ylivoimaa ja palvelustaan kunnan tuottoa, tulisi sen olla jollakin tapaa uniikki. Kun myydään jotakin uniikkia ja ainutlaatuista on yritys monopoliasemassa. Silloin, kun tarjontaa on niukasti, tinkaamista hinnasta harvemmin syntyy, koska samaa ainutlaatuista konseptia ei voi saada mistään muualta. Tämän ansiosta yritys voi nostaa palvelun hintaa helposti korkeammalle. Mikäli yrittäjä pystyy liittämään palveluunsa hyvän tarinan, ostajat ovat valmiita maksamaan siitä jopa tuplahinnan. Tästä hyvänä esimerkkinä on Reilun Kaupan banaani: asiakkaat maksavat reilusti kaksinkertaisen hinnan banaanista, jonka kerrotaan olevan reilusti tuotettu. (Parantainen 2007, 68- 70, 79.)

Edelliset katkelmat käsittelivät keinoja, joilla lisätä yrityksen tuottoja tuotteistamista hyödyntämällä. Seuraavaksi tutkiskellaan niitä tuotteistamisen keinoja, joiden avulla yrityksen liiketoiminnan kuluja on mahdollista pienentää. Näitä keinoja ovat edullisesti myyminen sekä tehokkaiden, tuottavien ja kannattavien palveluiden kehittäminen (Parantainen 2007, 37).

Liiketoiminnan kuluja on mahdollista pienentää tuotteistamisen avulla, koska tuotteistettua palvelua on helpompi markkinoida ja kätevämpi räätälöidä asiakkaan tarpeiden mukaiseksi. Tuotteistaminen ei tietenkään tässäkään kohta ole itsessään avain onneen ja menestykseen, mutta se helpottaa myyntityötä ja tehostaa markkinointia. (Parantainen 2007, 81.) Liiketoiminnan kulujen pienentämiseen vaikuttaa omalta osaltaan kannattava hinnoittelu. Yrityksen tuotteistaessa palvelunsa on palvelun sisältö hyvä määritellä tarkoin, koska silloin myös kateprosentti pystytään arvioimaan. Parantainen ehdottaa, että hinnoittelussa kannattaisi harkita palvelulle kiinteää tai erittäin selkeää hintaa, ja luopua vanhanaikaisesta tuntihinnoittelusta. (Paran-

tainen 2007, 85- 86.) Kun yritys pääsee kehittämään tehokkaita ja kannattavia palveluita, eli säätämään myyntiään ja palvelutuotantoaan tehokkaammaksi, voidaan tällä tavoin liiketoiminnan kuluihin vaikuttaa pienentävästi (Parantainen 2007, 38).

Yritys pystyy tuottamaan kannattavia palveluja omaksumalla kolme kehittämisvaihetta. Ensin tulee kehitellä ylivoimaisia ja innovatiivisia palveluja. Yrittäjän tulisikin rohkeasti lähteä yrittämään erilaisia vaihtoehtoja hittituotteen kehittämiseksi, ilman turhia pelkoja epäonnistumisesta. Yrittämisellä on aina riskinsä epäonnistua, mutta se kuuluu asiaan. Hittituotteen kehittäminen onnistuu vain kokeilemalla. Toiseksi, palvelua pitää monistaa aivan kuten fyysistä tuotetta. Palvelu alkaa lähennellä konkreettista tuotetta, kun se on tuotteistettu hyvin. Lopuksi, palvelutuotantoa pitää johtaa ja tehdä sillä rahaa. Parantainen suosittelee, että yritys rakentaisi kattavan ja selkeästi suunnitellun palveluformaatin koko palvelutuotannostaan. Palveluformaatteja voi olla useampiakin. (Parantainen 2007, 93, 107.) Palveluformaatti on ikään kuin dokumentti koko palvelusta ja sen sisällöstä. Formaatin avulla palvelu on toistettavissa kerta toisensa jälkeen samanlaisena. Laadukas palveluformaatti pienentää henkilöriippuvuutta ja toimii niin haasteellisissa kuin vaihtelevissakin tilanteissa. (Parantainen 2007, 124- 125.)

3.4.2 Pyörämatkan tuotteistaminen

Pyörämatkailija, kuten varmasti kuka tahansa muukin matkailija, odottaa kokevansa matkallaan elämyksiä ja seikkailuja. Pyörämatkailijaa kiinnostaa eritoten monipuoliset ja erilaiset kohteet sekä maisemien ihaileminen (MEK 2008, 3). Pyörämatkan varrella on oltava paljon erilaista ja vetovoimaista nähtävää, jotta pyörämatka olisi viihdyttävä. Tuotteistamisen lähtökohtana tulisi aina olla asiakaslähtöinen ajattelutapa. Palveluita suunniteltaessa ja kehitettäessä pitäisi tietää asiakkaan tarpeet. Asiakkaan tarpeisiin pitäisi pystyä reagoimaan hyvissä ajoin, jopa ennen kuin asiakas alkaa tiedostaa omia piileviä tarpeitansa (Jaakkola ym. 2009, 3). Pyörämatkailun potentiaalisimpia asiakkaita ovat retkipyöräilystä kiinnostuneet omatoimimatkailijat, joille kannattaisi alkaa tuotteistaa puolivalmiita paketteja, joista voisi tarjota Internetin kautta kootusti tietoa (MEK 2008, 9).

Pyörämatkan tuotteistamisessa on otettava huomioon samoja seikkoja, kuin minkä tahansa muun palvelun tuotteistamisessa. Kuten Parantainen sanoo, hyvin tuotteistettu palvelu on vahva, helposti ostettavissa, tehokkaasti markkinoitavissa ja tuottavasti myytävissä sekä vaivattomasti monistettavissa (Parantainen 2007, 37- 38).

Vaikka Suomi on maailmalla vielä hyvin tuntematon pyöräilymaa, löytyy Suomesta silti paljon paikallisia, alueellisia ja jopa valtakunnallisia pyöräreittejä (MEK 2008, 4- 5). Valmiita pyörämatkapaketteja on tarjolla jonkin verran, kuten Turun saariston rengasreitti Varsinais-Suomessa sekä Oulajärven pyöräily Kainuussa. Tästä huolimatta asiakaslähtöisiä ja kokonaisvaltaisia tuotepaketteja ei juuri ole, niistä on suorastaan pulaa. (MEK 2008, 6.)

Pyörämatkailutuotteille on määritelty teemakohtaiset tuotesuosituksset Matkailun edistämiskeskuksen toimesta. Tuotesuosituksista on apua matkailuyrittäjille, sillä he voivat käyttää niitä oman tuotekehityksensä apuvälineenä. Tuotesuosituksset on laadittu sekä opastettuihin, että omatoimisiin tuotteisiin (MEK n.d., 1- 3).

Opastetun pyörämatkan tuotekohtaiset suositukset:

1. Kirjallisesta tuotekuvauksesta käy ilmi seuraavat seikat:
 - Reitin kokonaispituus sekä päivämatkan pituus kilometreinä
 - Reitin haasteellisuus ja soveltuvuus (aloittelijalle, harrastajalle ym.)
 - Varustevaatimukset (tuotteeseen sisältyvät ja asiakkaan omat)
 - Opastuksen palvelukielet
 - Päiväohjelman elämyksellinen kuvaus (eläimistö, kasvisto, nähtävyydet)
 - Majoituskohde (telтта, hotelli ym.)
2. Tuotteesta on laadittu reittikartta
3. Tuotteessa tarvittavat varusteet huolletaan säännöllisesti ja ne ovat aina asianmukaisessa kunnossa
4. Yritys vastaa pyörävuokrauksesta ja satulalaukuista
5. Matkatavaroiden kuljetuspalvelun tarjoaminen suositeltavaa

Opastetun pyörämatkan yrityskohtaiset suositukset:

1. Majoituskohteesta löytyy seuraavat elementit:
 - Lukollinen tai katettu pyörien säilytystila
 - Välineet polkupyörän huoltoon (paikkausvälineet, ruuvimeisseli ym.)
 - Pesu- ja kuivatusmahdollisuus vaatteille
2. Tuotteen myyjä tai majoituskohde tarjoaa asiakkaalle seuraavat tiedot:
 - Lähin pyörähuolto paikka
 - Sääennuste

Omatomisen pyörämatkan tuotekohtaiset suositukset:

1. Kirjallisesta tuotekuvauksesta käy ilmi seuraavat seikat:
 - Reitin kokonaispituus sekä päivämatkan pituus kilometreinä
 - Reitin haasteellisuus ja soveltuvuus (aloittelijalle, harrastajalle ym.)
 - Varustevaatimukset (tuotteeseen sisältyvät ja asiakkaan omat)
 - Päiväohjelman elämyksellinen kuvaus (eläimistö, kasvisto, nähtävyydet)
 - Majoituskohde (telta, hotelli ym.)
2. Tuotteesta on laadittu reittikartta, johon palvelut on merkitty (majoituskohteet, ravintolat, kahvilat, pyörävuokraamot, hätänumero ym.)
3. Reittiohjeissa käytetään tienumerointia
4. Matkatavaroiden kuljetuspalvelun tarjoaminen suositeltavaa

Omatomisen pyörämatkan yrityskohtaiset suositukset:

1. Majoituskohteessa tarjolla seuraavat elementit:
 - Lukollinen tai katettu pyörien säilytystila
 - Välineet polkupyörän huoltoon (paikkausvälineet, ruuvimeisseli ym.)
 - Pesu- ja kuivatusmahdollisuus vaatteille
 - Tieto lähimmästä pyörähuolto paikasta
 - Sääennuste

Matkailun edistämiskeskus on laatinut myös suositukset pyöräreiteille, jotka ovat saavutettavuus, vetovoimaisuus sekä ajettavuus. Pyöräreitin *saavutettavuus* tulee olla helppo, eli sen olisi hyvä kulkea kaupunkien, taajamien ja kansallismaisemien poikki. Reitin saavutettavuuteen vaikuttaa olennaisesti reitin aloitus- ja lopetuspaikka. Molempien olisi hyvä olla jokin kohtalaisen vilkkaasti liikennöity paikka, kuten linja-autopysäkki tai rautatieasema. Pyöräreitti on *vetovoimainen*, kun sen varrella vaihtelevat monentyypiset maisemat (peltoa, metsää, kyliä, taajamia ym.). Merkittävien nähtävyyksien olisi hyvä sijaita reitin läheisyydessä, kuitenkin korkeintaan 10 kilometrin päässä reitistä. Majoituspaikkoja tulisi olla 30 – 50 kilometrin välein, samoin WC- sekä juomapisteitä olisi hyvä olla noin 10 kilometrin välein. Pyöräreitin *ajettavuus* on yksi tärkeimmistä seikoista ottaa huomioon. Pyöräreitin ajettavuuteen vaikuttaa olennaisesti tiet. Pyöräreitin tulisi kulkea joko pyörätietä pitkin tai sellaisia teitä pitkin, joilla on vähän liikennettä (enintään 1500 ajoneuvoa vuorokaudessa). Pyöräreitti voi kulkea myös teillä, joiden piennar on vähintään 50 cm leveä. Vilkkaasti liikennöityjä teitä on mahdollista sisällyttää pyöräreittiin, mutta niiden osuus saa olla enintään 10 % reitin kokonaispituudesta. Pyöräreitin olisi hyvä olla pääosin päällystetty, sorateiden osuus saa olla enintään 10 % reitin kokonaispituudesta. Pyöräreitin on aina ennen kaikkea oltava *turvallinen*. (MEK n.d., 4.)

Alueorganisaatiot ovat kotimaan matkailumarkkinoinnissa ja tuotteistamisessa olennaisessa roolissa. Alueorganisaatiot jaetaan kahteen ryhmään: suuralueorganisaatiot ja muut alueorganisaatiot. Suuralueorganisaatioita ovat esimerkiksi Lapin Matkailu r.y. sekä Saimaan Matkailu r.y. Alueorganisaatiot voidaan jakaa vielä maakunnallisiin ja seutukunnallisiin alueorganisaatioihin. Maakunnalliset organisaatiot ovat vastuussa muun muassa oman alueensa matkailupalvelujen myynnistä sekä markkinointi- ja tuotekehittelystä. Seutukunnalliset organisaatiot ovat vastuussa useamman paikkakunnan matkailun kehitystyöstä. (Pesonen ym. 2000, 44- 45.) EU:hun liittymisen myötä matkailualalla on saatu aikaan useita alueellisia matkailun kehittämisprojekteja, kuten juuri tämän opinnäytetyön mahdollistava Kokemäenjoen virkistyskäyttö ja brändin luominen- hanke.

Koska alueorganisaatioiden rooli on tuotteistamisessa niin suuri, olisi Satakunnassa toimivan alueorganisaation Satakuntaliiton äärimmäisen tärkeää lähteä mukaan Kokemäenjoen pyörämatkojen tuotteistamiseen ja markkinointiin. Edellä mainittuja tuo-

tekohtaisia suosituksia ja reittisuosituksia voitaisiin hyvin käyttää apuna vetovoimaisten pyörämatkapakettien kehittämisessä myös muualle Satakuntaan. Parantainen (2007, 29) rohkaisee tuotteistamaan sellaisia palveluita, joita kukaan ei ole osannut edes vielä pyytää. Hänen mukaansa kysyntää alkaa syntyä vasta sitten, kun asiakkaalle on mitä tarjota (2007, 8).

4 TOIMINNALLISEN KEHITTÄMISTYÖN PROSESSI

Tässä osuudessa keskitytään opinnäytetyön toiminnallisen osuuden raportointiin, eli Kokemäenjoen varrella kulkevan pyöräreitin rakentumiseen, suunnitteluun ja toteutukseen. Pyöräreitin varrella olevat matkailupalvelut esitellään sekä niihin liittyvät valinnat perustellaan. Kappaleessa pohditaan lisäksi Satakunnan alueen soveltuvuutta pyörämatkailumaakuntana, sekä Kokemäenjokea toimintaympäristönä. Lisäksi tämän opinnäytetyön toimeksiantaja esitellään.

4.1 Opinnäytetyön toimeksiantaja

Tämä toiminnallinen opinnäytetyö linkittyy vahvasti työelämään, ja siten opinnäytetyöllä on toimeksiantaja: Kokemäen kaupunki. Opinnäytetyössä työelämälähtöisyys näkyy siten, että työ käsittelee toimeksiantajan tutkimus- ja kehittämistarpeita (esitely s. 8- 9). Kokemäen kaupunki on Kokemäenjoen nimikkokaupunki, joka sijaitsee Porin seutukunnassa Satakunnassa. Kaupungin läpi virtaa paikkakunnalta nimensä saanut Kokemäenjoki. Kokemäen kaupunkia asuttaa n. 7900 ihmistä.

Kokemäen kaupunki toimii tämän opinnäytetyön mahdollistavan EU:n kehittämishankkeen hakijana sekä yhtenä rahoittajana. EU- hankkeen hakijana voi toimia esimerkiksi rekisteröity yhdistys, kunta, säätiö, valtion virasto tms. Tässä hankkeessa se on Kokemäen kaupunki. Kehittämishanketta hallinnoidaan Kokemäeltä käsin, mikä tarkoittaa sitä, että kaikki hanketta koskevat päätökset kulkevat aina Kokemäen kaupunginjohtaja Markus Ojakosken ja hankkeen projektikoordinaattori Tiina Hämäläisen kautta. Vaikka Kokemäen kaupunki toimiikin tukihankkeen hakijana, kuuluvat hankkeen ohjausryhmään myös edustajat kaikista hankkeen kohdealueeseen lukeutuvista kaupungeista tai kunnista, eli Harjavallasta, Huittisista, Sastamalasta ja Hämeenkyröstä.

4.2 Opinnäytetyön aiheen syntyminen

Tämä opinnäytetyö sai alkusysäyksen tammikuussa 2013, kun EU:n kehittämishankkeen projektikoordinaattori Tiina Hämäläinen otti yhteyttä Satakunnan ammattikorkeakoulun matkailun koulutusohjelmavastaava Vappu Saloon, ja tiedusteli opiskelijoiden mielenkiintoa lähteä mukaan EU:n kehittämishankkeeseen opinnäytetyön merkeissä. Kun minua informoitiin tästä mahdollisuudesta, kiinnostuin siitä heti ja lähdin hoitamaan asiaa eteenpäin. Otin yhteyttä Tiina Hämäläiseen ja tiedustelin mahdollisuutta päästä mukaan kehittämishankkeeseen, ja niin kävi.

Tapasimme Tiina Hämäläisen kanssa ensimmäisen kerran tammikuun lopulla, jolloin sain tarkemmin kuulla kehittämishankkeen sisällöstä sekä omasta roolistani hankkeessa. Kehittämishanke, johon minut valittiin mukaan, kantaa nimeä ”Kokemäenjoen virkistyskäyttö ja brändin luominen”. Ensimmäisessä tapaamisessa minulle kerrottiin, että minun roolini tulisi olemaan seuraavanlainen: minun tulee kehittää jokin aktiviteetti, palvelu tai ratkaisu, jolla pystyttäisiin lisäämään Kokemäenjoen virkistyskäyttöä. Minulle ei annettu sen tarkempaa ohjeistusta, joten sain hyvin vapaat kädet lähteä suunnittelemaan tätä toimeksiantoa oman mieleni mukaan.

Olin jo kauan aikaa sitten päättänyt, että kun opinnäytetyön kirjoittamisen aika tulee, haluan sen jollakin tavalla liittyvän Slow- matkailuun. Aihe on kiinnostanut minua pitkään, ja halusin päästä tutustumaan siihen syvemmin. Tästä syystä päädyin valitsemaan Slow- matkailun tämän opinnäytetyön kantavaksi teemaksi. Kun lähdin syventymään Slow- matkailun maailmaan ja miettimään minkälaista aktiviteettia alkaisin kehittää Kokemäenjoen virkistyskäytön lisäämiseksi, mieleeni tuli ensimmäisenä ulkoilureitti. Aluksi ajattelin lähteä suunnittelemaan vesitse tehtävää reittiä, esimerkiksi kanootilla. Päädyin kuitenkin valitsemaan kulkuvälineeksi pyörän kahdesta syystä. Ensinnäkin, lähes kaikilta löytyy kotoaan pyörä, joten pyöräreitti palvelisi virkistyskäytöllisesti mahdollisimman montaa ihmistä. Toiseksi, kehittämishankkeen yksi tavoite on lisätä matkailutuloja jokivarren yrittäjille, joten ajattelin pyöräreitiltä olevan helpompi pysähtyä syömään, juomaan ja ostoksille, kuin kanoottireitiltä.

Tapasimme Tiina Hämäläisen kanssa toisen kerran heti helmikuun alussa Kokemäen kaupungintalolla, jolloin pääsin tapaamaan myös Kokemäen kaupunginjohtajan

Markus Ojakosken. Vierailun aikana sain paljon lisämateriaalia työhöni, kuten matkailuyrittäjien esitteitä, sekä esittelin laatimani suunnitelman opinnäytetyöstäni sekä pyöräreitistä Markus Ojakoskelle. Suunnitelmalleni näytettiin vihreää valoa, eli pääsin aloittamaan työt täydellä vauhdilla.

Helmikuun loppupuolella olin päässyt etenemään työni teoriaosuudessa melko pitkälle, kun olin päässyt kunnolla syventymään työn teorioihin liittyvän kirjallisuuden kautta. Pääsin hankkimaan arvokasta lisätietoa yhdestä työn tärkeimmistä teorioista, tuotteistamisesta, Kokemäellä helmikuussa järjestetystä tuotteistamiskoulutuksesta. Tuotteistamiskoulutus oli suunnattu erään toisen EU:n kehittämishankkeen yrittäjille, mutta pääsin onneksi osallistumaan koulutukseen, sillä se palveli minua oman työni teoriaosuuden kirjoittamisessa.

Viimeisen kerran tapasimme Tiina Hämäläisen kanssa maaliskuun alussa, jolloin pääsin esittelemään siihenastisen työni tuloksia, sekä kyselemään hänen mielipidettään pyöräreittiin liittyvistä ratkaisuista. Tästä eteenpäin pidimme yhteyttä tasaisin väliajoin sähköpostitse ja puhelimitse.

4.3 Pyöräreitin suunnittelu

Olen käyttänyt kehittämistyön suunnittelun ja toteutuksen tukena neljää eri menetelmää. Suunnittelussa käytin kirjallisuuskatsausta ja haastattelua sekä toteutuksessa käytin benchmarkingia ja oppimispäiväkirjaa. *Kirjallisuuskatsauksen* avulla pystyin syventymään työni aiheeseen sekä muodostamaan selkeämmän kuvan työn tärkeimmistä teorioista. *Haastattelemalla* valitsemiani yrittäjiä puhelimitse ja sähköpostitse sain yksityiskohtaista tietoa heidän tarjoamistaan palveluista, ja pystyin valitsemaan niistä tällä tavoin helposti työhöni sopivimmat. *Benchmarking* tarkoittaa, että omaa toimintaa vertaillaan toisen parhaaseen vastaavaan käytäntöön. Benchmarkingia hyödyntämällä pystyin vertaamaan omaa tuotostani jo olemassa oleviin pyöräreitteihin Satakunnassa, kuten Porin Seudun Matkailu Oy MAISAN SataSykkeli- pyöräreitteihin, ja ottamaan näin oppia oman tuotokseni kehittämiseksi. *Oppimispäiväkirja* osoittautui erittäin ratkaisevaksi välineeksi työn toiminnallisen osuuden puhtaaksikirjoittamisessa. Pidin oppimispäiväkirjaa lähes koko kirjoittamisprosessin ajan. Oppi-

mispäiväkirjaan merkitsin lähes päivittäin työn etenemiseen liittyviä ratkaisujani sekä kirjoitin muistiin mieleeni juolahtaneita ideoita työn suhteen. Oppimispäiväkirja toimi eräänlaisena muistiona, ja tällä tavoin pysyin hyvin perillä siitä, mitä tärkeitä seikkoja minun tulee muistaa työhön kirjoittaa.

Lähtiessäni suunnittelemaan ja tuotteistamaan Kokemäenjokea pitkin kulkevaa pyöräreittiä käytin apunani MEK:in laatimia suosituksia pyöräreiteistä, jotka esittelin tämän työn sivulla 37. Pitäytyminen täysin MEK:in suosituksissa osoittautui olevan melko hankalaa harvaanasutulla seudulla, sillä esimerkiksi päällystettyjä teitä aivan joen läheisyydessä on melko vähän ja nähtävyyksiäkin on harvakseltaan. Tästä syystä olen päätenyt keskittymään tekemään reitistä mahdollisimman helposti *saavutettavan* ja kulkevan mahdollisimman lähellä jokea, välillä jopa hiekkatietä pitkin, jotta maisemat takaisivat reitin *elämyksellisyyden*. Olen myös yrittänyt laatia reitin niin, että sen varrella on mahdollisimman paljon palveluita. Tosin reitin kulkiessa harvaan asutuilla seuduilla ei palveluita muutamien etappien välillä yksinkertaisesti ole.

Olen yrittänyt luoda reitistä mahdollisimman saavutettavan, koska se on MEK:in mukaan yksi tärkeimmistä pyöräreiteistä koskevista kriteereistä. Luomani reitin alkaa Harjavallasta, kulkien Kokemäen kautta Huittisiin ja sitä kautta Sastamalaan, päättyen Hämeenkyröön. Reitien aloituspaikkana Harjavallassa toimii rautatieasema, koska aloituspaikan on hyvä olla liikenteen solmukohdassa, jotta se olisi jokaiselle mahdollisimman saavutettava. Reitti kulkee aina kolmen muun kaupungin tai kunnan rautatie- tai linja-autoaseman kautta ja päättyy Hämeenkyrön Shell- huoltoasemalle, joka on alueen bussiliikenteen pysähdyspaikka.. Reitistä tekee erittäin saavutettavan se, että jokainen voi itse valita sopivimman aloituspaikan esim. kodin läheltä tai liikenteen solmukohdasta. Reittiä ei ole pakko aloittaa siis Harjavallasta, vaan ”kyytiin voi hypätä” mistä kohtaa reittiä vaan.

Reittiä suunnitellessani olen ottanut huomioon MEK:in suosituksen, että reitti kulkee vähän liikennöityjä teitä pitkin, eli on mahdollisimman *turvallinen*. Pääosin reitti kulkee joko päällystettyjä teitä pitkin tai pyöräteitä pitkin. Halusin kuitenkin, että reitti kulkee mahdollisimman paljon joen läheisyydessä, joten muutamissa kohdissa reittiä joutuu polkemaan hiekkatietä pitkin, koska päällystettyjä teitä ei alueella yksinkertaisesti ole. Hiekkatieosuudet vaikuttavat reitin *ajettavuuteen*, eli matkan teko

ei ole niin tasaista, kuin se olisi täysin päällystetyllä tiellä. Tämä ei mielestäni ole kuitenkaan yksinomaan haitta, vaan lisää reitin elämyksellisyyttä, ja mahdollistaa reitin kulkemisen erilaisten elämyksellisten maisemien läpi. Hiekkatiet sopivat myös mielestäni hyvin työn Slow- matkailuteemaan, koska matkaa on tarkoitus tehdä hitaasti ja autenttisesti, eikä kiitä tasaisen kovaa vauhtia alusta loppuun.

Reittiä suunnitellessani yritin myös löytää matkan varrelta mielenkiintoista nähtävää, monipuolisesti erilaisia majoitus-, ruokailu- ja ostosmahdollisuuksia. Kaupunkien läheisyydestä palveluiden ja nähtävyyksien kartoittaminen oli melko helppoa, mutta kaupunkien välisiltä siirtymäreiteiltä niitä oli puolestaan hankalaa löytää. Pyöräreitin varrelta kartoitetut matkailupalvelut olen valinnut kahden kriteerin perusteella. Ensinnäkin, olen valikoinut niiden matkailuyrittäjien palveluita, jotka ovat mukana ”Kokemäenjoen virkistyskäyttö ja brändin luominen”- hankkeessa. Toiseksi, olen valikoinut Slow- matkailu- teemaan sopivia palveluita, eli paikallisesti tuotettuja tai muutoin paikalliseen kulttuuriin liittyviä kohteita, kuten paikallisia ruoantuottajia, käsityöläisiä, museoita ym. Lisäksi, olen valinnut reitin varrelle muutamia kulttuuri-kohteita, kuten kirkkoja, jotta reitti olisi mahdollisimman viihdyttävä. Kaikki kartoittamani kohteet sijaitsevat laatimani reitin varrella tai välittömässä läheisyydessä, MEK: in suositusten mukaisesti alle 10 km päässä reitistä. Tietoa näistä matkailupalveluista olen saanut konsultoimalla valitsemieni yrittäjiä sekä kerännyt tietoa jo olemassa olevista painetuista materiaaleista, kuten yrittäjien mainoslehtisistä, sekä sähköisistä lähteistä, kuten yrittäjien omilta Internet- sivuilta.

Reitti sopii mielestäni parhaiten hieman kokeneemmalle pyöräilijälle, koska kaupunkien ja kuntien väliset etäisyydet vaihtelevat n. 17 kilometristä n. 70 kilometriin. Reitin soveltuvuus aloittelijalle tai lapselle/ lapsiperheelle on hieman kiistanalainen, sillä se on melko pitkä ja välillä matkaa joutuu tekemään hiekkatietä pitkin. Lisäksi, reitti kulkee muutamissa kohdissa lyhyen matkaa vilkkaammin liikennöityjä tieosuuksia pitkin ja muutamissa kohdissa reittiä piennar on melko kapea (n. 50 cm), joten lapsiperheelle reitti ei kokonaisuudessaan sovellu. Lisäksi nähtävyyksien ja pysähdyspaikkojen puute kohdekaupunkien välillä voi tehdä matkan liian raskaaksi aloittelijalle tai lapselle/ lapsiperheelle. Aloittelija tai lapsiperhe voi tietysti polkea reitiltä vain yhden etapin, esimerkiksi vain Harjavalta- Kokemäki välin, joka on reitin lyhin etappi ja se on lisäksi hyvin turvallinen. Tosin, tien kunto ei ole ajoittain kovin hyvä.

MEK:in suosituksen mukaisesti pyöräreitin varrella olisi hyvä olla WC- ja juomapistettä vähintään 10 km välein. Tähän reittiin en ole erikseen lähtenyt merkitsemään niitä, koska oletettavasti ihmiset voivat hyödyntää ja ajoittaa WC- tai juomistarpeet pysähtyessään joissakin reitin kohteissa. Reitin varrella on myös huoltoasemia, joita en ole karttaan merkinnyt, joita voi hätätapauksessa käyttää levähdyspaikkana tai WC- ja juomapisteenä.

4.4 Vivahteikas Kokemäenjoki

Kokemäenjoki toimii tämän opinnäytetyön tuotoksen toimintaympäristönä. Maakunnan halki virtaava 121 km pitkä joki (ELY- keskus n.d.) jakaa Satakunnan Etelä- ja Pohjois- Satakuntaan (Satakuntaliitto 2009a). Kokemäenjoen alkulähde on Sastamassa sijaitseva järvi nimeltä Liekovesi, josta se virtaa Huittisten, Kokemäen, Harjavallan, Nakkilan ja Ulvilan läpi Poriin, ja lopulta Selkämereen, joka on joen laskupaikka. Kokemäenjoen vesistöalue on Suomen neljänneksi suurin: siihen kuuluu useita järviä ja sivujokia. Merkittävimmät Kokemäenjokeen laskevat sivujoet ovat Sammunjoki, Loimijoki, Kouvatsanjoki, Harjunpäänjoki sekä Palojoki. Vesistöalueen suurimpia järviä ovat Kulovesi, Liekovesi, Rautavesi, Ylistenjärvi, Houhajärvi, Sääksjärvi, Kiikoisjärvi, Puurijärvi, Palusjärvi, Tyvijärvi sekä Pyhäjärvi. (Kokemäenjoen käyttötieto 2009.)

Pyöräreittiä suunnitellessani tärkein kriteeri minulle oli se, että reitti mukailee mahdollisimman paljon Kokemäenjokea, tai kulkee ainakin sen välittömässä läheisyydessä. Koska kyseessä oli uuden tuotoksen luominen, jolla pyritään lisäämään Kokemäenjoen omatoimista virkistyskäyttöä, halusin Kokemäenjoen olevan omassa tuotoksessani keskeisimmässä roolissa. Laatimani pyöräreitti mukailee Kokemäenjokea ja sen vesistöalueita niin paljon kuin mahdollista, jotta joen kauniista maisemista voi nauttia maksimaalisesti. Olisin tosin halunnut, että reitti olisi kulkenut vielä enemmän joen myötäisesti, mutta teiden kunto ja palvelujen vaikea saavutettavuus nousivat suunnitelmani esteeksi.

4.5 Pyöräreitin toteutus ja testaus

Olen laatinut suunnittelemastani pyöräreitistä reittikartan Google Maps- karttasovelluksen avulla. Reittikarttaan olen merkinnyt 34 erilaista matkailupalvelua, sisältäen majoituskohteita, nähtävyyksiä, ja ostospaikkoja, jotka sopivat tämän työn kantavaan Slow- matkailuteemaan. Alla olevasta luetteloon olen listannut kaikki reitin varrelta valitsemani palvelut:

- Majoituskohteita (10 kpl)
 - Ali- Ketolan tila
 - Anttilan tila
 - Hotelli Ellivuori
 - Hotelli Hiittenharju
 - Jokirannan majoitus
 - Kinnalan Koukku
 - Leinosen torppa
 - Raimolan tila
 - S- Systems Lomamökit
 - Villa F.G. Hedberg

- Kirkkoja tai kappeleita (6 kpl)
 - Hämeenkyrön kirkko
 - Keikyän kirkko
 - Kiikan kirkko
 - Kokemäen kirkko
 - Pyhän Henrikin kappeli
 - Siuron kirkko

- Kahviloita (4 kpl)
 - Hämeenkyrön maisemakahvila
 - Mieli- Aitta
 - Siuron Koski-Baari
 - Toripuoti

- Ravintoloita (4 kpl)
 - Frantsilan Kehäkukka
 - Laituri kahvila
 - Ravintola Patruuna
 - Ravintola Wanha WPK

- Ostospaikkoja (4 kpl)
 - Hämeenkyröstä käsin Puotihuone
 - Kokemäen kudonta ja värjäys Oy
 - Pahkaparatiisi
 - Sirpa Luukkonen

- Museoita tai näyttelyitä (4 kpl)
 - Emil Cedercreuzin museo
 - Huittisten museo
 - Pitsi-Pirtti
 - Uotilan tila

- Lähiruoan ostospaikkoja (2 kpl)
 - Kivikylän Kotipalvaamo
 - Ylirautian tila

Olen käyttänyt palvelujen merkkäamiseen karttaan Google Maps:in omia symboleja. Olen valinnut kutakin palvelua mielestäni parhaiten kuvaavan symbolin, kuten majoitusliikettä olen valinnut kuvaamaan symbolin, jossa on sängyn kuva. Tämä luokittelu ei kuitenkaan ole ihan mustavalkoinen, koska monissa majoituskohteissa on esimerkiksi mahdollisuus myös tehdä lähiruokaostoksia tms. (Anttilan tila). Tästä syystä olen kirjoittanut luomaani Google Maps- reittikarttaan lyhyet kuvaukset kustakin palvelusta, jotta pyörämatkailijat saavat helposti ja tiivistetysti tietoa kustakin palvelukohteesta lukemalla samalla karttaa. Alla olevasta luettelosta käy ilmi Google Maps- kartassa käyttämieni symbolien selitykset:

	Reitin alku-/ päätepiste		Ravintola
	Majoituskohde		Ostospaikka
	Kirkko tai kappeli		Museo tai näyttely
	Kahvila		Lähiruoan ostospaikka

Olen laatinut pyöräreitin koostumaan neljästä etapista, jotka yhdessä muodostavat yhdessä Pyöräillen Kokemäenjokea pitkin- nimisen pyöräreitin. Reitin etapit vaihtelevat pituuksiltaan ja tarjoavat kukin omalta osaltaan paljon mielenkiintoista nähtävää. Reitin etapit ovat seuraavat:

Harjavalta – Kokemäki:	17,46 km	}	Yhteensä: 143,92 km
Kokemäki- Huittinen:	30,45 km		
Huittinen – Sastamala:	30,19 km		
Sastamala – Hämeenkyrö:	65,82 km		

Reittikartta on nähtävissä työn liitteistä, jonka yhteydessä on myös Internet- osoite, josta karttaan pääsee tutustumaan lähemmin. Olen myös laatinut reitistä selkeät ajo-ohjeet kullekin etapille, jotka nekin löytyvät työn liitteistä.

Todistaakseni pyöräreitin toimivuuden, testasin reitin ensimmäisen etapin, Harjavalta – Kokemäki, itse pyöräillen. Pyörämatkalle valmistautuminen on hyvin tärkeää niin pitkällä kuin lyhyilläkin matkoilla. Omasta turvallisuudesta kannattaa huolehtia, eli pyörä on hyvä huoltaa ennen matkaan lähtöä, eli tarkistaa muun muassa valojen toimivuus, renkaiden kunto, ketjujen öljyminen, ruuvien ja muttereiden kiristäminen ym. Näin minäkin tein ennen matkalle lähtöä. Kypärä on erittäin tärkeä varuste pyöräilyä harrastaessa, koska laatimani reitin muutamilla osuuksilla ei ole mahdollisuutta polkea pyörätietä pitkin, vaan lyhyitä matkoja poljetaan myös vilkkaasti liikennöidyillä tieosuuksilla. Tällä ensimmäisellä etapilla ei poljeta vilkkaasti liikennöityjä teitä pitkin, mutta reittiä ei kokonaisuudessaan pysty polkemaan pyörätietä pitkin, joten kypärä oli yksi tärkeimmistä varusteistani matkalla.

Aloitin polkemisen laatimani reitin alkupisteestä, eli Harjavallan rautatieasemalta. Jatkoin matkaani Harjavallan keskustan läpi aina Kultakoukun sillan yli joen toiselle puolelle. Tähän asti matkaa pystyi polkemaan pyörätietä pitkin. Tästä eteenpäin laatimani reitin mukaisesti poljin koko matkan joen itäistä puolta aina Kokemäelle asti autotien piennarta pitkin. Harjavallan ja Kokemäen keskustoja ja taajamia lukuun ottamatta, reitin varren maisemat ovat hyvin pitkälti kauniita maaseutumaisemia. Polkiessani yritin todella uppoutua Slow- matkailun ajatusmaailmaan, ja nauttia silmissäni vaihtuvista luonnon maisemista sekä unohtaa ajan kulun.

Aina välillä reitti kulki niin lähellä jokea, että sen pystyi jopa näkemään. Tosin, tähän vuodenaikaan maisemat eivät olleet niin kauniita, kuin ne olisivat olleet reittiä kesällä polkiessa. Lähestyessäni Kokemäkeä pääsin ylittämään joen toiseen kertaan, jolloin joen läheisyyden pystyi todella aistimaan. Saavuin reitin ensimmäisen etapin päätepisteelle, Kokemäen rautatieasemalle, 1 tunnin ja 20 minuutin polkemisen jälkeen. En pysähtynyt matkallani pyöräreitille valikoimiini palveluihin, vaan poljin etapin yhtäjaksoisesti alusta loppuun. Poljin koko matkan melko jouhevasti, mutta kuitenkin Slow- matkailun ajatusmaailman mukaisesti mukavan leppoisaa vauhtia.

Minulla oli käytössäni tavallinen polkupyörä, ei siis mikään maasto- tai hybridipyörä, jolla matkanteko taittui varsin sujuvasti. Navigointiin käytin apunani älypuhelimeni lataamaa, itse luomaani karttaa sekä itse laatimiani ajo-ohjeita. Laatimani pyöräreitin ensimmäinen etappi on mukavan vaihteleva reitti polkea, ja se sopii vähemmän pyöräilyä harrastaneellekin. Tosin, tien kunto ei ole tietyissä kohdissa paras mahdollinen, mikä vaikutti ajettavuuteen. Testaamalla reitin yhden osuuden voin vahvasti väittää, että myös muut reitin etapit ovat toimivia ja elämyksellisiä.

4.6 Satakunta – pyöräilymaakunta?

Satakunta sijaitsee Suomen länsirannikolla, ja on Suomen seitsemänneksi väkirikkain maakunta 226 000 asukkaallaan. Satakunta kattaa pinta-alaltaan 11 636,86 km², josta maapinta-alaa on 7957,12 km², makeaa vettä 454,76 km² ja merivettä 3224,98 km². Satakunta jakautuu kolmeen seutukuntaan: Pohjois- Satakunnan seutukunta, Porin seutukunta sekä Rauman seutukunta. Pohjois- Satakunnan seutukunnan muodostavat

Honkajoki, Jämijärvi, Kankaanpää, Karvia, Lavia ja Siikainen. Porin seutukunta muodostaa maakunnan ydinalueen, ja siihen kuuluvat Merikarvia, Pori, Pomarkku, Ulvila, Nakkila, Harjavalta, Huittinen, Kokemäki ja Luvia. Satakunnan eteläosassa sijaitsevan Rauman seutukunnan muodostavat Rauma, Eura, Eurajoki, Köyliö ja Säskylä. (Satakuntaliitto 2009b.) Suunnittelemani pyöräreitti kulkee siis pääosin Porin seutukunnan alueella, mutta reitin päätepiste, Hämeenkyrö, sijoittuu Pirkanmaan maakunnan alueelle.

Satakunta tarjoaa loistavat puitteet pyörämatkailulle, koska maakunta tarjoaa monipuolisesti nähtävää ja vaihtelevia maisemia sekä kulttuurista kiinnostuneelle, että luonnonystävälle. Satakunnan rikkaat kulttuuriympäristöt tekevät maakunnasta hyvin omaleimaisen, joista on selkeästi nähtävissä maakunnan pitkäkestoisen historian eri vaiheet, aina kivikaudelta moderniin 2000- lukuun (Satakuntaliitto 2009c).

Maakunnasta löytyy paljon nähtävää muualtakin kuin Kokemäenjoen varrelta. Satakuntalainen luontomiljöö on monimuotoisuutensa ansiosta suorastaan fantastinen. Satakunnan maakunnasta löytyy luonnossa liikkumisesta nauttivalle mahtavat puitteet, nimittäin maakunnan alueelta löytyy kolme kansallispuistoa: *Puurijärven* ja *Isosuon*, *Kauhaneva- Pohjankankaan* sekä *Selkämeren kansallispuistot*, joissa kii-reettömyydestä voi nauttia vaikkapa luonnon ääniä kuunnellen. *Selkämeren rannikkoalue*, johon lukeutuvat lukuisat niemet, lahdet ja tiheä saaristo, *Köyliön järvi*, joka on yksi Suomen kansallismaisemista, *Hämeenkanan reunamoreenimuodostuma* Jämijärvellä ja *Sääksjärven meteoriittikraateri* Kokemäellä ovat geologisesti mielenkiintoisia kohteita. *Ouran saaristo* Merikarviolla ja *Yyterin sannat* Porissa tarjoavat matkailijalle kauniita merinäköyymiä, *Pohjoismaiden laajin jokisuisto* Kokemäenjoessa, ynnä muut lukuisat luontoalueet leimaavat tätä monimuotoista maakuntaa. (Satakuntaliitto 2009a.)

Pyörämatkaan on Satakunnassa vaivattomasti liitettävissä kulttuurielämyksiä, sillä kulttuurisesti merkittäviä kohteita löytyy lukematon määrä. Raumalla sijaitseva *Vanhha Rauma* on valittu UNESCO:n maailmanperintökohteeksi ja on varmasti näkemisen arvoinen vanhoine rakennuksineen. Satakunnan alueella on kolme historiallista ruukkia, jotka ovat Noormarkun ruukki, Kauttuan ruukki sekä Leineperin ruukki, joissa pääsee tutustumaan entisen ajan elämään. Porin Reposari, josta kaavailtiin 1700-

luvulla Suomen pääkaupunkia, sijaitsee Kokemäenjoen suistossa. Reposaassa historia ja nykyaika kulkevat sopuisasti käsi kädessä. (Satakuntaliitto 2009d.)

Pyörämatkan ei aina tarvitse tapahtua luonnon helmassa tai maaseudulla, vaan pyörämatkailua voi harrastaa myös kaupungissa. Porissa on hyvät pyöräily mahdollisuudet jopa ydinkeskustassa. Porin kansallinen kaupunkipuisto on n. 10 km² suuruinen arvokas kokonaisuus ja kulttuurisesti merkittävä kulttuuriympäristöjen, puistojen ja jokivarren luonnon muodostama kokonaisuus (Porin kaupungin www- sivut 2013). Rauman merimuseo aivan Rauman keskustan tuntumassa on myös tutustumisen arvoinen kohde. Merimuseo kertoo Suomen kolmanneksi vanhimman kaupungin historiasta liittyen mereen ja merenkulkuun (Rauman merimuseo n.d.).

Tiestön puolesta Satakunta on erinomainen pyöräilymaakunta. Satakunnan alueelta löytyykin useita omatoimimatkailuun tarkoitettuja pyöräreittejä, jotka vaihtelevat pituuden (5- 30 km), kunnan ja reittityypin mukaan (maisema-, kunto-, luonto, kulttuuri- tai perhereitti). Porin Seudun Matkailu Oy MAISAn tarjoaman sähköisen SataSykkeli- palvelun kautta voi hakea Porin seudun ja lähialueen pyöräreitit. SataSykkeli- palvelussa on muutamia lyhyitä pyöräreittejä, jotka kulkevat osittain Kokemäenjokea pitkin. Siitä huolimatta, yhtä kokonaisvaltaisesti Kokemäenjokea myötäilevää reittiä palvelusta ei löydy, mikä on tämän opinnäytetyön tuotoksen kannalta hyvin olennaista. Täten tässä työssä laatimani pyöräreitti on siis uniikki. Porissa on myös mahdollisuus vuokrata polkupyörä Rakennuskulttuuritalo Toivosta tai Porin kaupungin vapaa-aikavirastosta. (Porin Seudun Matkailu Oy MAISA n.d.)

Mielestäni Satakunta soveltuu pyöräilymatkailun toteuttamisympäristöksi erinomaisesti. Seuraava lainaus kiteyttää kaiken oleellisen: ”Luonto on elinehtomme ja kaiken toimintamme perusta. Se tarjoaa ympäristön, jossa voi liikkua, virkistäytyä ja tehdä havaintoja. Maisemia ihaillessa mieli virkistyy ja keho palautuu arjen kiireistä.” (Satakuntaliitto 2009a.) Satakunnalla on mielestäni potentiaali kasvaa pyöräilymaakuntana, koska perusta pyörämatkailulle on vahva, kiitos jo olemassa olevien pyöräreittien sekä uskomattoman upeiden puitteiden.

5 YHTEENVETO JA ARVIOINTI

Aloittaessani tätä työprosessia tammikuun lopulla en olisi osannut arvata kuinka paljon tulisin lähikuukausien aikana oppimaan. Koko työprosessi oli todella mielenkiintoinen ja hyvin opettavainen kokemus. Työn tekeminen oli minulle erittäin mielekästä, koska työ oli hyvin konkreettista ja antoi mahdollisuuden työelämälähtöiseen työskentelyyn. Työprosessi oli kokonaisuudessaan hyvin motivoiva, koska tiesin työn tuotoksen tulevan oikeasti toimeksiantajan tarpeeseen ja että se tullaan julkistamaan yleisölle Kokemäenjoki- päivillä 2.-4. elokuuta 2013.

5.1 Työn yhteenveto

Työprosessi oli alusta loppuun hyvin nopeatempoinen. Työnaiheen muotoutumisesta työn valmistumiseen meni reilut kaksi kuukautta, jotka ovat olleet tähänastisen elämäni intensiteetiltään voimakkaimmat. Koko työprosessin aikana ei ollut sellaista päivää, että en olisi kirjoittanut työtä. Kirjoittaminen oli siis systemaattista koko työprosessin ajan. Työni aihe kiinnosti minua kuitenkin niin paljon, että työprosessi ei tuntunut erityisen työläältä tai raskaalta, vaan pikemminkin mielekkäältä.

Ensimmäisen tapaamisen jälkeen EU- hankkeen projektikoordinaattorin kanssa ja työn aiheen päätettyäni lähdin rivakasti tutkiskelemaan työhöni sopivaa teoriakirjallisuutta. Slow- matkailu on aina kiinnostanut minua ilmiönä hyvin paljon ja oikein janoisin päästä lukemaan siitä lisää. Aiheeseen syventyessäni löysin hyvin ajantasaista tietoa koskien Slow- matkailua syvällisten ja rohkeiden blogitekstien muodossa. Varsinaisen suomenkielisen teoriakirjallisuuden löytäminen aiheesta osoittautui hankalaksi, mutta onneksi englanninkielistä materiaali löytyi melko helposti. Teoriaosuuteen nostin Slow- matkailun rinnalle pyörämatkailun, koska se liittyy hyvin olennaisena osana tämän toiminnallisen kehittämistyön tuotokseen. Perehdyin pyörämatkailun teoriaan pitkään ja huolella sähköisten lähteiden kautta. Pyörämatkailusta löytyi jonkun verran myös painettua materiaalia, joista hyödynsin eräänlaisia kertomuksia pyörämatkailijoiden tekemistä matkoista pyörän päällä. Käytin apunani sekä sähköisiä, että painettuja materiaaleja lähtiessäni hahmottelemaan omaa pyöräreittiäni.

Työn teoriaosuuden valmistuttua aloitin työn toiminnallisen osuuden eli pyöräreitin suunnittelun ja toteuttamisen. Tämä osuus oli mielestäni ehdottomasti mukavin, mutta myös työläin ja haasteellisin. Pyöräreittiä oli erittäin mielenkiintoista suunnitella, koska pääsin olemaan yhteydessä matkailuyrittäjiin ja minulla oli niin vapaat kädet reitin luomisen suhteen. Tämä vapaus antoi minulle intoa ja motivaatiota suunnitella reitistä mahdollisimman onnistunut. Pyöräreitin suunnittelussa haasteellista oli yrittää yhdistää teoria luontevaksi ”vuoropuheluksi” toiminnallisen osuuden kanssa. Pitäydyin kuitenkin teoriaosuudessa käsittelemieni teorioissa ja yritin laatia pyöräreitin mahdollisimman tarkasti niiden pohjalta. Tällä tarkoitan sitä, että teoriaosuudessa esille tuomani seikat esimerkiksi MEK: in pyöräreitin suosituksista sekä Slow- matkailuteemaan liittyvästä ideologiasta tulisivat näkymään suunnittelemani pyöräreitissä selkeästi. Oman haasteellisuutensa pyöräreitin suunnitteluun toi henkilökohtaiset vaatimukseni reitin suhteen, kuten esimerkiksi se, että pyöräreitti myötäilee mahdollisimman paljon Kokemäenjokea tai kulkee ainakin sen välittömässä läheisyydessä.

Pyöräreitistä laatimani reittikartan, eli työn produktin, toteuttaminen oli toiminnallisen osuuden ehdottomasti työläin vaihe. Vaikka Google Maps on työkaluna erittäin helppokäyttöinen, meni kartan laatimiseen oma aikansa. Jokaisen palvelun sijoittaminen kartalle ja palvelukuvauksien laatiminen oli työlästä ja aikaa vievää. Halusin myös todistaa pyöräreitin toimivuuden testaamalla siitä yhden etapin, joka teki toiminnallisesti osuudesta yhä konkreettisempää ja mielekkäämpää, vaikkakin työlästä. Työläydestä huolimatta sain työn produktin valmiiksi ajoissa ja se onnistui mielestäni todella hyvin.

Työn tuotos pystytään siirtämään käyttöön heti, koska Google Maps- karttasovelluksella luomani reittikartta on käyttövalmis. Sellaisenaan sitä ei kuitenkaan voida teki- jänoikeudellisista syistä suoraan esimerkiksi painaa fyysiseksi kartaksi, vaan painet- tua versiota varten karttaa tulisi uudelleen modifioida erilliselle karttapohjalle. Olemme EU- hankkeen projektikoordinaattorin kanssa käyneet alustavaa keskustelua karttojen mahdollisesta painamisesta, ja toimittamisesta kehityshankkeessa mukana olleiden kaupunkien ja kuntien paikallisiin matkailuvirastoihin. Tällä tavoin mahdol- lisimman monet pyörämatkailijat voisivat ensinnäkin saada tietää reitin olemassa- olosta, eikä heidän tarvitsisi olla riippuvaisia kalliista teknologiasta, kuten älypuhe-

limeen ladattavista karttasovelluksista. En osaa kuitenkaan sanoa tullaanko karttoja painamaan ennen pyöräreitin julkistamistilaisuutta, sillä tämä riippuu täysin toimik-siantajasta. Virtuaalisesti karttaa pystyy kuitenkin hyödyntämään välittömästi, eli Kokemäenjoen varrella kulkevaa pyöräreittiä pääsevät innokkaimmat pyöräilijät tes-taamaan heti pyöräreitin julkistamisen jälkeen, elokuussa 2013.

5.2 Työn arviointi

Olen henkilökohtaisesti hyvin tyytyväinen työn tuotokseen ja itse koko opinnäyte-työhön. Mielestäni olen onnistunut luomaan selkeän toiminnallisen opinnäytetyön, jossa molemmat osat, itse raportti ja tuotos, vastaavat kaikilta osin toiminnallisen opinnäytetyön kriteerejä. Jotta uusi tuotos oli mahdollista toteuttaa, tarvittiin siihen sekä teoreettista tietoa, että käytännöstä kerättävää empiiristä tietoa, joita olen tässä työssä molempia hyödyntänyt. Näin lyhyessä ajassa laajasta työprosessista suoriutu-minen vaati määrätietoisuutta ja myös aitoa kiinnostusta työtä kohtaan, sekä oikeaa asennetta uuden oppimisen suhteen.

Omasta mielestäni työn tuotos vastaa kriteereiltään ja ulkonäöltään käyttökelpoista karttaa. Laatimani Google Maps- reittikartta on rakenteeltaan selkeä ja yksinkertai-nen, ja sitä on varsin helppo tulkita. Reittikartasta laatimani ajo-ohjeet täydentävät sitä, ja yhdessä ne muodostavat kattavan ohjeistuksen pyöräreitistä. Google Maps- reittikartasta on helppoa nähdä pyöräreitin kulkureitti (lila viiva), sekä sen varrelta eritellyt matkailupalvelut ja niiden yhteystiedot. Kartan ja reittiohjeiden avulla pyö-rämatkailija tuskin tulee eksymään reitiltä ja pystyy toteuttamaan elämyksellisen pyöräretken tai – matkan.

Tässä vaiheessa on vielä vaikeaa mennä sanomaan, kuinka hyvin työn tuotos täyttää sille asetetut tavoitteet, eli kehittämishankkeen onnistumisen tukemisen sekä joen omatoimimatkailun ja joen virkistyskäytön kasvattamisen. Näiden tavoitteiden onnis-tumista pystytään arvioimaan vasta vuosien päästä. Tietenkin toivon hartaasti, että työni tuotos lisäisi Kokemäenjoen omatoimista virkistyskäyttöä sekä saisi aikaan li-sää matkailua Satakunnassa ja Satakuntaan tulevaisuudessa.

En valitettavasti ehtinyt saamaan toimeksiantajalta palautetta työstä ennen opinnäytetyön palauttamista. Tällä hetkellä arvio pyöräreitistä perustuu vain omaan subjektiiviseen näkemykseeni ja lyhyehköön testikokemukseeni, jonka tietenkin toivon olevan sama myös toimeksiantajan mielestä, eli onnistunut. Tulevaisuudessa olisi hauskaa saada kuulla myös mitä mieltä pyörämatkailijat itse ovat reitin toimivuudesta ja elämyksellisyydestä.

Mikäli minulla olisi ollut enemmän aikaa pyöräreitin suunnittelemiseen, tai mikäli minun pitäisi aloittaa pyöräreitin suunnittelu nyt alusta, kehittelisin pyöräreitille jonkinlaisen tarinan lisäämään sen elämyksellisyyttä. Pyöräreittiin liitetty tarina lisäisi varmasti myös muidenkin kuin pyörämatkailijoiden mielenkiintoa reittiä kohtaan, mikä vaikuttaisi oletettavasti reitin käyttäjämäärään lisäävästi. Tästä voisikin kehittää mielenkiintoisia jatkotutkimusaiheita, eli suunnitella teemallisia lähimatkailuun soveltuvia kävely- tai kanoottireittejä Kokemäenjoen varrelle, jotka rakentuvat esimerkiksi paikalliseen historiaan liittyvän tarinan ympärille.

LÄHTEET

Boxberg, M., Komppula, R., Korhonen, S. & Mutka, P. 2001. Matkailutuotteen markkinointi- ja jakelukanavat. Helsinki: Edita.

Caffyn, A. 2007. Slow Tourism. Viitattu 20.3.2013.
<http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:2qn9ADGdoQsJ:www.tpn.org/newfiles/Slow%2520Tourism%2520%2520NWTP.ppt+alison+caffyn+slow+tourism&cd=1&hl=fi&ct=clnk&gl=fi>

Dickinson, J. 2009. Slow Tourism Travel for a Lower Carbon Future. Viitattu 6.3.2013. <http://www.bournemouth.ac.uk/icthr/PDFs/rgsnontech.pdf>

Dickinson, J., Lumsdon, L. 2010. Slow Travel and Tourism. London: Earthscan L.td.

Dickinson, J., Lumsdon, L. & Robbins, D. 2010. Slow travel: Issues for tourism and climate change. *Journal of Sustainable Tourism* 3, 2-3. Viitattu 8.3.2013.
 DOI: 10.1080/09669582.2010.524704

Dorobantu, M., Gheorghe, G. & Nistoreanu, P. n.d. Slow travel – a new form of superior tourist resources development in Romanian rural environment – Case of Vâlcea County. Viitattu 21.3.2013.
http://www.academia.edu/1982031/Slow_travel_-_a_new_form_of_superior_tourist_resources_development_in_Romanian_rural_environment_-_case_of_Valcea_County

ELY- keskus. 2012. Euroopan maaseudun kehittämisen maatalousrahasto. Viitattu 28.2.2013. <http://www.ely-keskus.fi/fi/Sivut/default.aspx>

ELY- keskus. n.d. Kokemäenjoki. Viitattu 13.3.2013.
<http://www.kokemaenjoki.fi/etusivu/kokemaenjoki>

Euroopan komissio. 2008. Maaseudun kehittämisspolitiikka 2007- 2013. Viitattu 2.3.2013. http://ec.europa.eu/agriculture/rurdev/index_fi.htm

Gardner, N. 2009. A manifesto for slow travel. Viitattu 20.3.2013.
<http://www.slowtraveleurope.eu/slow-travel-manifesto>

Hall, M. n.d. Tourism, slow consumption and slow tourism. Viitattu 6.3.2013.
http://www.academia.edu/2570982/Tourism_slow_consumption_and_slow_tourism

Havas, K., Jaakonaho, K., Rantanen, P. & Sievers, K. 2006. Matka 2020: Matkailukoulutuksen määrällinen ja laadullinen ennakointi. Viitattu 22.3.2013.
<http://www.haaga.fi/>

Heinonen, S. 2011. Slow Life ja etäisyyksien hallinta. Viitattu 14.3.2013.
http://www.futurasociety.fi/2011/topten2011/Heinonen_TopTen2011.pdf

Hämäläinen, T. 2013. Projektikoordinaattori, Kokemäen kaupunki. Pori. Henkilökohtainen tiedonanto 6.3.2013.

Jaakkola, E., Orava, M. & Varjonen, V. 2009. Palvelujen tuotteistamisesta kilpailuetua. Helsinki: Libris Oy.

Jorg & Olif. 2010. Travel special: Don't forget to relax when on holiday. Viitattu 21.3.2013. <http://jorgandolif.com/observe/travel-special-dont-forget-to-relax-when-on-holiday/>

Juurinen, H. 2012. Satakunnan matkailun tulevaisuus tehdään yhdessä. Viitattu 18.3.2013. <http://www.satakuntaliitto.fi/matkailusuunnitelma/>

Kalmari, H. & Ketola, K. 2009. Vastuullisen matkailijan käsikirja. Keuruu: Image Kustannus Oy.

Keeling, A. 1999. Cycle Tourism. Viitattu 2.3.2013. <http://www.sustrans.org.uk/>

Kokemäenjoen käyttötieto. 2009. Yleistä. Viitattu 13.3.2013. <http://www.kokemaenjoki.net/yleista/>

Kokemäen kaupunki. 2012. Kokemäenjoen virkistyskäyttö 2013- hankesuunnitelma.

KTM. 2006. Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset- matkailun alueellinen tilinpito. Edita: Helsinki.

Kurki, L. 2008. Innostava matkailu– Sosiokulttuurinen innostaminen ja vapaa-aika. Helsinki: Finn Lectura.

Lumme, R., Leinonen, R., Leino, M., Falenius, M. & Sundqvist, L. 2006. Monimuotoinen/ toiminnallinen opinnäytetyö. Viitattu 3.3.2013. <http://www2.amk.fi/digma.fi/www.amk.fi/opintojaksot/030906/1113558655385/1154602577913/1154670359399/1154756862024.html>

Maaseutuverkostoyksikkö. n.d.a. Kansainvälisyys. Viitattu 2.3.2013. <http://www.maaseutu.fi/fi/index/kansainvalisyys.html>

Maaseutuverkostoyksikkö. n.d.b. Maaseudun kehittämisohjelmat. Viitattu 2.3.2013. <http://www.maaseutu.fi/fi/index/maaseudunkehittamisohjelmat.html>

Maaseutuvirasto. n.d. Tuet maaseudun kehittämiseksi. Viitattu 2.3.2013. <http://www.mavi.fi/fi/index/maaseudunrahoitus.html>

Marttila, J. 2011. MTK vahva toimija maaseutumatkailun edunvalvonnassa. Viitattu 22.3.2013. www.mtk.fi/ajankohtaista/.../mtk.../MARTTILA_21.1.2011i.doc

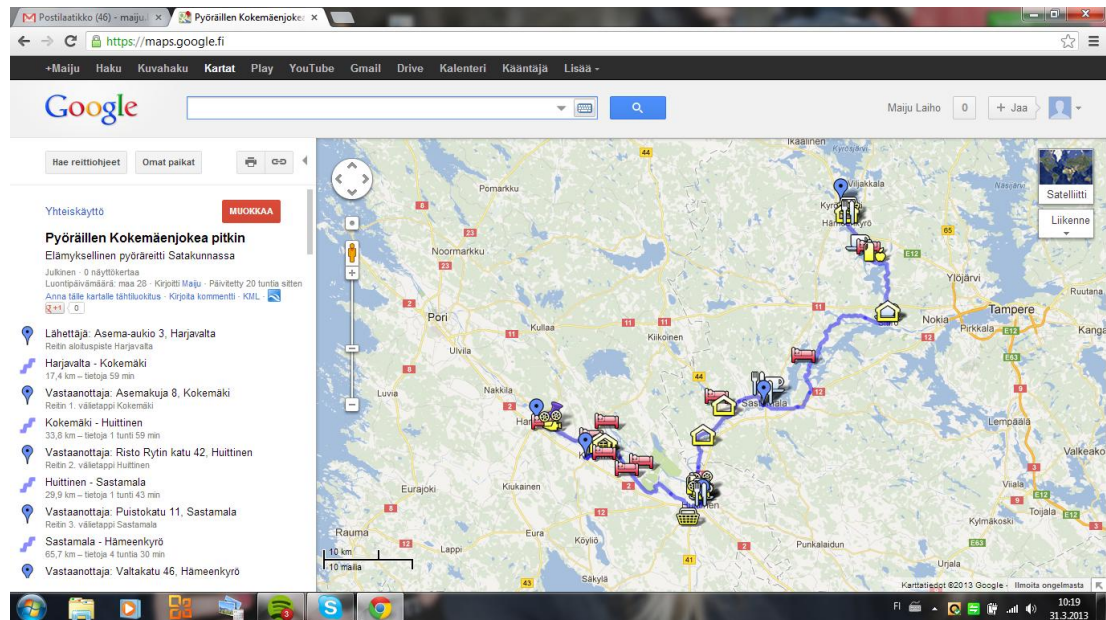
MEK. 2008. Pyörämatkailun kehittämisstrategia 2009- 2013. Viitattu 22.3.2013. [http://www.mek.fi/W5/mekfi/index.nsf/6dbe7db571ccef1cc225678b004e73ed/7620b7fbb6d5b604c2257524002b5937/\\$FILE/Pyorailymatkailun_kehitt%C3%A4misstrategia_2009-2013%20vrs%202.pdf](http://www.mek.fi/W5/mekfi/index.nsf/6dbe7db571ccef1cc225678b004e73ed/7620b7fbb6d5b604c2257524002b5937/$FILE/Pyorailymatkailun_kehitt%C3%A4misstrategia_2009-2013%20vrs%202.pdf)

MEK. n.d. Teemakohtaiset tuotesuositukset. Viitattu 23.3.2013. [http://www.mek.fi/w5/mekfi/index.nsf/6dbe7db571ccef1cc225678b004e73ed/c23b48160af3267fc22576eb00293935/\\$FILE/Outdoors_Py%C3%B6r%C3%A4ily.pdf](http://www.mek.fi/w5/mekfi/index.nsf/6dbe7db571ccef1cc225678b004e73ed/c23b48160af3267fc22576eb00293935/$FILE/Outdoors_Py%C3%B6r%C3%A4ily.pdf)

- Metsähallitus. 2012. Pyöräily. Viitattu 22.3.2013.
<http://www.luontoon.fi/harrastukset/pyoraily/Sivut/Default.aspx>
- Minkkinen, E. 2013. Tutkimuksellinen kehittämistyö. Luento Satakunnan ammatti-
korkeakoulun tutkimus- ja kehittämistaitojen opintojaksolla 29.1.2013.
- Parantainen, J. 2007. Tuotteistaminen – Rakenna palvelusta menestystuote 10 päi-
vässä. Helsinki: Talentum.
- Pesonen, I., Mönkkönen, T. & Hokkanen, T. 2000. Menestyvä matkailuyritys. Hel-
sinki: Edita.
- Porin kaupungin www- sivut. 2013. Viitattu 11.3.2013. <http://www.pori.fi>.
- Porin Seudun Matkailu Oy MAISA. n.d. SataSykkeli. Viitattu 10.3.2013.
<http://www.maisa.fi/matkailijat/porin-seutu/pyoraily>
- Puustinen, A. & Rouhiainen, U-M. 2007. Matkailumarkkinoinnin teorioita ja työka-
luja. Helsinki: Edita.
- Pyörämatkailu.com. n.d. Mitä pyörämatkailu on? Viitattu 2.3.2013.
<http://www.pyoramatkailu.com/mita-pyoramatkailu-on/>
- Rantapallo. n.d. Muutosta ilmassa. Viitattu 8.3.2013.
<http://www.rantapallo.fi/matkavinkit/muutosta-ilmassa/>
- Rauman merimuseo. n.d. Tummaa mahonkia, kiiltävää messinkiä, koristeellisia keu-
lakuvia - Rauman merimuseo kertoo merenkulun historiaa. Viitattu 11.3.2013.
<http://www.rmm.fi/suomi/laehde-museoon>
- Satakuntaliitto. 2009a. Satakunnan luonto antaa elämyksiä. Viitattu 11.3.2013.
<http://www.satakunta.fi/site.aspx?taso=1&id=404>
- Satakuntaliitto. 2009b. Satakunta on monipuolinen maakunta. Viitattu 10.3.2013.
<http://www.satakunta.fi/site.aspx?taso=0&id=40>
- Satakuntaliitto. 2009c. Satakunnan upea kulttuuriympäristö. Viitattu 10.3.2013.
<http://www.satakunta.fi/site.aspx?taso=1&id=637>
- Satakuntaliitto 2009d. Vähintään näihin kohteisiin kannattaa tutustua! Viitattu
11.3.2013. <http://www.satakunta.fi/site.aspx?taso=1&id=402>
- Satakuntaliitto. 2012. Satakunnan matkailun tavoite- ja toimenpidesuunnitelma.
Loppuraportti. Viitattu 18.3.2013.
<http://www.satakuntaliitto.fi/sites/satakuntaliitto.fi/files/tiedostot/linkki2ID1406.pdf>
- Slow Movement. n.d. The Slow Movement: Making a Connection. Viitattu
14.3.2013. <http://www.slowmovement.com/>
- Suomen Turisti- Info. 2012. Matkailijan käsikirja. Oulu: Joutsen Media Oy.

- TEM. 2010. Suomen matkailustrategia 2020. Viitattu 8.3.2013.
https://www.tem.fi/files/27053/Matkailustrategia_020610.pdf
- Terveyskirjasto. 2010. Stressi. Viitattu 14.3.2013.
http://www.terveyskirjasto.fi/terveyskirjasto/tk.koti?p_artikkeli=dlk00976
- The art of slow travel. 2011. What is slow travel? Viitattu 20.2.2013.
<http://www.theartofslowtravel.com/2011/03/what-is-slow-travel/>
- The art of slow travel. n.d. The art of slow travel. Viitattu 21.3.2013.
<http://www.independenttraveler.com/travel-tips/none/the-art-of-slow-travel>
- Tilastokeskus. 2005. Matkailu on alueellisesti merkittävä elinkeino. Viitattu 15.3.2013. http://www.stat.fi/ajk/poimintoja/2005-11-03_kuntapuntari4.html
- Tilastokeskus. 2012a. Liitetaulukko 2. Kotimaan vapaa-ajanmatkat kohdemaakunnittain, touko- elokuu 2012.
http://tilastokeskus.fi/til/smat/2012/14/smat_2012_14_2012-10-03_tau_002_fi.html
- Tilastokeskus. 2012b. Liitetaulukko 2. Kotimaan vapaa-ajanmatkat kohdemaakunnittain, syys- joulukuu 2012. http://www.stat.fi/til/smat/2012/15/smat_2012_15_2013-02-05_tau_002_fi.html
- Tilastokeskus. 2013a. Suomalaisten matkailu. Viitattu 10.3.2013.
http://www.stat.fi/til/smat/2012/15/smat_2012_15_2013-02-05_tie_001_fi.html
- Tilastokeskus. 2013b. Käsitteet ja määritelmät. Viitattu 13.3.2013.
<http://www.stat.fi/meta/kas/vapajmatka.html>
- Tonder, M. 2011. Slow on myös flow. Viitattu 20.3.2013.
<http://matkailuntuotteistaminen.com/2011/04/27/slow-on-myos-flow/>
- Toursim Insights. n.d. The Slow Route to New Markets. Viitattu 22.3.2013.
<http://www.insights.org.uk/articleitem.aspx?title=The%20Slow%20Route%20to%20New%20Markets>
- Tuomas Kallonen. 2008. Slow- liike taistelee tappavaa vauhtia vastaan. Keski-suomalainen. Viitattu 14.3.2013. <http://www.ksml.fi>
- Vihreä polku. n.d. Tapoja matkustaa. Viitattu 20.3.2013.
http://www.vihreapolku.info/yhteinen_tie/kestavan_matkailun_opas/tapoja_matkustaa
- World Travel Market. 2007. WTM Global Trends Report 2007. Viitattu 29.2.2013.
<http://www.saphirnews.com/attachment/68715/>

Pyöräillen Kokemäenjokea pitkin- reittikartta (Google Maps)



Kartta on paremmin tarkasteltavissa osoitteessa:

<http://maps.google.fi/maps/ms?vps=2&ie=UTF8&hl=fi&oe=UTF8&msa=0&msid=207200918265392694710.0004d8f7a54e2ce130180>

Pyöräillen Kokoemäenjokea pitkin- reittiohjeet

HARJAVALTA – KOKEMÄKI



Asema-aukio 3, Harjavallan rautatieasema

- | | |
|--|---------------|
| 1. Jatka koilliseen (ylämäkeen) kohti: Teollisuuskatu | 84m |
| 2. Jatka: Huovinkatu | 180m |
| 3. Jatka: Killankatu | 210m |
| 4. Käänny oikealle kohti: Satakunnantie | 77m |
| 5. Käänny oikealle: Satakunnantie | 9m |
| 6. Poistu 3. liikenneympyrästä liittymään: Siltatie | 1,3km |
| 7. Käänny oikealle kohti: Pohjoisrannantie | 1,0km |
| 8. Käänny oikealle: Pohjoisrannantie ja jatka Kuurolantie | 11,4km |
| 9. Käänny oikealle: Kauvatsantie | 600m |
| 10. Käänny oikealle: Viinikantie | 270m |
| 11. Käänny oikealle kohti: Asevelitie
(Satakunnantie kulkee vasemmalla puolella) | 1,3km |
| 12. Käänny vasemmalle kohti: Asevelitie | 37m |
| 13. Käänny vasemmalle kohti: Asevelitie | 400m |
| 14. Käänny oikealle: Asevelitie | 450m |
| 15. Käänny vasemmalle: Asematie | 120m |
| 16. Jatka: Asemakuja (kohde oikealla) | 24m |



Asemakuja 8, Kokemäen rautatieasema

17,46km

KOKEMÄKI - HUITTINEN



Asemakuja 8, Kokemäen rautatieasema

1. Jatka itään (ylämäkeen) kohti: **Asematie** 78m
2. Jatka: **Asematie** 62m
3. Käänny oikealle: **Asevelitie** 450m
4. Käänny vasemmalle 400m
5. Käänny oikealle 37m
6. Käänny oikealle kohti: **Viinikantie** 1,3km
7. Käänny vasemmalle: **Viinikantie** 270m
8. Jatka: **Tulkkilantie** 1,0km
9. Käänny vasemmalle pysyäksesi tiellä **Tulkkilantie** 450m
10. Käänny vasemmalle 1,6km
11. Loiva vasen paikassa **Alasintie** 1,2km
12. Käänny oikealle kohti: **Risteentie** 32m
13. Käänny oikealle: **Risteentie** 13m
14. Käänny vasemmalle: **Ronkantie** 3,3km
15. Käänny vasemmalle: **Riuttantie** 550m
16. Käänny oikealle kohti: **Ronkantie** 2,0km
17. Käänny vasemmalle: **Ronkantie** 3,9km
18. Käänny vasemmalle pysyäksesi tiellä **Ronkantie** 3,9km
19. Käänny oikealle: **Toivarintie** 6,9km
20. Jatka: **Ristikankaantie** 1,4km
21. Käänny oikealle: **Nokkamäentie** 210m
22. Jatka: **Risto Rytin katu (kohde vasemmalla)** 1,4km



Risto Rytin katu 42, Huittisten linja-autoasema

30,45km

HUITTINEN – SASTAMALA



Risto Rytin katu 42, Huittisten linja-autoasema

- | | |
|---|--------------|
| 1. Jatka lounaaseen (ylämäkeen) kohti: Viialankatu | 33m |
| 2. Käänny oikealle: Viialankatu | 350m |
| 3. Käänny vasemmalle: Karpintie | 120m |
| 4. Jatka: Kappelikuja | 140m |
| 5. Käänny oikealle: Koulukuja | 700m |
| 6. Käänny vasemmalle: Kirjatie | 65m |
| 7. Käänny oikealle pysyäksesi tiellä: Kirjatie | 90m |
| 8. Käänny vasemmalle | 110m |
| 9. Loiva oikea | 74m |
| 10. Käänny vasemmalle | 300m |
| 11. Käänny oikealle | 350m |
| 12. Kulje jalankulkutunnelin kautta | 51m |
| 13. Käänny vasemmalle kohti: Koivutie | 1,5km |
| 14. Jatka suoraan: Koivutie | 56m |
| 15. Käänny vasemmalle pysyäksesi tiellä Koivutie | 75m |
| 16. Käänny oikealle: Tampereentie | 850m |
| 17. Käänny vasemmalle: Raskalantie | 3,8km |
| 18. Jatka: Kiviniementie | 1,6km |
| 19. Jatka: Turuntie | 800m |
| 20. Käänny vasemmalle: Äetsäntie | 3,9km |
| 21. Käänny vasemmalle: Nevontie | 57m |
| 22. Jyrkkä oikea | 4,5km |
| 23. Loiva oikea paikassa Äetsäntie | 12m |
| 24. Käänny vasemmalle kohti: Äetsäntie | 850m |
| 25. Käänny vasemmalle kohti: Äetsäntie | 12m |
| 26. Käänny oikealle: Äetsäntie | 6,4km |
| 27. Käänny oikealle kohti: Varikonkatu | 1,3km |
| 28. Käänny oikealle: Varikonkatu | 1,0km |
| 29. Poistu 3. liikenneympyrästä liittymään: Asemakatu
ja jatka Puistokatu (kohde oikealla) | 1,1km |



Puistokatu 11, Sastamalan linja-autoasema

30,19km

SASTAMALA- HÄMEENKYRÖ



Puistokatu 11, Sastamalan linja-autoasema

- | | |
|---|--------|
| 1. Jatka luoteeseen (ylämäkeen) kohti: Aittalahdenkatu | 22m |
| 2. Käänny oikealle: Aittalahdenkatu | 400m |
| 3. Käänny oikealle: Rautavedenkatu | 350m |
| 4. Jatka: Erhonkatu | 650m |
| 5. Käänny vasemmalle: Iisankatu | 500m |
| 6. Käänny vasemmalle: Tampereentie | 4,1km |
| 7. Käänny vasemmalle: Evontie | 9m |
| 8. Käänny oikealle: Stormin alikulkukäytävä | 750m |
| 9. Loiva oikea: Stormintie | 1,4km |
| 10. Jatka: Lopentie | 800m |
| 11. Käänny oikealle: Pirkanmaantie | 400m |
| 12. Käänny vasemmalle: Hukkasantie | 2,3km |
| 13. Käänny vasemmalle: Karkunkyläntie
ja jatka Kiuralantie | 7,3km |
| 14. Käänny oikealle: Kutalantie | 400m |
| 15. Käänny vasemmalle: Takatie | 3,8km |
| 16. Käänny oikealle: Tyriseväntie | 100m |
| 17. Käänny vasemmalle: Nohkuan pysäkkitie | 1,6km |
| 18. Käänny oikealle: Nohkuantie | 13,8km |
| 19. Käänny vasemmalle: Miharintie | 11,6km |
| 20. Käänny vasemmalle: Maisematie | 1,4km |
| 21. Käänny oikealle kohti: Maisematie | 240m |
| 22. Käänny oikealle: Maisematie | 7,3km |
| 23. Käänny oikealle | 2,5km |
| 24. Käänny vasemmalle paikassa Piikainniityntie | 350m |
| 25. Käänny vasemmalle paikassa Härkikuja | 1,8km |
| 26. Käänny vasemmalle: Eteläntie | 11m |
| 27. Käänny oikealle: Ristamäentie | 140m |
| 28. Jatka: Valtakatu (kohde oikealla) | 1,8km |



Valtakatu 46, Hämeenkyrön Shell- huoltoasema

65,82km