



SAVONIA

OPINNÄYTETYÖ - AMMATTIKORKEAKOULUTUTKINTO
MATKAILU-, RAVITSEMIS- JA TALOUSALA

MENESTYVÄN PYÖRÄYSTÄVÄLLISEN MATKAKOHTTEEN EDELLYTYKSET

TEKIJÄ/T: Anniina Airaksinen

Koulutusala Matkailu-, ravitsemis- ja talousala	
Tutkinto-ohjelma Matkailu- ja ravitsemisalan tutkinto-ohjelma	
Työn tekijä(t) Anniina Airaksinen	
Työn nimi Menestyvän pyöräystävällisen matkakohteen edellytykset	
Päiväys 14.5.2021	Sivumäärä/Liitteet 42/7
Toimeksiantaja/Yhteistyökumppani(t) Pirjo Räsänen, Ellare Oy	
Tiivistelmä <p>Pyörämatkailu on maailmalla kasvava matkailumuoto, ja sitä kehitetään parhaillaan myös Suomessa. Erityisesti Keski- ja Etelä-Euroopassa pyörämatkailu on erityisen suosittua. Tämän työn tavoitteena oli ymmärtää paremmin pyöräilijöiden tarpeita matkakohteissa, sekä löytää kehitysehdotuksia liittyen pyöräily-ystävällisyyteen matkakohteissa Suomessa. Toimeksiannon sain Pirjo Räsäselä Ellare Oy- yrityksestä. Ellare Oy on yksi Suomen suurimmista pyörämatkailua kehittävästä yrityksistä.</p> <p>Opinnäytetyön teoriaosaa tehdessä perehdyin pyörämatkailun peruskäsitteisiin, sekä tutkin Espanjassa toimivaa BikeFriendly- yritystä, joka on onnistunut luomaan toimivan konseptin tehden yhteistyötä pyöräily-ystävällisiä palveluita tarjoavien kohteiden kanssa.</p> <p>Toteutin opinnäytetyön tutkimusosan määrällisenä tutkimuksena. Sitä varten loin Webropol- kyselyn, ja jaoin sen kahteen eri pyöräilijöille suunnattuun ryhmään Facebookissa. Kyselyllä halusin selvittää pyörämatkailijoiden profiilin, yleiset pyöräilytottumukset arjessa, sekä vastaajien pyörämatkailutottumukset. Tämän lisäksi halusin selvittää vastaajien kiinnostuksen pyöräily-ystävällisiin palveluiden tärkeyteen matkakohteissa, ja palveluiden vaikutuksen matkakohteen valintaan.</p> <p>Tutkimukseen sain yhteensä 97 vastausta. Tutkimuksesta selvisi, että pyörämatkailua täytyy Suomessa vielä kehittää. Pyöräily-ystävällisille palveluille on paljon kiinnostusta pyöräilijöiden keskuudessa, joten matkakohteen kannattaa pohtia, voisiko omia palveluita muuttaa enemmän pyöräily-ystävälliseen suuntaan. Pyörämatkailijat ovat suuri potentiaalinen asiakasryhmä, joka matkakohteen kannattaa ottaa huomioon. Tutkimuksesta selvisi myös, että ylipäättään pyöräreiteistä ja palveluista löytyvän tiedon löytymistä täytyisi selkeyttää, ja kohteiden saavuttavuutta voisi helpottaa esimerkiksi tienviitoin.</p> <p>Kyselyn avoimeen kysymykseen pyörämatkailun kehitysehdotuksista sain 52 kappaletta, joten pyöräilijöillä oli selvästi tarve pyörämatkailun kehittämiseen Suomessa.</p>	
Avainsanat Pyörämatkailu, Pyöräystävällisyys, Matkailu	

Field of Study Tourism, Catering and Domestic Services	
Degree Programme Degree Programme in Tourism and Hospitality Management	
Author(s) Anniina Airaksinen	
Title of Thesis Prerequisites for a successful bike-friendly travel destination	
Date 14.5.2021	Pages/Appendices 42/7
Client Organisation /Partners Pirjo Räsänen, Ellare Oy	
<p>Abstract</p> <p>Cycling tourism is a growing form of tourism in the world, and it is currently being developed in Finland as well. Cycling is particularly popular especially in Central and Southern Europe. The aim of this work was to understand better what a cyclist needs in travel destinations, and to find development proposals related to cycling friendliness in travel destinations in Finland. I received this assignment from Pirjo Räsänen from Ellare Oy company. Ellare Oy is one of the largest companies in Finland developing cycling tourism.</p> <p>While doing the theoretical part of the thesis, I became acquainted with the basic concepts of cycling, and I researched the Spanish company BikeFriendly. BikeFriendly has succeeded in creating a functional concept by collaborating with destinations that offer cycling-friendly services.</p> <p>I carried out the research part of the thesis as a quantitative study. I created the Webropol survey, and I shared it into two different groups for cyclists on Facebook. With the survey, I wanted to find out the profile of cyclists, their general cycling habits in everyday life, and their cycling habits. Also I wanted to find out the respondents interest in the importance of cycling-friendly services in travel destinations, and the impact of the services on the choice of travel destination.</p> <p>I received a total of 97 responses to the survey. The study revealed that cycling tourism still needs to be developed in Finland. There is a lot of interest among cyclists in cycling-friendly services, so travel destinations should consider whether their own services could be changed in a more cycling-friendly direction. Bike travelers are a large potential customer group that travel destinations are worth considering. The study also revealed that in general, finding information about bike routes and services should be clarified, and the accessibility of destinations could be facilitated, for example, by road signs.</p> <p>For the open-ended question of the development proposals for cycling tourism, I received 52 answers, so cyclists clearly had a need to develop cycling tourism in Finland.</p>	
<p>Keywords</p> <p>Bike tourism, Bike friendliness, Tourism</p>	

SISÄLTÖ

1	JOHDANTO	6
2	PYÖRÄMATKAILU	7
2.1	Pyörämatkailun eri muodot	7
2.2	Pyörämatkailureitit	8
2.3	Pyöräilyn hyödyt	8
2.4	Suomen vetovoimatekijät pyöräilymaana	9
2.5	Pyörämatkailun markkinat kotimaassa ja kansainvälisesti	10
3	PYÖRÄTYYPIT PYÖRÄMATKAILUSSA	12
3.1	Maantiepyörä	12
3.2	Maastopyörä	12
3.3	Kaupunkipyörä	13
3.4	Hybridipyörä ja fitnesspyörä	13
3.5	Cyclocross- ja gravel-pyörä	13
3.6	Retkipyörä ja touring-pyörä	14
3.7	Fatbike	14
3.8	Sähköpyörät	14
4	MATKAKOHDE PYÖRÄILIJÄLLE	16
4.1	Asiakkaiden tarpeet matkakohteessa	16
5	BIKEFRIENDLY- KONSEPTI	18
5.1	Bikefriendly-konseptin toimivuus Suomessa	19
6	TUTKIMUKSEN TOTEUTUS	20
6.1	Tutkimuksen tarkoitus ja tutkimusmenetelmät	20
6.2	Aineiston kerääminen	20
6.3	Kyselylomakkeen sisältö	20
7	TULOKSET	23
7.1	Taustatiedot	23
7.2	Yleiset pyöräilytottumukset	25
7.3	Pyörämatkailutottumukset ja pyöräily-ystävällisyys	27
7.4	Pyöräilijöiden vapaat kommentit pyörämatkailusta	32
8	JOHTOPÄÄTÖKSET	34
8.1	Luotettavuuden arviointi	35

9 POHDINTA.....	37
LÄHTEET	39
LIITE 1. KYSELYPOHJA	43
LIITE 2. VASTAAJIEN VAPAAT KOMMENTIT PYÖRÄMATKAILUSTA.....	46

1 JOHDANTO

Luonnossa liikkuminen on kasvattanut suosiotaan vuosi vuodelta ja erityisesti tällä hetkellä vallitseva koronatilanne on kasvattanut kotimaan luontomatkailua, vaikka kansainvälinen matkailu on selvästi vähentynyt. (Luonnonvarakeskus 2020.) Myös pyöräily nostatti suosiotaan koronatilanteen alettua, ja se tutustutti pyöräilyyn uusia ihmisryhmiä. Erityisesti sähköpyöräily on alkanut kiinnostaa ihmisiä, sen helppouden vuoksi. (Luikku 2020.)

Tutkimuskysymyksenä minulla on opinnäytetyössäni ”kuinka kehittää pyöräystävällinen matkakohde” eli työni tarkoituksena on tutkia, mitä palveluita ja edellytyksiä matkakohde tarvitsee tullakseen pyöräystävälliseksi kohteeksi. Perehdyn tarkemmin muun muassa Bikefriendly yritykseen, joka on Espanjassa toimiva suosittu pyörämatkailuyritys. Alakysymys opinnäytetyössäni on ”kuinka pyörämatkailua voisi kehittää Suomessa.”

Matkakohteen valintaan vaikuttaa moni tekijä, ja pyörämatkailussa pyöräilijöillä on omat motiivit saapua juuri kyseiseen kohteeseen. Haluankin aiheellani pohtia, kuinka matkailuyritykset voivat parantaa omia palveluitaan myös pyörämatkailijoille suunnatuksi, ja näin houkuttaa pyörämatkailijoita heidän asiakkaikseen.

Valitsin tämän aiheen opinnäytetyöhöni, koska olen kiinnostunut matkailusta ja erityisesti Suomen vetovoimatekijät matkailumaana ovat itseäni kiinnostavia aiheita. Itselläni ei ole aiempaa kokemusta pyöräilystä, mutta valitsin aiheen, koska pyörämatkailu on erittäin suosittua muualla Euroopassa, ja Suomessa se on nostamassa suosiotaan. Tavoitteena minulla on perehtyä syvemmin pyörämatkailuun, ja saada selville, voiko pyörämatkailu kasvattaa suosiotaan Suomessa samalle tasolle, mitä muualla Euroopassa. Tutkimuksen tulokset voivat auttaa ymmärtämään paremmin pyöräilijöiden matkakohteen valintaa, ja näin edesauttaa pyörämatkailun kehittämistä Suomessa. Haluan, että pyöräilijöitä ymmärrettäisiin paremmin, jotta heidän tarpeita voidaan huomioida paremmin myös matkakohteissa.

Toimeksiantajani on Pirjo Räsänen Ellare Oy:ltä. Ellare Oy on matkailualan yritys, joka tarjoaa ammattimaisia asiantuntijapalveluita matkailukohteen kehittämistä Euroopan markkinoille. Ellare Oy on myös yksi laajin pyörämatkailua kehittävä yritys Suomessa ja yritys on ollut kehittämässä pyörämatkailua Suomessa jo vuodesta 2000. Räsäsellä itsellään on monen vuoden kokemus matkailualan asiantuntijana, ja hän on erikoistunut erityisesti luontomatkailun suunnitteluun. (Ellare n.d)

2 PYÖRÄMATKAILU

Tässä luvussa käyn läpi pyörämatkailuun liittyviä käsitteitä, sekä vetovoimatekijöitä ja markkinoita niin Suomessa, kuin ulkomailla.

Matkailu käsitteenä itsessään on tapahtuma, jossa ihmiset matkustavat oman elinpiirinsä ulkopuolelle, ja jossa he oleskelevat yhtäjaksoisesti maksimissaan vuoden ajan. Leiperin ”toimivan matkailujärjestelmän” mukaan matkailussa on lähtöalue ja kohdealue, joiden välissä on läpikulkualue. (Edelheim, Ilola 2017, 24, 36-38).

Pyörämatkailussa matkataan pyörällä, ja idea ei ole itse määränpäähän tai matkakohteeseen saapuminen, vaan se on paikkakuntaan tai maahan tutustumista pyöräillen. (Cycloscope 2020.) Leiperin mallia tulkiten, juuri läpikulkualue on pyörämatkailussa tärkein osa. Pyörämatkailu on siis pidempikestoista matkailua tehtynä polkupyörällä ja pyörämatkailun harrastamiseen on monia eri tapoja, joita avaan tarkemmin tässä opinnäytetyössä. Pyörämatkailijoita on Euroopan sisällä noin 2.3 miljardia ihmistä vuosittain, joten myös rahallisesti pyörämatkailu on kannattava bisnes. (EFC 2012.)

2.1 Pyörämatkailun eri muodot

Lyhytkestoisessa pyörämatkailussa matkailijat yöpyvät kohteessa joko yhden yön tai viikonlopun, jossa itse pyöräily ei välttämättä ole pääasiassa, vaan erilaiset aktiviteetit kuten esimerkiksi telttailu. (Pyörämatkailu 2013)

Huolletussa pyörämatkailussa pyöräilijä voi hankkia esimerkiksi matkailuyritykseltä huoltoauton, joten pyöräilijän ei tarvitse kantaa varusteita itse mukanaan. Matkailuyritykset saattavat tarjota pakettiin myös oppaan sekä majoituksen. Tämä on helppo tapa pyörämatkailuun, koska kaikki on mietitty valmiiksi matkaa varten. (Pyörämatkailu 2013.)

Kevyen varustuksen matkailussa pyörämatkalla ei ole mukana painavia varusteita, kuten telttaa tai ruuanlaittovälineitä. Tämä mahdollistaa nopeamman matkailun ja kevyen varustuksen matkailussa pyöräilijä yleensä yöpyy eri majoitusmuodoissa. (Pyörämatkailu 2013.)

Omavaraisessa pyörämatkailussa pyöräilijällä on mukana kaikki tarvittavat, ja näin pyöräilijä voi matkustaa pienellä budjetilla. (Pyörämatkailu 2013)

Pyörämatkailijan täytyy siis kiinnittää matkallaan huomiota moneen eri asiaan ja matkan suunnittelu hyvissä ajoin on todella tärkeää. Heidän täytyy miettiä huolellisesti mm. pakkaaminen, reitit, yöpyminen, ruokailu, budjetti ja terveydestä sekä turvallisuudesta huolehtiminen. Myös oma kestävyys kannattaa ottaa huomioon reittien suunnittelussa, koska pyörämatkailussa tarvitaan hyvä peruskunto. Nämä kaikki asiat olisi siis hyvä olla tiedossa myös matkakohteissa, ja heidän olisi hyvä järjestää palvelut pyörämatkailijan tarpeiden mukaan. (Pyörämatkailu 2013.)

Keskimääräisesti pyörämatkat voivat pituudeltaan vaihdella 30–100 kilometriin päivässä riippuen omasta jaksamisesta. Matkan pituuteen voi vaikuttaa myös sääolosuhteet, maaston vaihtelevuus ja halutut tauot. Pyörämatkan aikataulua ei siis kannata suunnitella liian tiukaksi, että myös itse reissusta pystyy nauttimaan ja tutustumaan reitin varrella oleviin nähtävyyksiin ja aktiviteetteihin. Ruokailuun ja nukkumiseen pyöräilijän täytyy myös jättää riittävästi aikaa. (Räsänen 2012, 4-5.)

Hyvänä vinkkinä pyörämatkan suunnitteluun on suunnitella matka hieman lyhyemmäksi, mitä oikeasti aikoo viettää reissussa aikaa. Jos matkaan on varattu aikaa esimerkiksi kaksi viikkoa, reissu kannattaa suunnitella vain 12 päivälle. Näin aikaa jää myös muille yllättäville menoille, joita matkan aikana saattaa tapahtua. Myös erityisesti aloittelevan pyörämatkailijan ei kannata tehdä suunnitelmaa, jossa täytyy pyöräillä yli 80 kilometriä päivässä. Tämä jättää aikaa myös rentoutumiselle, ja matkasta nauttimiselle ilman liiallista painetta. (Cycloscope 2020.)

Pyörämatkailijan kannattaa miettiä varusteet tarkkaan. Liikaa varusteita ei kannata kuljettaa mukana, jotta matkanteko ei käy liian raskaaksi. Pyöräilijän kannattaa siis karsia pois kaikki ylimääräinen tavara, ja miettiä mitä varusteita he todella matkallaan tarvitsevat. Pyörälaukut pyörän sivussa helpottavat tavaroiden kuljettamista. (Räsänen 2012, 6.)

2.2 Pyörämatkailureitit

Retkipyöräilyyn reittejä löytyy ympäri Suomea. Suosittuja alueita retkipyöräilyyn Suomessa on esimerkiksi Teijon kansallispuisto, Inarin retkeilyalue, Isojärven kansallispuisto, Hossan kansallispuisto sekä Merenkurkun maailmanperintöalue. Retkipyöräilyssä olisi hyvä olla hyvin huollettu pyörä, jossa on mahdollisesti myös nastarenkaat. Erityisesti syksyllä ja keväällä lämpötilojen vaihteluiden takia nastarenkaat ovat hyvä varuste pyöräilyssä. Pyörän vuokraus onnistuu monesti myös läheltä retkipyöräilyreittejä, joten pyöräilijän ei välttämättä tarvitse omistaa omaa pyörää. (Metsähallitus 2021)

EuroVelo reitit ovat pitkän matkan pyöräilyyn suunniteltuja reittejä Euroopan läpi. Yhteensä reittejä on 17, joista Suomen läpi kulkee kolme EuroVelo reittiä. Baltic Sea cycle reitti kulkee Suomen länsirannikkoa pitkin, East Europe reitti kulkee Keski-Suomen läpi ja Iron curtain reitti kulkee Itä-Suomen rajan läheisyydessä. EuroVelo haluaa tarjota korkeatasoisesti suunniteltuja pyöräilyreittejä jokaisessa Euroopan maassa, ja näin madaltaa kynnystä lähteä pyörämatkalle. (EuroVelo n.d.)

Monesta kaupungista Suomessa nykyään löytyy myös omat alueelliset pyöräilyreitit, jotka voi nähdä kaupungin omilta nettisivuilta. Esimerkiksi Kuopion kaupungin sivuille on listattu erikseen pyöräilyreitit, sekä maastopyöräilyreitit. (Liikkuvakuopio n.d.) Pyöräreissua suunnitellessa voikin etsiä reittejä suoraan useimman kaupungin nettisivuilta.

2.3 Pyöräilyn hyödyt

Pyörämatkailuun lähtemiseen saattaa olla monia motiiveja, ja osana siihen saattaa vaikuttaa pyöräilyn positiiviset vaikutukset luontoon ja terveyteen. Pyöräilyn hyötyvaikutuksia on monia. Matkailuun kuuluva liikkuminen on yksi suurimmista haasteista ympäristönmuutokseen liittyen ja matkailun päästöt muodostavat suurimman osan hiilidioksidipäästöistä. Kestävän matkailun kannalta pyöräily on vahvoilla, koska pyöräilystä päästöjä ei itsessään synny. (Edelheim, Ilola 2017, 235–240.)

Maailmanlaajuisesti pyöräily tuottaa hyötyjä 150 miljardin euron edestä vuosittain vaikuttaen positiivisesti ympäristöön, kansanterveyteen sekä liikkumiseen. Nykyisillä arvioilla pyöräily vähentää hiilidioksidipäästöjä yli 16 tonnia vuodessa ja pyöräily vähentää maaperän ja vesialueiden saastumista. Pyöräily säästää polttoaineita 4 miljardin euron verran vuosittain, sekä pyörien tuotanto autoihin verrattuna käyttää paljon vähemmän resursseja. Pyörät myös vievät vähemmän tilaa verrattuina autoihin, joten erityisesti suurissa kaupungeissa pyöräily saattaa olla helpompi vaihtoehto kuin autoilu. Pyöräily vähentää myös melusaasteita, koska pyöräily itsessään ei tuota ääntä. (EFC 2017, Rydoze 2020.)

On tehty tutkimuksia, joissa ilmenee, että pyöräily parantaa myös terveyttä vähentäen muun muassa sydän-verisuonisairauksia, kakkostyypin diabetesta sekä osteoporoosia. Pyöräily kasvattaa myös lihaksia, ja vähentää kehon rasvaa. Verrattuna juoksemiseen pyöräily on kevyempi liikuntamuoto, koska pyöräily ei rasita polvia aivan yhtä paljon, mitä juokseminen. Sillä on myös hyötyvaikutuksia mielenterveyteen parantaen mielialaa. Liikunta alentaa stressihormoneja, joten pyöräilyllä on hyötyvaikutuksia myös nukahtamiseen. Pyöräily on myös sosiaalinen tapahtuma tuoden yhteen eri taustoista ja maista tulevia pyöräilystä kiinnostuneita ihmisiä. (EFC 2017, MensLine n.d.)

2.4 Suomen vetovoimatekijät pyöräilymaana

Suomen vetovoimatekijöitä pyörämatkailuun on monia ja Suomella on hyvät edellytykset tarjota pyörämatkailijoille paljon erilaisia elämyksiä. Suomen luonto on yksi suurimmista vetovoimatekijöistä ulkomaalaisille matkailijoille. Suomi on turvallinen maa matkustaa ja Suomen luonto metsineen ja järvineen ovat itsessään suuria vetovoimatekijöitä. Suomen pinta-ala ei ole kovin mäkistä verrattuna joihinkin muihin maihin. Ainoastaan Lapin alueelta löytyy jo enemmän haastetta pyöräilyyn, mutta muuten Suomen maasto sopii pyöräilyyn erinomaisesti, eikä ole kovin raskasta. Vuonna 2020 Ellare Oy:n tekemän pyörämatkailututkimuksen mukaan nautintoa pyöräilijät saavat pyörämatkalla eniten juurikin upeista maisemista, sekä luonnossa vietetystä ajasta. (Cycloscope 2020; Business Finland 2020. Ellare Oy 2020.)

Liikenne pyöräilyyn on Suomessa melko hiljaista ja tiet ovat suurimmalta osin päällystettyjä ja hyvin huollettuja. Suomesta löytyy myös paljon pyöräreittejä ja kaupunkialueilla on helppoa liikkua pyörällä. Yöpyminen luonnossa on myös helppoa jokamiehen oikeudella ja esimerkiksi laavuja tai kotia valmiilla nuotiopaikoilla löytyy paljon. Omana vetovoimatekijänä ovat juurikin jokamiehen oikeudet, jotka sallivat esimerkiksi marjojen poimimisen reittien varrelta. Tämä voi jo itsessään olla ulkomaalaisille matkailijoille oma elämys. Vesijohtoveden juominen on myös Suomessa mahdollista, joten erillisiä vesipulloja ei tarvitse ostaa. (Cycloscope 2020.)

Haasteita Suomessa tuovat eri vuodenajat vaihtelevineen sääolosuhteineen. Talvella pyöräilyretkelle lähteminen on jo vaativampaa, mutta ei silti mahdotonta hyvin varustautuneena. Lisäksi esimerkiksi Suomen läpi ajaessa maisemat eivät ole kovin vaihtelevia, joten pitkässä reissussa matka voi osittain käydä puuduttavaksi, jos kaipaa maisemamatkailua vaihtelevilla maisemilla. Myös hotelleissa tai muissa majoitusliikkeissä yöpyminen on suhteellisen kallista joihinkin muihin maihin verrattuna. (Cycloscope 2020.)

2.5 Pyörämatkailun markkinat kotimaassa ja kansainvälisesti

Pyörämatkailu on kasvussa erityisesti keski- ja Etelä-Euroopassa ja se on suosittua erityisesti saksankielisissä maissa. Suomessa on myös kasvava kiinnostus pyörämatkailua kohtaan. Vuonna 2020 tehdyn Ylläs ympärivuotiseksi -tutkimuksen mukaan jopa 90 % alle 65-vuotiaista on pyöräillyt tai on halukas kokeilemaan pyöräilyä. Ellare Oy:n pyörämatkailututkimuksen mukaan jopa 85 % kokee pyörämatkailun houkuttelevaksi muodoksi matkailla. Jo näistä tilastosta voi päätellä pyöräilyn olevan kasvava trendi. Pyörämatkailututkimuksen mukaan 62 % vastanneista koki pyörämatkailuaktiivisuuden kasvavan joko paljon, tai jossain määrin tulevan vuoden aikana. Jopa 72 % vastanneista kuitenkin suunnittelee ja varaa pyörämatkat mieluiten itse. Luvussa täytyy ottaa kuitenkin huomioon, että vastaajat olivat kaikki suomalaisia, ja opastettujen pyörämatkojen tarve saattaa olla isompi ulkomaalaisille pyörämatkailijoille Suomessa. (Ellare Oy 2020; Sandqvist, Myllymäki & Stolze 2020.)

Pyörämatkailijat tuovat matkailukohteisiin paljon tuloja, ja se kasvattaa myös sesonkeja. Vuonna 2012 vähintään yhden yön ja pidempien pyöräretkien kokonaisarvo Suomessa oli 500 miljoonaa euroa ja retkiä tehtiin noin 1,14 miljoonaa. Euroopassa pyöräretkien arvo on 9 miljardia euroa ja retkiä tehtiin noin 20 miljoonaa. Tilastoista voi siis tehdä johtopäätöksen, että pyörämatkailu on iso bisnes ja sitä kannattaa kehittää. (EFC 2012.)

Vuonna 2015 European Cyclist Federation- järjestö teki tutkimuksen, jossa he arvostelivat pyöräilyä eri Euroopan maissa. Kriteereitä arviointiin oli viisi erilaista. Malta ja Luxemburg saivat parhaat arvostukset teiden turvallisuudesta, Hollanti pyörän käyttöasteesta ensisijaisena välineenä liikkumiseen, Slovenia parhaasta markkinakoosta, Tanska pyöräilyn kannattajajärjestöistä ja Suomi sai parhaimmat pisteet pyöräilyturismista. Yhteislasketuista pisteistä Tanska sai korkeimmat pisteet, ja Suomi oli yhteispistemäärissä neljäntenä. (ECF ND.) Tutkimuksesta voi päätellä siis, että Suomella on kuitenkin hyvät edellytykset nousta yhdeksi suosituimmaksi maaksi pyörämatkailussa Euroopassa.

Suomeen ollaan myös avaamassa uusi pyörämatkailukeskus, joka tulee vastaamaan pyörämatkailun kehityksestä ja markkinoinnista valtakunnallisesti. Suomen tärkeimmät markkina-alueet ovat Venäjä, Saksa, Ruotsi, Hollanti, Tanska ja Norja, ja pyörämatkailukeskus tulee markkinoimaan Suomea pyörämatkailumaana erityisesti näille maille. Se tekee yhteistyötä Visit Finlandin sekä muiden matkailuyritysten kanssa, ja keskuksen rahoittaa Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Keskuksen avaaminen tulee siis parantamaan pyöräilymatkailun näkyvyyttä Suomessa. (Hirvonen 2020.)

Pyörämatkailukeskuksen nettisivut ja karttapalvelu ovat vielä kehitteillä, mutta pyörämatkailukeskus on aloittanut kaksi hanketta reittikehityksiin liittyen. Arctic Bikepacking Trail- hanke keskittyy kehittämään pyöräilyreittejä Lapissa, ja South Coast Bikepacking Trail keskittyy kehittämään reittejä Etelä-Suomessa Uudellamaalla ja Kymenlaaksossa. Molemmat reitit haluavat vastata kansainväliseen kysyntään pyörämatkailureiteissä. (Pyöräilyvuosi 2020.)

Myös liikenne- ja viestintävirasto Traficom myönsi vuonna 2020 tukea 3,5 miljoonalla eurolla eri pyöräily- ja kävelyhankkeille. Tavoitteena on nostaa matkamääriä pyöräilyssä ja kävelyssä 30 prosentilla kymmenessä vuodessa.

Euroopan ulkopuolella olevia hyviä matkakohteita on esimerkiksi Japani ja Etelä-Korea. Näissä maissa on helppoa pyöräillä ensikertalaisenakin, koska kyseiset maat ovat turvallisia ja leirintäystävällisiä. Vaikka Japani ja Etelä-Korea ovat suhteellisen kalliita maita matkustaa, pyörällä näihin maihin pystyy kuitenkin tutustumaan halvemmalla budjetilla. (Cycloscope 2020.)

3 PYÖRÄTYYPIT PYÖRÄMATKAILUSSA

Pyöräystävällistä matkakohdetta miettiessä, voi olla hyvä tietää eri pyörämalleista ja niiden käyttäytymisestä eri maastoihin. Myös matkakohteet pystyvät mahdollisesti huomioimaan eri pyörämatkailijat ja heidän tarpeet esimerkiksi pyörien huolloissa kohteessa. Tässä luvussa käyn läpi eri pyörätyyppejä, joita voidaan käyttää pyörämatkailussa.

Pyöriä löytyy monta eri mallia, ja pyörä onkin tärkeä valita käyttötarkoituksen mukaan. Tärkeää onkin miettiä tuleeko pyörä arkiseen käyttöön, vai harrastuskäyttöön. (Velosport 2019.)

Eri pyörätyypit soveltuvat eri alustoille ja myös matkojen pituudet pyörää valitessa on hyvä ottaa huomioon. Jokainen pyörätyyppi on suunniteltu vastaamaan käyttötarkoitustaan ja osat pyörissä voivat vaihdella paljonkin. Näiden huomioiminen on tärkeää, etenkin vaikeassa maastossa, tai pitkien matkojen kulkemisessa, jolloin pyörästä on hyvä löytyä esimerkiksi iskunvaimentimet ja hyvät jarrut. Tämän takia erityisesti retkipyöräilyssä ja pyörämatkailussa pyörän valinta on erityisen tärkeää matkan sujumuuden kannalta. (Stadium n.d.)

3.1 Maantiepyörä

Maantiepyörät ovat vanhimpia ja perinteikkäimpiä pyörätyyppejä. Ne ovat kevyitä, erityisesti asfaltille sopivia pyöriä, joista on yleensä karsittu pois kaikki ylimääräinen, kuten tavarateline tai lokasuojat. Maantiepyörissä on ohuet ja suuripaineiset renkaat. Nämä saavat aikaan pienen kitkan poljettaessa, ja näin pyörä rullaa hyvin asfaltilla. Painopiste maantiepyörässä on matalalla, joka sopii koviin vauhteihin. Ohjaustanko maantiepyörissä käyristyy alaspäin, joka edesauttaa matalaa painopistettä. (Suomen pyöräkeskus 2016.)

Maantiepyöriä käytetään yleensä harrastepyörinä. Maantiepyörät eivät sovellu hyvin kaupungin keskustoihin, koska niillä on hankala ylittää esimerkiksi katukiveyksiä. Maanteille nämä pyörät soveltuvat kuitenkin täydellisesti ja tämä pyöräilymuoto sopii hyvin kestävyysurheilijoille. (Velosport 2019.)

3.2 Maastopyörä

Maastopyörä sopii ominaisuuksiltaan niin harrastekäyttöön, kuin yleispyöräksi. Maastopyörissä on leveät nappuloidut renkaat, joissa on voimakkaat kuviot. Kuvioiden ansiosta pyörässä on parempi pito hankalammassakin maastossa. Pyörissä on pystympi asento ajaessa, koska näin pyöräilijän on helppo reagoida maaston vaihtuvuuteen. Yleensä maastopyörissä on myös tehokkaat jarrut ja jousitetut rungot. (Suomen pyöräkeskus 2016.)

Maastopyörissä jousitukset voivat olla joko etu- tai täysjousiteiset. Etujousiteinen malli sopii hyvin myös arkikäyttöön, koska pyörä etenee hyvin myös kaupunkiajossa. Pyörä sopii myös hyvin esimerkiksi Suomen talveen, koska lumi ei haittaa pyörän liikkuvuutta. Täysjousitetussa pyörässä on etujousen lisäksi myös takaiskunvaimennin. Tämä edesauttaa maastossa ajamista paremmin, mitä pelk-

kä etujousitettu pyörä. Täysjousitettua pyörää kannattaa käyttää enemmän harrastekäytössä maastossa, mitä arkikäytössä. (Velosport 2019.)

3.3 Kaupunkipyörä

Kaupunkipyöriä kutsutaan myös nimellä city-pyörä. Tämä pyörätyyppi sopii ominaisuuksiltaan parhaiten kaupunkiympäristöön ja etenkin lyhyisiin ajomatkoihin. Pyörässä istutaan pystyasennossa, joten ympäristön havaitseminen on tehokasta. Kaupunkipyörät ovat helposti huollettavia, ja yleensä ne on hyvin varusteltuja, jotta tavaroiden kuljettaminen on helppoa. Pyörän vahva rakenne on suunniteltu myös kestämään kaupungin maastoa, esimerkiksi katukiveyksien ylittämistä tai mukulakiviä. Kaupunkipyörät ovatkin erityisen sopivia arkikäyttöön kaupungeissa. (Suomen pyöräkeskus 2016.) Vaihteita kaupunkipyörissä on noin kolmesta seitsemään. (Stadium n.d.)

3.4 Hybridipyörä ja fitnesspyörä

Hybridipyörät ovat sekoitus maantie-, maasto- ja kaupunkipyöriä. Tämän takia tällainen pyörä onkin hyvä väline pyöräilijälle, joka liikkuu monenlaisessa eri maastossa. (Suomen pyöräkeskus 2016.)

Hybridipyörien rakenne voi olla paljonkin vaihtelevaa. Kapeat renkaat on otettu kaupunkipyöristä, ja esimerkiksi rungon malli on enemmän maastopyörämäinen. Hybridipyörät soveltuvat parhaiten työmatkoihin tai kuntopyöräilyyn. Ajaessa asento on rento, ja hybridipyörissä on paljon eri vaihteita, jotka helpottavat matkan sujuvuutta. (Velosport 2019.) Hybridipyörissä vaihteet ovat myös monesti ulkovaihteita, jonka takia pyörää ei kannata käyttää kovin vaativassa maastopyöräilyssä. Tällainen vaihteisto vaatii myös enemmän huoltoa ja ylläpitoa. (Stadium n.d.)

Fitnesspyörä on hyvin samankaltainen pyörä hybridipyörään verrattuna, mutta fitnesspyörä on tästä urheilullisempi versio. Ajaessa asento on hieman alempana ja pyörät ovat hieman kapeammat verrattuna hybridipyöriin. Fitnesspyörät sopivat parhaiten asfaltilla ajoon. (Velosport 2019.)

3.5 Cyclocross- ja gravel-pyörä

Cyclocross-pyörät ovat yksiä 2000-luvun suosituimpia pyörämalleja. (Velosport 2019.) Nämä pyörät on suunniteltu vauhdikkaiksi ja hyvin rullaaviksi pyöriksi, jotka soveltuvat sekä asfaltille, että asfaltin ulkopuolelle. Cyclocross-pyörät suunniteltiin alun perin kilpapyöriksi, mutta pyörän monipuolisuuden vuoksi, se on nostanut suosiotaan myös arkikäytössä. Kuten maantiepyörissä, cyclocross-pyörissä on kapeat renkaat, sekä käyrä ohjaustanko, jonka takia cyclocross-pyörät on helppo sekoittaa maantiepyöriin. Cyclocross-pyörissä ajoasento on kuitenkin pystymmässä ja renkaiden haarukat ovat leveämmät. Tämä edesauttaa nastarenkaiden asentamista pyörään, jolloin cyclocross-pyörä sopii myös talvikeleihin. Pyörän monipuolisuuden ansiosta nämä pyörät sopivat hyvin jokaiseen vuodenaikaan. (Suomen pyöräkeskus 2016.)

Gravel-pyörät ovat cyclocross-pyörien tapaisia, mutta gravel-pyöriin mahtuu leveämmät renkaat. Gravel-pyörät pysyvät kovissakin vauhdeissa vakaina ja niiden ohjaaminen on helppoa. Molemmat

pyörämallit sopivat hyvin myös pyörämatkailuun, koska pyöriin voi kiinnittää satula- tai runkolaukut. (Suomen pyöräkeskus 2016.)

3.6 Retkipyörä ja touring-pyörä

Retkipyörät ja touring-pyörät, ovat nimensä mukaan suunniteltu kestämään pidempiä matkoja. Pyörät rullaavat sujuvasti, ja niiden rungot on suunniteltu kestämään raskaatkin varusteet. Retkipyörät ovat touring-pyöriin verrattuna hieman kevyempiä, ja ne soveltuvat hyvin myös kaupunkiajoihin tai lyhyempiin, esimerkiksi viikonloppuretkiin. Touring- pyörät ovat vankempia, mitä retkipyörät, joten niihin pystyy pakkaamaan painavampaa tavaraa pidemmille retkille. Pyörän osat on myös suunniteltu niin, että ne kestävät pidempään ilman huoltoa. (Bikester 2021.)

Retkipyöriin olisi hyvä valita ketjuvaihteisto, sen helpon vaihdettavuuden takia erilaisissa olosuhteissa. Retkipyörästä ei löydy takajousitusta, mutta retkipyörään voi valita jousitetun etuhaarukan, joka pehmentää kuopista ajamista. Kuitenkin jos reitti kulkee vain sileällä asfalttitiellä, jäykkä etuhaarukka pyörässä voi olla sopivampi vaihtoehto, koska jousitettu etuhaarukka vie osan pyörän vauhdista. Renkaat retkipyörissä on pintakuvioidut, joten pyörissä on hyvät pidot ajaessa. Lisämukavuuden retkipyöriin tuo pehmustettu satula, muotoillut kädensijat, hyvät ajovalot ja lokasuojat. (Bikester 2021.)

3.7 Fatbike

Fatbike-pyörät ovat tarkoitettu hankalempiin maastoihin, kuten lumessa, hiekassa tai mudassa kulkemiseen. Ominaisuuksillaan pyörässä on erittäin paksut renkaat, jotka takaavat hyvän pidon maastossa. Fatbikea ei suositella yleispyöräksi, mutta erityisesti Suomen talvessa fatbike helpottaa lumessa liikkumista myös arkikäytössä. Yleisesti fatbike on kuitenkin suunniteltu maastokäyttöön. (Veloport 2019.)

Fatbike-pyörät eivät ole yleensä jousitettuja, koska niiden paksut renkaat vaimentavat iskut jo itsessään. Fatbike on pyöränä kuitenkin raskaampi, mitä muut pyörämallit, joten liikkeelle lähtö ja pysähtyminen vaativat enemmän vaivaa. Myöskään retkipyöränä fatbike ei ole paras mahdollinen, koska pyörään on hankala kiinnittää laukkuja. (Bikester n.d.)

3.8 Sähköpyörät

Sähköpyörissä on ominaisuutenaan sähkömoottori, joka avustaa poljettaessa etenemistä. Suomen lainsäädännön mukaan moottori saa avustaa pyörän nopeutta antaen vauhtia korkeintaan 25km/h. Moottorin ansiosta sähköpyörä on eduksi etenkin ylämäissä ja vastatuulella. Sähköpyörät ovat parhaimpia arkikäytössä ja työmatkoissa, koska itse polkeminen ei ole raskasta. Moottorin tehoa voi halutessaan myös laskea, jolloin sähköpyörällä voi pyöräillä myös kuntoilumielessä. Myös talvikäyttöön sähköpyörät sopivat hyvin, koska renkaat on helppo vaihtaa nastarenkaisiin. (Suomen pyöräkeskus 2016.)

Sähköpyöristä voi valita joko momenttitunniste- tai liiketunnistimella varustetun pyörän. Momenttitunnisteinen pyörä antaa normaalin pyörän ajotuntuman, mutta kulkee kevyesti. Liiketunnistimella varusteltu pyörä on edullisempi vaihtoehto momenttitunnisteiseen verrattuna, mutta tunnistin tunnistaa vasta, kun pyörää lähtee polkemaan. Tämä voi aiheuttaa pyörän epävakauden liikkeelle lähettäessä ja ajotuntuma ei ole yhtä vakaa. Liiketunnistimella varustellun pyörän akku kestää myös vähemmän aikaa, mitä momenttitunnisteisen, jolloin pyörällä ei pääse aivan yhtä pitkälle moottorilla avustettuna. (Electrobike 2020.)

4 MATKAKOHDE PYÖRÄILIJÄLLE

Tässä luvussa käyn läpi matkakohdetta käsitteenä, sekä pyörämatkailijoiden tarpeita matkakohteissa.

Matkakohde voidaan määritellä paikkana, johon matkailijat matkustavat ja viettävät siellä aikaa väliaikaisesti saadakseen uusia kokemuksia ja elämyksiä. Matkakohde yksinkertaisesti on maantieteellinen alue selvällä rajalla, ja se voi olla esimerkiksi maa, kaupunki tai jokin muu alue jonne matkailija suuntaa. (Edelheim, Iloa 2017, 48–52)

Pyörämatkailijat viiptyvät monesti kohteessa pidempään, ja he käyttävät kohteen palveluita, jonka takia palveluita olisi hyvä kehittää pyörämatkailijoille sopiviksi. Erityisesti pyörämatkailusta hyötyvät maaseudulla olevat kohteet, sekä pienemmät palvelut. Pyörämatkailun kehittämisessä täytyy kiinnittää huomiota mm. reitteihin, pyöräily infrastruktuuriin, informaatioon kohteista sekä reiteistä, kohteiden palveluista, liikennepalveluihin sekä toimivaan tuotekehitykseen ja markkinointiin. Erityisesti matkakohteen helppo saavutettavuus sekä hyvä pyörämatkareittiverkosto vaikuttavat pyörämatkailijoiden kohteen valintaan. (Ellare Oy 2019; Ellare Oy 2020.)

4.1 Asiakkaiden tarpeet matkakohteessa

Vuonna 2020 työ- ja elinkeinoministeriö myönsi 25 000 euroa pyöräily-ystävällisten palveluiden kehittämiseen. Uuden hankkeen tarkoitus oli kehittää pyörämatkailun markkinointia sekä tuotekehitystä, ja hanke kehitti uuden Tervetuloa pyöräilijä-merkin. Tällä merkillä yritykset pystyvät viestimään pyöräystävällisyydestään. Yrityksien täytyy täyttää tietyt kriteerit ansaitakseen kyseisen merkin, ja pääkriteereinä on luottamus siihen, että pyöräilijät tietävät saavansa ystävällistä palvelua vieraillessaan kyseisessä paikassa. Lisäksi merkki viestii pyöräilijälle yrityksessä olevan hieman paremmat palvelut pyöräilijälle, kuten pyöränpumpun olemassaolo tai muita asioita, joita pyöräilijä voisi kohteessa arvostaa. Vuoteen 2020 kriteerejä on kehitetty majoitusliikkeille ja ravintoloille sekä kahviloil- le, mutta merkkiä pyritään vielä kehittämään ja se pyritään saamaan käyttöön koko Suomessa eri matkailualan yrityksiin. Tällaisia on muun muassa museot tai pyöränvuokrausyritykset. (Business Finland 2020.)

Pyörämatkailijalle tärkeää kohteessa on saada jättää pyörä lukittuna turvalliseen paikkaan. Lisäksi monet pyörämatkailijat ovat kulkeneet pitkän matkan, joten pesupaikan löytyminen sekä matkailijalle, että pyörälle olisi tärkeää. Pyöräilijät kuluttavat paljon energiaa matkatessaan, joten heille olisi myös hyvä järjestää mahdollisuus ostaa joko pientä syötävää, tai mahdollisuus ruokailla kohteessa. Lisäksi juurikin pyöränpumpun tai muiden pyörän huoltovälineiden löytyminen kohteesta olisi plus-saa. Näin pyörämatkailija pystyy huoltamaan pyöräänsä ennen uudelle reissulle lähtemistä. Pyöräilijät ovat voineet matkata kohteeseen kaukaakin, joten he odottavat kohteessa asiantuntevaa palvelua, jotta työntekijät osaavat neuvoa pyöräilijän esimerkiksi lähimpään pyörähuoltoon tai he osaavat kertoa lähistöllä olevista pyöräilyreiteistä. (Pyöräilyvuosi 2020.)

Majoituskohteista olisi hyvä löytyä mahdollisuus kuivattaa varusteita sekä vaatteita. Plussaa olisi, jos majoituskohteesta löytyisi pesukone, jossa pyörämatkailija voisi pestä likaiset vaatteensa. Erityisesti ulkomaisilla matkailijoilla ei välttämättä löydy puhelimesta toimivaa Internetiä, joten ilmaisen Wifin olisi hyvä löytyä kohteesta. Lisäksi matkailijat haluavat mahdollisuuden ladata puhelimiaan, sekä muita elektronisia laitteitaan. Majoituksessa olisi myös tärkeä järjestää aikainen aamupala, tai mahdollisuus ostaa eväät mukaan lähtiessä. (Pyöräilyvuosi 2020.)

5 BIKEFRIENDLY- KONSEPTI

Tässä luvussa käyn läpi Bikefriendly- yritystä Espanjassa, ja pohdin, voisiko tällainen konsepti toimia myös Suomessa.

Bikefriendly on Espanjan Huescassa toimiva pyöräilijöille perustettu matkayritys. Bikefriendly on ollut toiminnassa viisi vuotta, ja he aloittivat yrityksen kehittämällä oman Bikefriendly-leiman majoitusliik- keille, joista pyörämatkailijat tietävät, että yrityksen palvelut ovat pyörämatkailijoille suunniteltuja. Hotellien ja majoitusliikkeiden tarvitseekin täyttää tietyt ehdot saadakseen Bikefriendly-leiman. Myö- hemmin yritys laajeni matkatoimistoksi pyöräilijöille tarjoten asiantuntevaa palvelua kaikille pyöräi- lystä kiinnostuneille. (Bikefriendly n.d.)

Bikefriendly-leiman saadakseen majoitusliikkeissä täytyy olla minimissään lukittu säilytystila pyörille, työpaja työkaluilla pyörän korjaukseen, pesupiste sekä majoitusliikkeellä täytyy olla kartat ja infor- maatiot lähistön pyöräilyreiteistä. Säilytystilan täytyy olla minimissään 10 m² tilava, ja tilaan täytyy mahtua vähintään neljä numeroitua paikkaa pyörille. Lisäksi jokaiselle pyörälle täytyy löytyä oma lukko. Työpajasta täytyy löytyä pidike pyörälle, jotta pyörän korjaus on helpompaa. Lisäksi työpajas- ta täytyy löytyä työkaluja ja varaosia korjaukseen. Majoitusliikkeet pystyvät myös ostamaan Bikef- riendly- yritykseltä erihintaisia paketteja, jotka auttavat majoitusliikettä toteuttamaan ehdot. Lisäksi Bikefriendly-leiman hankkivat yritykset saavat näkyvyyttä ja mainostusta Bikefriendlyn nettisivuilla ja sosiaalisissa medioissa. (Bikefriendly n.d)

Bikefriendly-leiman omaavia hotelleita on noin 400 Espanjassa ja pyöräilijät voivat löytää kaikki ma- joitusliikkeet Bikefriendlyn sivustolta. Näin pyöräilijöiden on helppo suunnitella pyöräreissunsa näi- den hotellien kautta tietäen, että he saavat juuri heille suunnitellut palvelut kyseisessä majoitusliik- keessä. Lisäksi Bikefriendly tarjoaa pyöräilijöille jo valmiita matkapaketteja, jotka sisältävät valmiiksi suunnitellut pyöräilyreitit sekä majoitukset. Paketeista löytyy tiedot reittien vaativuudesta, kilomet- reistä sekä kohteista matkalla. Lisäksi hintaan sisältyy aamiainen hotelleissa, tervetuliaispaketti, matkalaukkujen kuljetus kohteisiin sekä matkavakuutus. Lisähinnalla paketteihin voi ostaa lentokent- täkuljetuksen, pyörävuokrauksen, vierailuita lisäkohteisiin sekä reittien vaativuuden suunnittelun henkilökohtaiseen tarpeeseen. (Bikefriendly n.d)

Pyöräilijät voivat myös liittyä ilmaiseen Bikefriendly Clubiin, joka tarjoaa pyöräilijälle tarjouksia mat- kapaketeista ja hotelleista, kilpailuja ja lahjoja sekä henkilökohtaista avustusta pyöräreissun suunnit- teluun ilman lisähintaa. Bikefriendly yrityksellä on myös oma ladattava mobiilisovellus, josta pyöräili- jät pystyvät kommunikoimaan muiden Bikefriendly- ystäviensä kanssa. Näin he pystyvät sopimaan esimerkiksi tapaamisista tai jakamaan informaatiota pyöräreiteistä. Sovelluksesta on myös helppo katsoa tietoa reiteistä ja hotelleista jopa itse pyöräreissun aikana. (Bikefriendly n.d)

5.1 Bikefriendly-konseptin toimivuus Suomessa

Vuonna 2020 pyöräilyn asiantuntijat kokoontuivat Budapestissä, ja he keskustelivat, millaisia kriteereitä pyöräystävällisten palveluiden kuuluisi pitää sisällään. Heidän tavoitteenaan oli luoda yhtenäiset pyöräily-ystävälliset säännöt Eurooppaan. Tapaamisen lopputuloksena tiimi loi minimikriteerit pyöräily-ystävälliseen palveluun, jota nyt Suomessa on lähtenyt jäljittelemään aloitteleva pyörämatkailukeskus sekä pyöräilykuntien verkosto. Kuten luvussa 4 kerrottiin, että pyörämatkailukeskus sekä pyöräilykuntien verkosto ovat luoneet leiman, jolla matkailuyritykset pystyvät viestimään pyöräily-ystävällisyydestään. (Eurovelo 2020.)

Bikefriendly on viidessä vuodessa kasvanut isoksi yritykseksi, tehden yhteistyötä 400 eri hotellin kanssa. Suomessa tällaisessa yrityksessä olisi mahdollisesti omat haasteensa ja Suomesta ei vielä löydy yhtä selkeää pyörämatkailuyritystä, joka tekisi yhteistyötä myös hotellien kanssa. Maana Espanja on isompi mitä Suomi, joten Bikefriendlyllä on mahdollisesti paremmat mahdollisuudet menestyä, mitä tällaisella yrityksellä Suomessa välttämättä olisi. Espanjan ilmastossa pyöräily on myös mahdollista melkein ympärivuotisesti, mitä Suomessa pyöräily on enemmän kausiluontoista, joka omalta osaltaan voi vaikuttaa pyöräily-yritysten perustamiseen.

Pyöräily-ystävällisyys leima kuitenkin on jo iso edistys Suomen pyöräilyä ajatellen. Ellare Oy:n pyörämatkailututkimuksen mukaan 52 % tutkimukseen vastanneista koki pyöräily-ystävällisyyden tärkeäksi matkakohteissa. (Ellare Oy 2020.)

6 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

6.1 Tutkimuksen tarkoitus ja tutkimusmenetelmät

Lähdin tekemään tutkimusta tavoitteena ymmärtää paremmin pyörämatkailijoita, ja heidän tarpeitaan ja ymmärtää myös näin, mitä matkakohde tarvitsee tullakseen pyöräystävälliseksi kohteeksi. Työssäni tein kyselyn pyöräilijöille heidän pyöräilytottumuksistaan ja analysoin jo olemassa olevaa materiaalia aiheesta.

Valitsin opinnäytetyöni tutkimusmenetelmäksi määrällisen tutkimuksen eli kvantitatiivisen tutkimuksen. Kvantitaavinessa tutkimuksessa aineistoa tarkastellaan lukumääräisissä ja prosentuaalisissa otoksissa. Tällaisen tutkimuksen avulla saadaan selville tutkimuksen olemassa oleva tilanne. Kyselyn toteuttamisessa voidaan käyttää muun muassa strukturoituja lomakekyselyitä, puhelinhaastatteluita tai kokeellisia tutkimuksia. (Heikkilä 2014.)

6.2 Aineiston kerääminen

Käytin opinnäytetyössäni Internet-kyselytutkimusta kerätäkseni tutkimusaineistoa. Kyselytutkimus sisälsi strukturoituja kysymyksiä, eli vastauksiin oli valmiit vastausvaihtoehdot. Lisäksi kyselyssä oli avoimia kysymyksiä, joihin vastaaja pystyi selittämään oman näkökulmansa. (Heikkilä 2014.)

Kyselyjoukkona minulla olin perusjoukko suomalaisia pyöräilijöitä. Jaoin kyselyn Facebookissa kahdessa pyöräilijöille suunnatussa ryhmässä helmikuussa 2021. Toisen ryhmän nimi oli "Suomalaiset retkipyöräilijät" ja toisen ryhmän nimi oli "EPO-Empaattiset polkupyöräilijät". "Suomalaiset retkipyöräilijät"-ryhmässä oli kyselyn teettämisen hetkellä 2565 jäsentä. Koin, että ryhmä on tarpeeksi iso pyöräilykyselyn teettämiseen. Aluksi ajattelin teettää kyselyn vain retkipyöräilijöille, mutta halusin näkökulmaa kyselyyn myös muista pyöräilijätyypeistä. Tämän takia tarkasteltuani "Epo-Empaattiset polkupyöräilijät"-ryhmää päädyin lisäämään kyselyn myös heidän ryhmäänsä. "Epo-Empaattiset polkupyöräilijät"-ryhmässä oli kyselyn teettämisen hetkellä 452 pyöräilyharrastajaa.

Tavoitteena minulla oli saada kyselyyn mahdollisimman laaja joukko erityyppisiä pyöräilijöitä, ja saada näin mahdollisimman laaja kuva eri palveluista, mistä pyöräilijät olisivat kiinnostuneita. Halusin myös taustatietojen avulla saada tietoa muun muassa millainen on tyypillinen pyörämatkailijan profiili. Internet-kyselyissä vastausten saanti on yleensä nopeaa, ja suljin kolmen päivän kohdalla kyselyn, koska huomasin, että kyselyn vastaajamäärä alkoi loppua. (Heikkilä 2014.) Facebookissa julkaisuihin reagoidaan yleensä nopeasti niiden julkaisun jälkeen, joten päätin, että vastauksia ei enää ollut tulossa enempää.

6.3 Kyselylomakkeen sisältö

Halusin laatia kyselylomakkeesta yksinkertaisen ja selkeän, jotta saisin vastaukset vain tärkeimpiin tutkittaviin kysymyksiin. Halusin myös, että kyselyyn vastaaminen oli helppoa ja nopeaa, jotta saisin

kyselyyn mahdollisimman suuren vastaajajoukon. Kysely sisälsi strukturoituja monivalintakysymyksiä sekä sisällyttiin osiin kysymyksiin mahdollisuuden perustella vastaukset.

Jaoin kyselylomakkeen kolmeen eri osaan. Ensimmäisellä sivulla kysyin vastaajien taustatietoja, kuten ikää, asuinpaikkaa ja sukupuolta. Ikä-kysymyksessä jaoin iät neljään eri ryhmään. Halusin tietää löytyykö pyörämatkoille lähtijöitä enemmän nuorista (18–30-vuotiaat), keski-ikää lähestyvistä ja keski-ikäisistä (31–45-vuotiaat), keski-ikä ylittäneistä (46–60-vuotiaat) vai eläkeikää lähestyvistä sekä eläkeläisistä (yli 60-vuotiaat). Eri ikäryhmille kannattaa suunnata erityyppisiä palveluita, joten koin ikäryhmäjaottelun kyselyssä tärkeäksi. En myöskään halunnut kysyä ikää liian tarkasti, koska se voi joissain tapauksissa laskea kyselyn vastausprosenttia. (KvantiMOTV 2007.) Lisäksi halusin suunnata kyselyn täysi-ikäisille pyöräilijöille, joten halusin rajata iän 18-vuodesta eteenpäin. Asuinpaikan jaottelin Suomessa viiteen eri osaan eli Pohjois-Suomeen, Etelä-Suomeen, Länsi-Suomeen, Itä-Suomeen ja Etelä-Suomeen.

Toisen sivun kyselyssä suunnittelin niin sanottuihin yleisiin kysymyksiin vastaajien pyöräilystä, kuten päivittäiseen pyöräilyaktiivisuuteen, sekä vastaajien käytettävään pyörätyyppiin. Koin, että on tärkeä tietää pyörämatkailijoiden pyörätyypit pyörämatkoilla, koska näin pyöräily-ystävällistä yritystä suunnitellessa, voidaan mahdollisesti ottaa huomioon myös eri pyörätyypit ja niiden huoltaminen kohteessa. Halusin myös tietää vastaajien yleisen tyytyväisyyden paikkakuntansa pyöräreitteihin, koska sekin vaikuttaa paljon tyytyväisyyteen pyöräilyssä.

Kolmannella sivulla keskityin kysymään pyörämatkailusta, kuten vastaajien pyörämatkojen määriä ja missä pyöräilijät olivat käyneet pyörämatkoilla. Tällä pystyin kartoittamaan kiinnostavatko pyörämatkat ja pyörämatkailu ylipäätään Suomessa, ja mihin kaupunkeihin tai maihin pyörämatkailijat ovat kiinnostuneimpia lähtemään.

Lisäksi lisäsin kysymyksen pyöräily-ystävällisistä palveluista, jossa vastaajat saivat valita heille kolme tärkeimmäksi miellettyä vaihtoehtoa pyöräily-ystävällisistä palveluista. Koen, että kaikki vaihtoehdot varmasti ovat tärkeitä pyöräilijöille, mutta halusin, että vastaajat saivat valita vain kolme omasta mielestään tärkeintä vaihtoehtoa, koska näin pystyin tutkimaan nousiko joku tietty palvelu vastauksissa enemmän esiin. Tällä kysymyksellä pystyin päättämään, mitä pyöräilijät haluaisivat pyöräily-ystävällisestä yrityksestä ehdottomasti löytyvän, jos yritys tai kohde ei kaikkia mainittuja palveluita pystyisi toteuttamaan. Palveluiden vaihtoehtoihin lisäsin muun muassa luvussa 5 mainitun ”Bikefriendly”- yrityksen kriteereitä sekä luvussa 4.1 mainitun ”Tervetuloa pyöräilijä”- merkin kriteereitä. Näitä oli muun muassa mahdollisuus pestä pyörä, peseytyä itse kohteessa, jättää pyörä lukittuun tilaan tai esimerkiksi ruokailla kohteessa. Lisäksi jätin loppuun vaihtoehdon ”joku muu”, jos vastaaja halusi kertoa itse muun kehitysidean.

Halusin myös tietää kokisivatko vastaajat pyöräily-ystävällisten yritysten olevan hyödyllisiä suunnitellessaan heidän omia pyörämatkoja, sekä tarvitsisivatko pyöräilijät enemmän tietoa eri pyörämatkohteista Suomen sisällä. Näillä kysymyksillä halusin kartoittaa tarvetta pyöräily-ystävällisille palve-

luille, sekä ylipäätään tarvitsisiko pyörämatkailuun liittyvän tiedon löytymistä helpottaa ja selkeyttää Suomessa.

Lisäsin loppuun myös avoimen kysymyksen, johon vastaajat pystyivät halutessaan kirjoittamaan omia kehityskohteitaan ja vapaita kommentteja, kuinka pyörämatkailua voisi heidän mielestään kehittää. Koin, että tällä vaihtoehdolla vastaajilla oli mahdollisuus antaa omia mielipiteitään pyörämatkailusta, ja näin pystyisin mahdollisesti saamaan tutkimukseen enemmän kehityskohteita pyörämatkailuun liittyen.

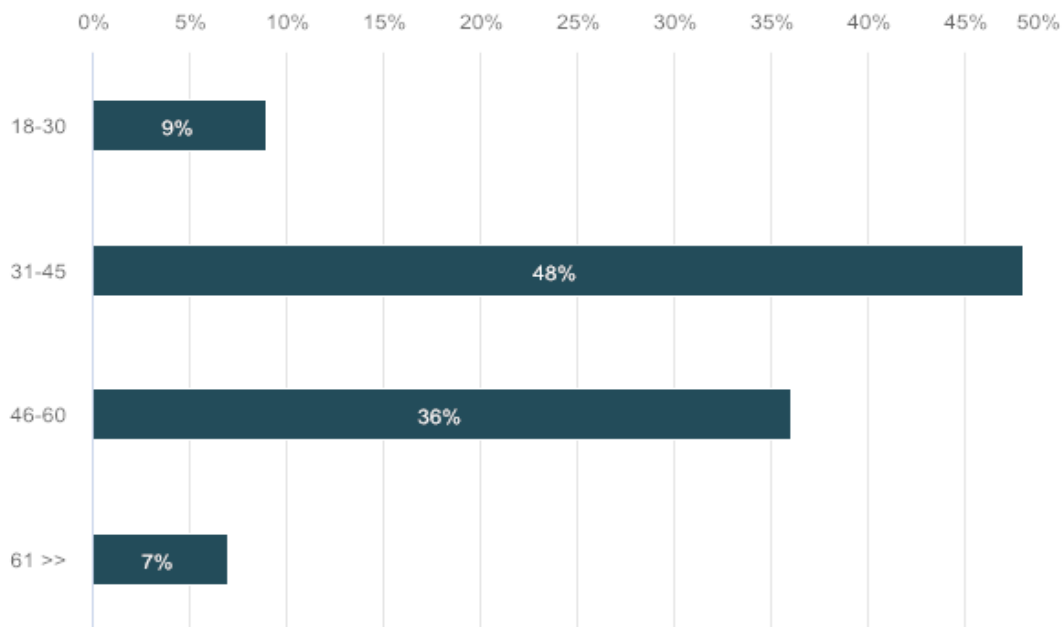
7 TULOKSET

Sain pyörämatkailukyselyyn yhteensä 97 vastausta. Esitän pyöräilytutkimuksen tulokset graafisilla diagrammeilla, kuten palkkidiagrammeilla sekä sektoridiagrammeilla. Analysoin vastaukset näitä diagrammeja käyttäen ja pyrin tekemään niistä totuudenmukaiset johtopäätökset.

7.1 Taustatiedot

Lomakkeen alussa kartoitin vastaajilta taustatietoja kolmella eri kysymyksellä. Ensimmäiseksi halusin tietää vastaajien ikäjakauman. Kuten kuviosta 1. huomaa, vastaajista hieman alle puolet eli yhteensä 46 vastaajaa kuuluivat ikäryhmään 31–46-vuotiaat. Seuraavaksi suurin ikäryhmä oli keski-ikäiset ja keski-ikäen ylittäneet pyöräilijät, joita kyselyyn vastasi 35 pyöräilijää. Pienimmät ikäryhmät kuuluivat 18–30-vuotiaisiin, joita kyselyyn vastasi 9, ja yli 61-vuotiaisiin, joita kyselyyn vastasi 7.

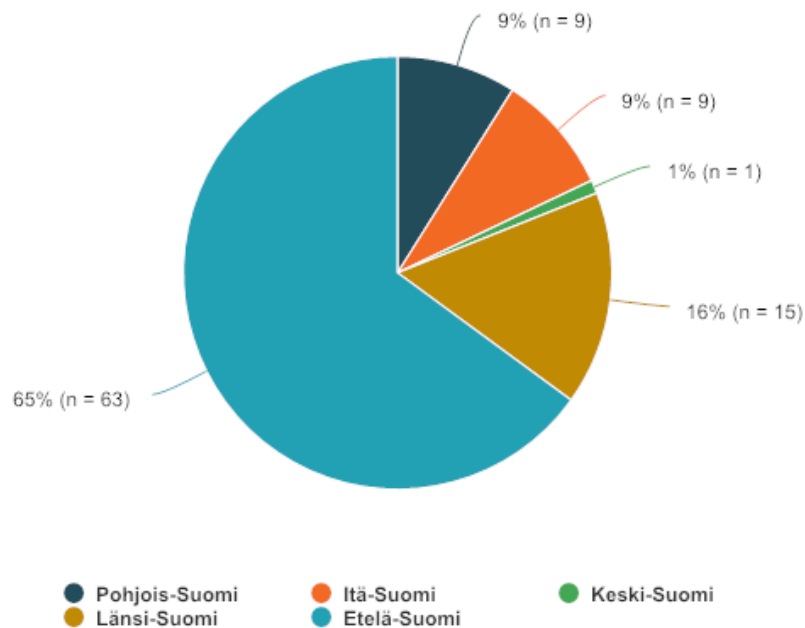
Vastauksista pystyi päättämään, että niin sanotusti työikäiset ovat potentiaallisimpia pyörämatkailijoita. Pidemmille pyörämatkoille lähteminen vaatii hyvän peruskunnon, joka keski-ikäen molemmin puolin on monella vielä kunnossa. Eläkeikäisillä on enemmän aikaa, mutta heitä mahdollisesti kiinnostaa enemmän muut aktiviteetit, kuin fyysisesti raskaampi matkailu pyörällä. Nuorista moni taas saattaa vielä opiskella, tai olla vasta aloittamassa työelämässä, joten heillä voi raha ja aika olla tiukemmalla, mitä hieman vanhemmilla.



KUVIO 1. Ikä (n=97)

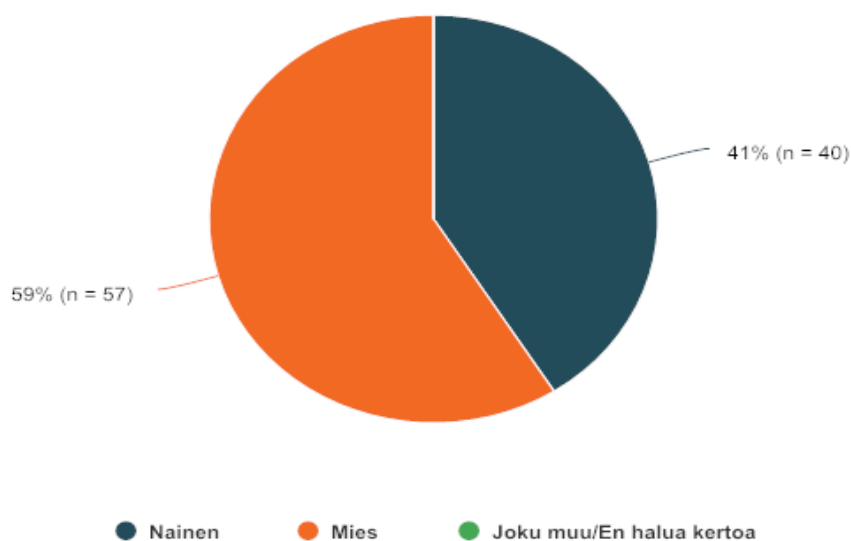
Seuraavaksi lähdin selvittämään kuinka vastaajien asuinpaikat ovat jakautuneet (Kuvio 2). Vastaajista suurin osa 65 %, oli Etelä-Suomesta. Seuraavaksi suurin asuinpaikka oli Länsi-Suomi, josta vastanneita oli 16 %. Etelä- ja Länsi-Suomessa sijaitsee monta Suomen suurinta kaupunkia, kuten Helsinki, Turku ja Tampere, jotka varmasti selittää suuren vastaajaprocentin näiltä alueilta. Vain yksi

vastaaja ilmoitti olevansa Keski-Suomesta, jossa sijaitsee Suomen mittakaavassa isoista kaupungeista muun muassa Jyväskylä. Pohjois- ja Itä-Suomesta vastaajia oli molemmista 9.



KUVIO 2. Asuinpaikka (n=97)

Taustakysymyksistä selvitin viimeiseksi vastanneiden sukupuolijakauman (Kuvio 3). Sukupuolet olivat jakautuneet melko tasaisesti. Miehiä kyselyyn oli vastannut 57kpl ja naisia 40kpl. Tästä voi päätellä, että pyöräily on niin miesten, kuin naisten harrastus sukupuolesta riippumatta. Lisäsin kyselyyn myös vaihtoehdon "joku muu", mutta heitä vastasi kyselyyn 0kpl.



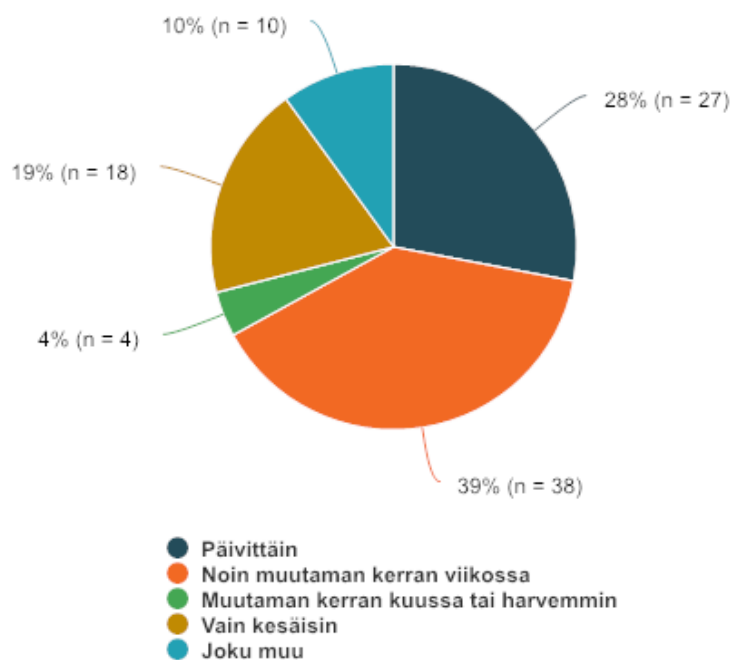
KUVIO 3. Sukupuoli (n=97)

7.2 Yleiset pyöräilytottumukset

Pyöräilijöiden yleisiä tottumuksia lähdin kartoittamaan kolmella eri kysymyksellä. Ensin lähdin selvittämään vastaajien vapaa-ajan pyöräilyä (Kuvio 4). Suurimmaksi ryhmäksi nousivat pyöräilijät, jotka pyöräilevät noin muutaman kerran viikossa, ja seuraavaksi suurin isoin ryhmä vastanneista eli 27 kappaletta pyöräilivät päivittäin. 18 kpl vastanneista pyöräili vain kesäisin, ja vain 4 oli vastannut pyöräilevänsä muutaman kerran kuussa tai harvemmin.

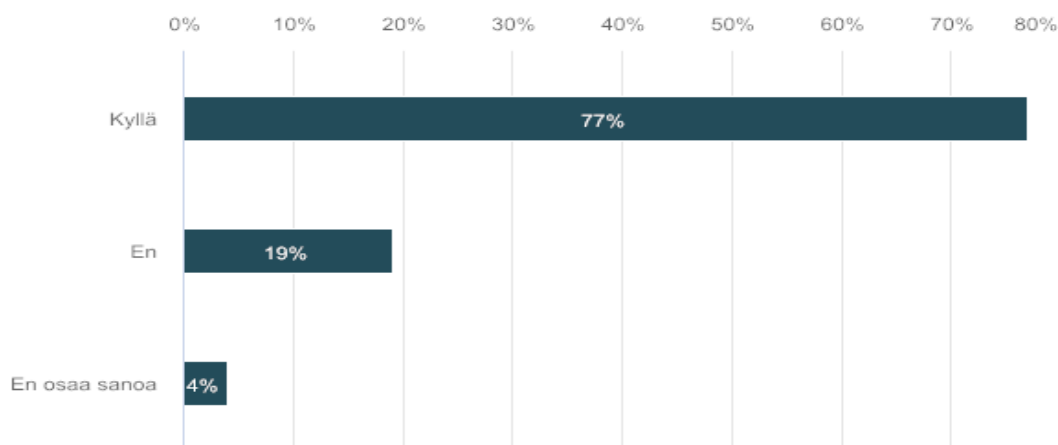
Lisäksi olin lisännyt kyselyyn vaihtoehdon ”joku muu”, jotta pyöräilijät pystyivät itse perustelemaan vastauksensa. Tämä kohta sai 10 vastausta. Suurin osa vastanneista mainitsi pyöräilevänsä kesällä tai sulan maan aikaan enemmän, ja talvella vain satunnaisesti tai ei ollenkaan. Suomessa tämä on kuitenkin ymmärrettävää Suomen kylmän talven ja lumen haasteellisuuden vuoksi.

Kuviosta 4. pystyy kuitenkin päättelemään, että vastanneet ovat suurimmalta osin kuitenkin melkein kaikki aktiivisia pyöräilijöitä, joka edesauttaa tutkimuksen tulosten luotettavuutta.



KUVIO 4. Kuinka paljon pyöräilet vapaa-aikanasi (n=97)

Seuraavaksi lähdin selvittämään pyöräilijöiden tyytyväisyyttä pyöräilyreitteihin omilla paikkakunnillaan (Kuvio 5). Suurin osa vastanneista eli noin 77 % olivat tyytyväisiä oman paikkakunnan reitteihin. 18 pyöräilijää vastasi, että he eivät ole tyytyväisiä. Tästä voi päätellä, että yleisesti pyöräilyreitit ovat Suomessa kuitenkin kunnossa, joskin parantamista löytyy. 4kpl vastanneista eivät osanneet sanoa mitä mieltä ovat.



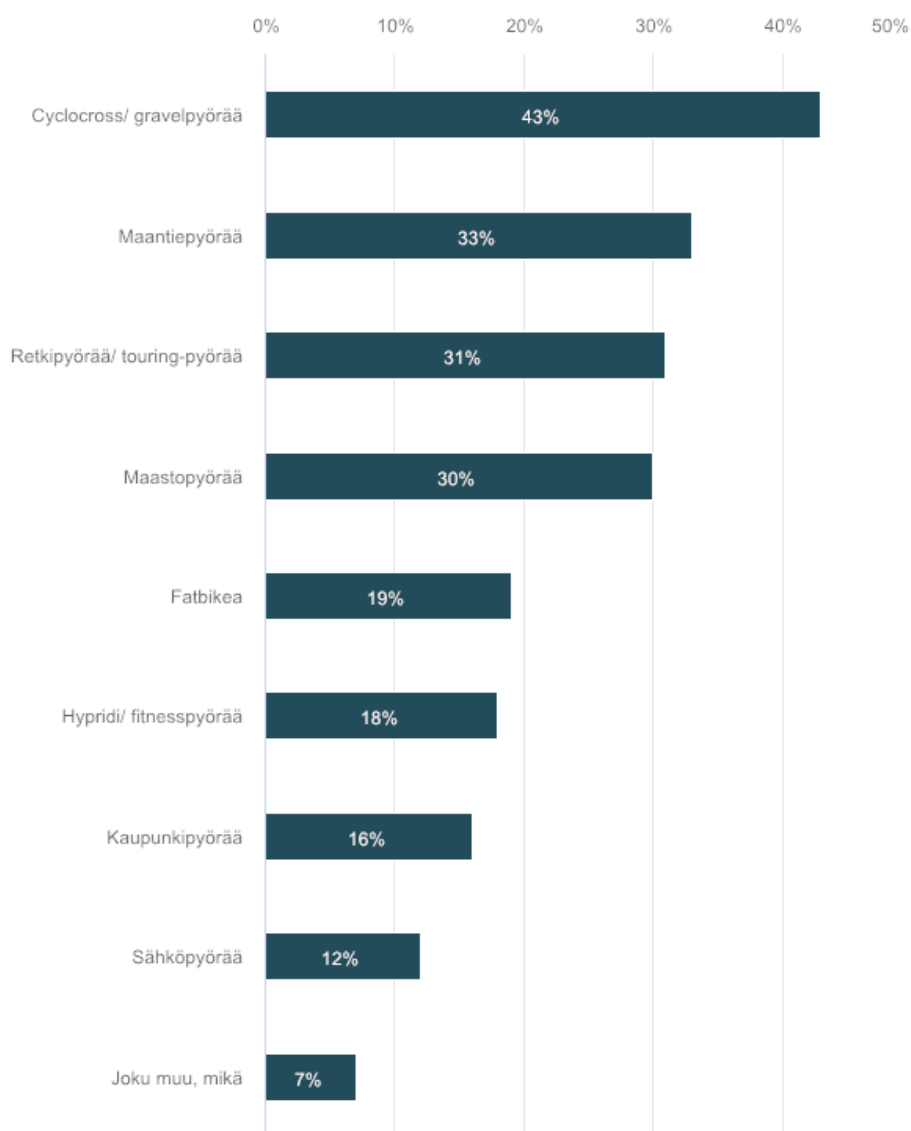
KUVIO 5. Yleisesti oletko tyytyväinen asuinpaikkasi pyöräilyreitteihin (n=97)

Viimeisenä selvitin vastaajien käyttämät pyörätyypit, ja löytyykö näistä paljon eroavaisuuksia. Tähän kysymykseen vastaaja sai valita kaikki käyttämänsä pyörätyypit, joten valittujen vastausten lukumäärä oli 203 kpl. Tästä voi siis päätellä, että moni pyöräilyharrastajista ei ole vain yhden tietyn pyörätyypin käyttäjä. Kuten alla olevasta kuviosta 6. näkee, suosituin pyörätyyppi on Cyclocross- tai gravel-pyörä, joita käyttää 42 kpl vastanneista. Kuten luvussa 3.5 avasin, cyclocross- ja gravel-pyörät ovat yksiä suosituimpia pyöriä niiden monikäyttöisyyden vuoksi, joten niiden suosio tässä tutkimuksessa ei ole suuri yllätys.

Maantiepyörä, retkipyörä sekä maastopyörä olivat seuraavaksi suosituimpia vastaajien keskuudessa, joita käyttää noin 30 % kyselyyn vastanneista pyöräilijöistä. Nämäkin ovat erittäin suosittuja pyörätyyppejä pyörämatkailussa.

Fatbiken (19 %), sähköpyörän (18 %) ja kaupunkipyörän (16 %) suosio oli myös aika tasaista ja ne eivät ole aivan yhtä käytettyjä, kuin edellä mainitut. Nämä pyörätyypit eivät ole parhaimpia pitkän matkan pyörämatkailuun, mutta kuitenkin lyhyempään pyörämatkaan ne sopivat hyvin. Tämä on hyvä muistaa myös pyöräystävällisiä palveluita suunnitellessa.

Myös tähän kysymykseen lisäsin vaihtoehdon "joku muu", ja vastauksia tähän tuli 7 kpl. Näihin vastanneet kertoivat käyttävänsä muun muassa fixie pyöriä, naisten pyörää, kilpapyörää, taittopyörää, bmx- ja minirengaspyörää, laatikkopyörää sekä nojapyörää. Pyörätyyppejä löytyy siis todella montaa erilaista.

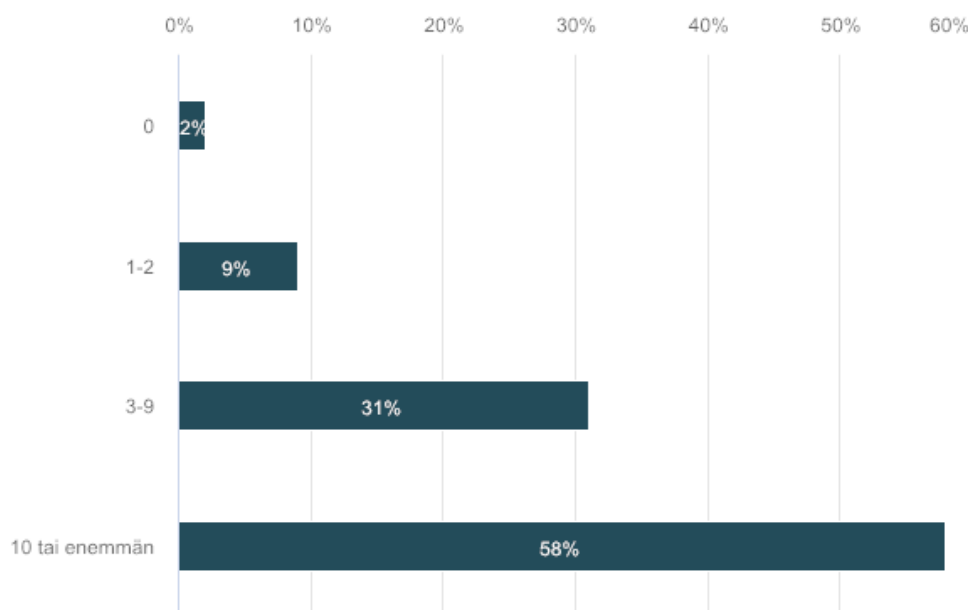


KUVIO 6. Millaista pyörätyyppiä käytät (n=203)

7.3 Pyörämatkailutottumukset ja pyöräily-ystävällisyys

Kyselyn kolmannessa osiossa lähdin kysymään pyöräilijöiden pyörämatkatottumuksista ja vastaajien mielipiteitä pyöräily-ystävällisyydestä. Ensimmäisenä kysyin ”montako pidempää pyörämatkaa vastaajat ovat tehneet” (Kuvio 7.) Halusin sisällyttää tähän myös pidemmät päiväreissut ja yön yli kestävät matkat.

56 vastaajaa eli yli puolet (58 %) oli tehnyt 10 tai enemmän pidempää pyörämatkaa. Seuraavaksi eniten kyselyn vastanneet olivat tehneet 3-9 pyörämatkaa (31 %). Vain kaksi kyselyyn vastanneista ei ollut koskaan käynyt pyörämatkalla. Vastauksista voi siis päätellä, että pyöräharrastajat lähtevät aktiivisesti myös pidemmille pyörämatkoille.

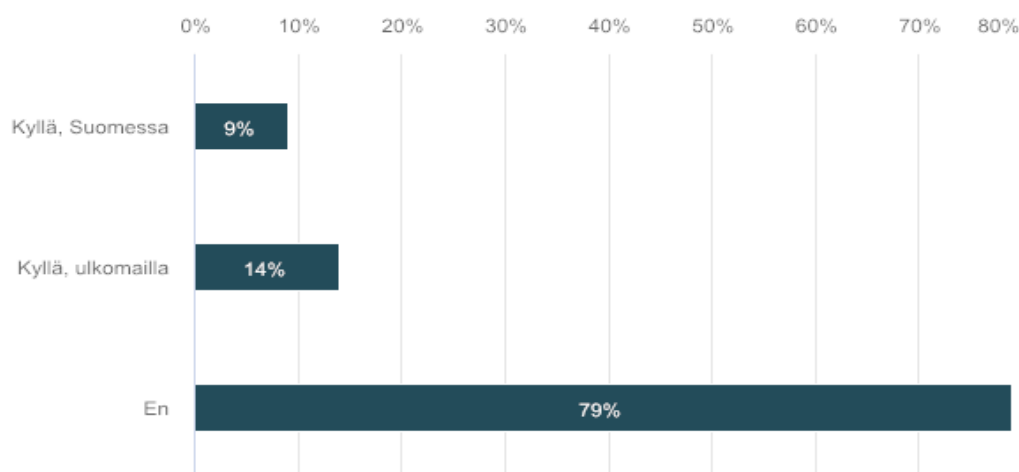


KUVIO 7. Montako pidempää pyörämatkaa olet tehnyt? (päiväreissu tai pidempi) (n=97)

Seuraavaksi halusin tietää, olivatko vastaajat olleet opastetulla pyörämatkalla joko Suomessa tai ulkomailla (Kuvio 8.) Vastaukseen sai myös kertoa missä oli opastetulla matkalla ollut. Suurin osa vastanneista (77 kpl) ei ollut koskaan ollut opastetulla pyörämatkalla. Ulkomailla opastetuilla pyöräretkillä oli käynyt 14 kpl, ja Suomessa 9 kpl. Osa vastanneista oli kuitenkin käynyt sekä Suomessa ja ulkomailla.

Avoimissa vastauksissa opastetuissa pyörämatkoissa ulkomailla nousi esiin erityisesti Viro (5 kpl). Lisäksi vastauksissa nousi esiin Espanja ja erityisesti Kanarian saaret, Italia ja Ranska. Suomessa opastetuilla tai järjestetyillä pyörämatkoilla vastaajat olivat käyneet muun muassa Helsingissä ja Helsingin ympäristössä, Turussa ja Porvoossa. Yksi vastaajista oli käynyt pyörämatkalla Porista Ouluun ja yksi pyöräilijä oli ollut opastetulla matkalla Joensuussa.

Kyselyn tuloksista voi päätellä, että opastettuja pyörämatkoja voisi ehdottomasti kehittää ja markkinoida myös Suomessa, koska uskon, että opastetuille pyörämatkoille voisi olla enemmän kysyntää myös täällä. Hyvin suunnitellut pyörämatkat voisivat helpottaa pyöräilijää, koska matkan suunnittelun vaiva jää ammattilaisten käsiin, ja pyöräilijä voi itse vain nauttia matkaamisesta. Toisaalta kuten kuvio 4 näkee, iso osa kyselyyn vastanneista pyöräilee aktiivisesti, joten he mahdollisesti eivät koe tarvetta oppaalle pyöräillessä, koska heillä itsellään on jo varmuutta pyörämatkailusta. Opastetut pyörämatkat voisivat olla enemmän suunnattu vähemmän pyöräilyä harrastaville, koska opas tai valmiiksi suunniteltu matka mahdollisesti madaltaisi kynnystä lähteä pyörämatkalle. Kyselyyn myös vastasi vain suomalaisia, joten kysymys ei vastaa todelliseen kysyntään pyörämatkoista Suomessa, koska uskon, että ulkomaalaiset matkailijat olisivat yksi iso potentiaalisista kohderyhmistä opastetuille pyörämatkoille Suomessa.



KUVIO 8. Oletko ollut järjestetyllä/opastetulla pyörämatkalla, ja jos olet niin missä paikkakunnalla/maassa (n=100)

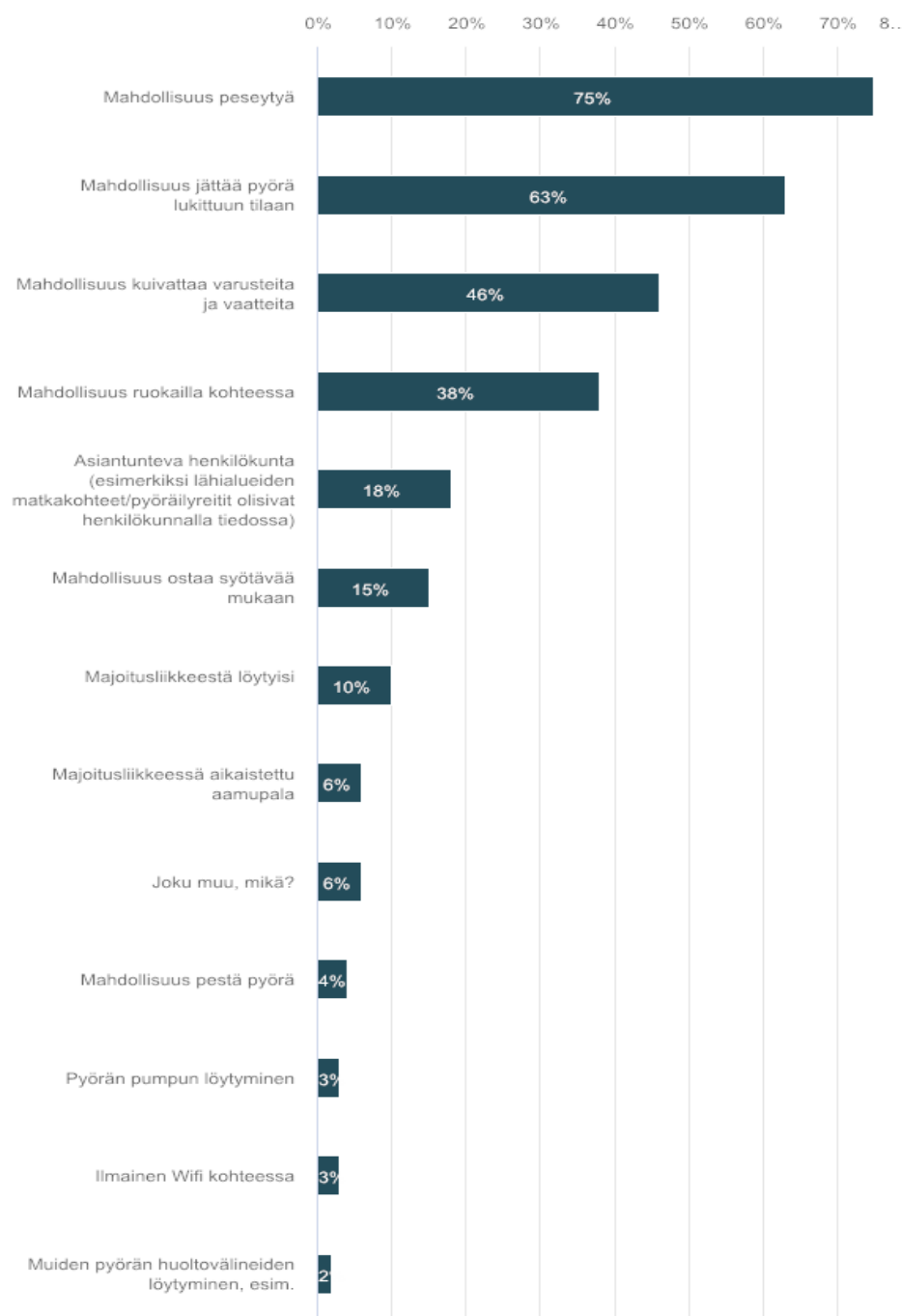
Seuraavaksi kysyin pyöräilijöiden kiinnostusta pyöräily-ystävällisistä palveluista (kuvio 9). Vastaaja sai valita kolme hänelle erityisesti tärkeää vaihtoehtoa. ”Mahdollisuus peseytyä” kohteessa oli ehdottomasti tärkein pyöräilijöille, ja tämä kohta sai yhteensä 73 vastausta. Tämä kohta on ymmärrettävä, koska pyöräily on fyysisesti raskasta. Seuraavaksi tärkeimmäksi vastaajat kokivat ”mahdollisuuden jättää pyörän lukittuun paikkaan” (61 kpl). Hyvät pyörät maksavat halvimmillaan 200e, joten niiden arvokkuuden takia pyörät ovat haluttuja esineitä varkaiden keskuudessa. Pyörien ja pyörien osien varkauksista tehdään vuosittain noin 20 000 ilmoitusta poliisille ja taitavimpia varkaita eivät pyörien lukotkaan estä (Poliisi 2020.) Lukittu paikka pyörälle on siis tärkeää.

Kolmanneksi tärkeimmäksi vastaajat kokivat ”mahdollisuuden kuivattaa varusteita ja vaatteita” (45 kpl) ja neljänneksi ”mahdollisuuden ruokailla kohteessa” (37 kpl). Tämä liittyy myös pyöräilyn fyysisyyteen sekä vaihteleviin sääolosuhteisiin ja levähdettäessä märät varusteet haluaa saada kuivaksi ennen matkan jatkumista. Fyysinen pyöräily kuluttaa myös paljon energiaa, joten ruokailu kohteessa on tärkeää.

17 pyöräilijää koki yhdeksi tärkeimmäksi kriteeriksi asiantuntevan henkilökunnan kohteessa. Henkilökunnan olisi hyvä tietää lähialueiden pyöräilyreitit ja matkakohteet. Tämä kriteeri on tärkeä varmasti erityisesti omatoimiselle pyörämatkalle lähtevälle. 15 vastaajaa koki tärkeäksi mahdollisuuden saada ostaa eväät mukaan kohteesta ja 10 pyöräilijää koki pesukoneen löytymisen tärkeäksi kohteesta.

Vain 3 vastaajaa koki tärkeäksi ilmaisen Wifin löytymisen kohteesta. Suomessa suurella osalla on toimivat Internet-yhteydet kännykässä, joten tämän takia uskoisin, että Wifin löytymistä ei koeta niin tärkeänä. Luku saattaisi kuitenkin olla suurempi, jos kysely olisi tehty ulkomaisille pyörämatkailijoille. Myöskään pyörän huoltovälineiden kuten pyörän pumpun löytymistä kohteesta (3 kpl) tai pyörän pesun mahdollisuutta kohteesta (4 kpl) moni ei kokenut tärkeimmäksi kriteeriksi.

Vastausvaihtoehtoon ”joku muu” tulleissa vastauksista vastaajat kokivat tärkeäksi saada pyörä lukitussa tilassa vielä lukituksi johonkin kiinteään, jotta pyörä olisi varmasti turvassa. Myös pyörän saamista omaan huoneeseen toivottiin, joten pyörän turvallisuudesta oltiin erityisesti huolissaan. Ylipäänsä yöpymismahdollisuus kohteessa koettiin tärkeäksi sekä mahdollisuus ladata akkuja tai puhelimia. Kaksi vastanneista koki saunamahdollisuuden yhdeksi tärkeimmäksi kriteeriksi pyörämatkalla. Myös tarpeelliseksi koettiin, että kohteesta olisi tärkeä löytyä pyörän pumppu, pyöränkumin vaihtoon tarvittavat työkalut, huoltoteline pyörälle sekä muut yleisimmät työkalut pyörän huoltoon.

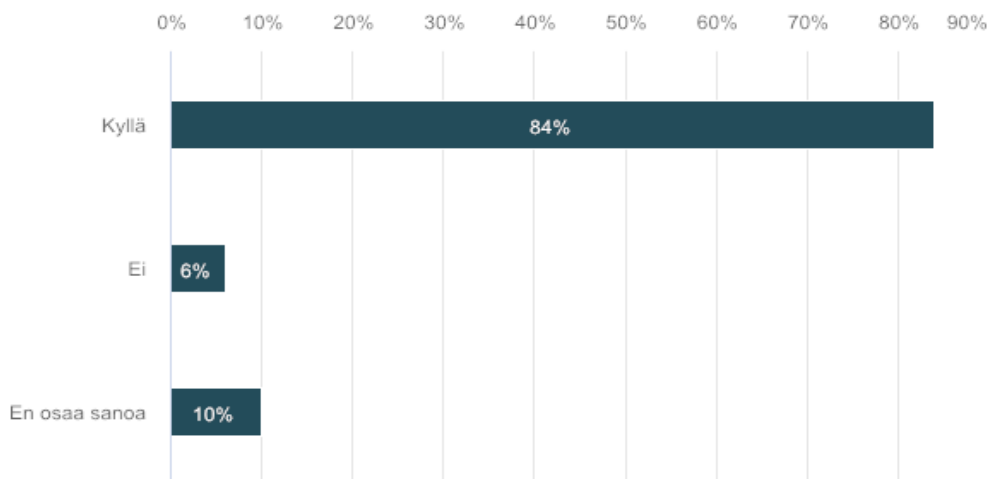


KUVIO 9. Millaiset palvelut kokisit erityisen tärkeäksi pyöräily-ystävällisessä yrityksessä/kohteessa (n=282)

Seuraavaksi halusin tietää, kokivatko pyöräilijät edellä mainitut pyöräily-ystävällisten palveluiden löytyminen kohteesta tärkeäksi omaa pyörämatkaa tai kohdetta suunnitellessa (Kuvio 10.) Suurin osa, eli 81 pyöräilijää vastasi kokevansa tällaiset palvelut hyödyllisiksi, ja vain 6 vastanneista ei kokenut pyöräily-ystävällisten palveluiden hyödyttävän omia pyörämatkojen suunnittelua. 10 pyöräilijää ei osannut sanoa olisiko pyöräily-ystävällisistä yrityksistä itselleen hyötyä.

Jätin kyselyyn mahdollisuuden perustella vastauksensa, ja kyllä- vastauksia oli perusteltu muun muassa pyöräily-ystävällisten kohteiden helpottavan reittien suunnittelua, jos reitillä olisi ensisijaisesti parempia yöpymiskohteita, sekä että kaikkea tietoa ei tarvitsisi etsiä itse. Palveluita haluttiin niin majoitusliikkeisiin, kuin pysähdyskohteisiin. Pyöräily-ystävällisistä palveluista toivottiin myös, että paikallistuntemus olisi kohteessa hallussa, ja henkilökunta tietäisi esimerkiksi hyvät telttapaikat lähistöltä.

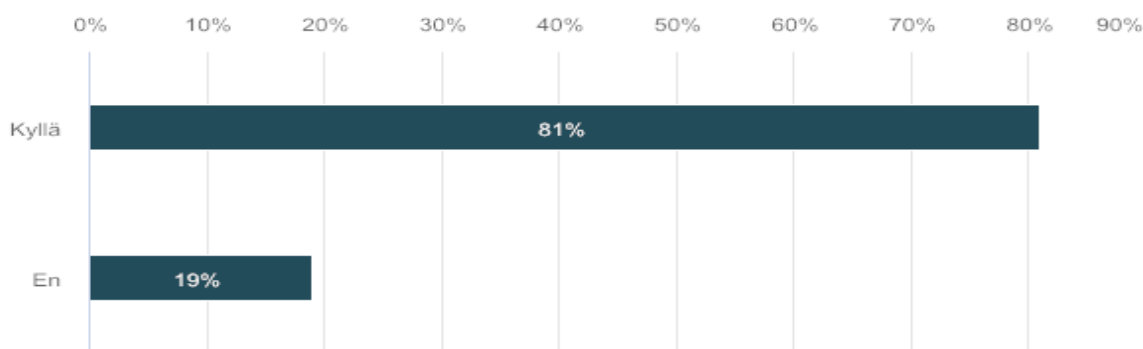
Tästä voi kuitenkin päätellä, että pyöräily-ystävällisiä palveluita on tärkeä kehittää myös Suomessa, ja pyöräily-ystävällisille yrityksille on kysyntää.



KUVIO 10. Koetko että hyötyisit pyöräily-ystävällisistä palveluista pyörämatkaa ja kohdetta suunnitellessa? (n=97)

Viimeisenä halusin selvittää, kokevatko pyöräilijät tarvitsevansa enemmän tietoa eri pyöräilymatkakohteista Suomen sisällä (Kuvio 11.) Tässäkin suurin osa, eli 79 vastaajaa koki tarvitsevansa enemmän tietoa ja 18 ei kokenut tarvitsevansa enempää tietoa.

Tällä hetkellä Internetiä selatessa tuntuu, että pyörämatkakohteiden tieto on siellä todella hajanaisesti ja selkeää tietoa kohteista on vaikea löytää.



KUVIO 11. Koetko, että tarvitsisi enemmän tietoa eri pyöräilymatkakohteista Suomen sisällä. (n=97)

7.4 Pyöräilijöiden vapaat kommentit pyörämatkailusta

Lisäsin kyselyn loppuun mahdollisuuden kirjoittaa omia vapaita kommentteja ja kehitysehdotuksia pyörämatkailuun liittyen Suomessa. Kommentteja kyselyyn tuli 52 kappaletta, eli yli puolet kyselyyn vastanneista (n. 56 %) halusi avata tarkemmin kehityskohteita Suomen pyörämatkailussa.

Suuri osa avoimeen kysymykseen vastanneista toivoi selkeämmin merkittyjä reittejä, sekä toivoi enemmän merkittyjä reittejä pikkuteille. Myöskään teiden kunnosta Suomessa ei vastausten perusteella löydy selkeää tietoa. Nämä olisivat siis selkeästi suurin kehityskohde pyörämatkailussa. Selkeämmät ja merkityt pyöräreitit olisivat myös tärkeitä pyöräily-ystävälliselle matkakohteelle, jotta kohde tavoittaisi potentiaaliset asiakkaat.

”Suomeen tarvittaisiin enemmän merkittyjä, selkeitä reittejä Rannikkoreitin tapaan. On monia mukavia teitä, joita voitaisiin yhdistellä reitiksi pienin merkein ja viitoituksin. Mallia kannattaisi ottaa Saksasta.”

”Enemmän selkeitä merkittyjä pyöräreittejä (kaiken mittaisia), laadukkailla nettisivuilla, jotka ovat helposti saavutettavissa. Maanteiden kunnosta ja pyöräilymukavuudesta eri teillä enemmän tietoa”

”Teiden kuntoon liittyvät tiedot voisivat olla paremmin nähtävillä. Esim. hiekkateitä ei ole merkitty nyt”

Myös pyöräilijöiden palveluita toivottiin kartalle tai nettisivuille, sekä teiden varsille toivottiin lepopaikkoja. Vastauksissa nousi esiin myös esimerkiksi Bed and Breakfast-tyyliset majoitusmuodot, ja niiden vähäisyys Suomessa. Pidemmät monen yön pyörämatkat tulevat kalliiksi, jos jokainen yö täytyy viettää hotellissa, joten pyöräilijät saattavat näin suosia enemmän halvemman budjetin yöpymisvaihtoehtoja.

”Olisi hyvä, jos olisi kätevä karttapalvelu, josta löytyisi reittejä sekä pyörämatkailun kannalta relevantteja palveluita matkan varrella (mistä ruokaa, missä yöpyä, nähtävyyksiä jne.).”

"Pyöräreitit ja kohdetietoja/nähtävyydet palvelut voisi saada yhden nettisivun tai apin alle. Nyt joutuu etsimään joka kunnan/kaupungin/alueen reittejä ja nähtävyyksiä sadoilta sivuilta. Voisi ottaa esimerkkiä miten Virossa on hoidettu asia. Esim. RMK-app in avulla yms."

"Pyörämatkailuun sopivasta majoitustoiminnasta kaipaisi lisätietoa. Leirintäalueita on harvassa, b & b paikoista vaikea löytää tietoa."

"Bead & breakfast verkosto on aika harva ja huono, jos vertaa esim. Ranskaan tai Englantiin."

Paljon kommentteja kyselyssä tuli pyörrien kuljetuksiin liittyen esimerkiksi juniin toivottiin lisää pyöräpaikkoja. Myös monipuolisempia mahdollisuuksia pyörän kuljetukseen toivottiin.

"Ehdotuksena kohdistuu valitettavasti vain yhteen yhtiöön, mutta juniin on saatava lisää pyöräpaikkoja."

"Kaipaisin parempia mahdollisuuksia kuljettaa pyörää julkisissa kulkuvälineissä, sillä se mahdollistaisi pääsyn useampiin kohteisiin/reiteille."

"Julkisten kulkuneuvojen käytön helpottaminen pyöräily kalustoa siirreltässä."

Lisäksi yksi kyselyyn vastanneista toivoi Suomeen juurikin luvussa 5 mainitun Bikefriendly- yrityksen tapaista konseptia. Sivulla olisi selkeä listaus hotelleista, jotka kuuluisivat pyöräily-ystävälliseen konseptiin, sekä sisältäisivät mitä pyöräily-ystävällisiä palveluita kyseisessä hotellissa olisi.

"Pyöräily-ystävälliset Hotellit" listaus tai nettisivut. Vertaa, Cycling friendly hotels Italy."

Muutammat vastaajat olivat myös nykyiseen pyörämatkailun tilaan tyytyväisiä, eikä kaikilla ollut tarvetta pyöräily-ystävällisille palveluille.

"Olen melko tyytyväinen nykytilanteeseen. Yleensä kannan kaikki varusteet mukani, enkä harrasta majoituspalveluita. Ajelen sopivaan paikkaan ja laitan teltan pystyyn. Yleensä helteisinä kesäpäivinä pyrin löytämään ensin uimarannan ja peseydyttyäni etsin melko lyhyen matkan päästä majoitukseen sopivaa aluetta."

8 JOHTOPÄÄTÖKSET

Tutkimuksessa selvitin pyörämatkailijoiden omia kokemuksia pyörämatkailun toimivuudesta Suomessa, sekä pyöräilijöiden kiinnostusta pyöräily-ystävällisiin palveluihin. Kyselyn tuloksia tarkasteltuani päädyin siihen johtopäätökseen, että pyörämatkailu verrattuna keski- tai Etelä-Eurooppaan, on vielä aivan alkutekijöissään. Pyöräily-ystävällisille palveluille on myös Suomessa paljon kysyntää, joten niitä on tärkeä lähteä kehittämään. Moni vastaajista vertasi avoimessa kysymyksessä Suomen pyörämatkailua ulkomailla toimivaan pyörämatkailuun, ja kertoi kuinka monessa muussa maassa pyörämatkailu toimii paljon paremmin.

Kyselyssä yllättävää oli, kuinka suurin osa vastaajista oli kuitenkin tyytyväisiä oman paikkakuntansa reitteihin (kuvio 5), vaikka avoimissa vastauksissa (kohta 7.4) päällimmäisenä esiin noussut kehityskohde oli juurikin reittien parantaminen Suomessa. Selkeälle karttapalvelulle pyöräreiteistä ja pyörämatkakohteista oli erityisesti paljon kysyntää. Tätä asiaa olisi tärkeää lähteä ensimmäisenä kehittämään Suomessa, koska jos suomalaisille pyörämatkailijoille on vaikea löytää informaatiota pyörämatkailureiteistä, ulkomaalaisille pyörämatkailijoille tämä on vielä vaikeampaa vieraan kielen takia. Kartat ja informaatiot reiteistä olisi hyvä saada vähintään sekä suomeksi, että englanniksi. Myös tienviitat teiden varsille pyöräreiteistä olisivat hyödyllisiä. Tämä lisäisi myös saavutettavuuden helpottamista matkakohteisiin.

Jos matkailuyritykseen haluaa houkutella potentiaalisia pyörämatkailijoita, pyöräily-ystävälliset palvelut ovat tässä todella isossa roolissa. Myöskään syrjäisemmät kohteet eivät ole este pyörämatkailijoille, koska pyöräilijät monesti jopa suosivat pienempiä hiekkateitä mieluummin, mitä vilkkaita maanteitä. Palveluita miettiessä kannattaa asettua pyöräilijän rooliin ja yrityksen kannattaa ottaa huomioon, että pyöräily on fyysisesti rankkaa ja energiaa kuluttavaa. Tämän takia pyöräilijöille yksi varmimmista pysähdyspaikoista on joko ruokailun takia, tai virkistäytymisen ja nukkumisen takia. Hyvässä pyöräilijöitä varten suunnitellussa matkailuyrityksessä olisi siis vähintään hyvä olla peseytymis- ja ruokailumahdollisuus, koska niiden olemassaolo saattaa houkutella pyöräilijät kyseiseen yritykseen. Lisäksi ruuan olisi hyvä olla myös laadukasta, koska täytyy muistaa, että pyöräilijät ovat myös lomalla ja vapaa-ajalla olevia matkailijoita, eivätkä he välttämättä tule syömään pelkästään vain energian tankkauksen takia. Ruokailu on myös oma osansa matkailukokemusta.

Pysähdysten ajaksi pyöräilijöille on myös erityisen tärkeää saada pyörä lukituksi suljettuun paikkaan. Pyörä on kuitenkin pyöräilijän tärkein varuste, joten sen turvallisuuden panostaminen on tärkeää, ja näin pyöräilijän ei tarvitse huolehtia liikaa, ettei pyörää varasteta pysähdysten aikana. Cyclocross- ja gravel-pyörät olivat suosituimpia pyörätyyppejä kyselyyn vastanneiden joukosta, joten erityisesti näihin kuuluvien varaosien ja huoltovälineiden löytyminen kohteesta olisi iso plussa. Myös maantiepyörät ja retkipyörät kannattaa ottaa huomioon pyöräystävällisissä palveluissa. Jos haluaa antaa ammattilaista palvelua pyöräilijöille, matkailuyrityksen henkilökunnan olisi hyvä olla tietoinen alueen pyörähuoltamoista tai esimerkiksi hyvistä telttailu- ja leiripaikoista lähistöllä.

Kuten luvussa 2.5 kerroin, pyörämatkailijat tuottavat matkailuun paljon tuloja, joten pyörämatkailijat voivat olla tärkeitä potentiaalisia asiakkaita myös erityisesti hieman syrjäisemmissä kohteissa. Kuviosta 7. näkee, että iso osa pyöräharrastajista käy aktiivisesti pidemmällä pyörämatkoilla. Tämä tarkoittaa sitä, että he myös tuovat tuloja matkakohteisiin. Onnistuneella asiakaskokemuksella matkailijoilla on suurempi mahdollisuus palata uudestaan kohteeseen, tai suositella kohdetta eteenpäin myös muille potentiaalisille matkailijoille. Myös kohdasta 10. voi päätellä, että pyöräilijät mieluiten valitsevat kohteen jos he kokevat, että he saavat siellä juuri heille suunnattu palveluita.

8.1 Luotettavuuden arviointi

Määrällisessä tutkimuksessa luotettavuutta voi arvioida reliabiliteetin ja validiteetin käsitteiden avulla. Reliabiliteetilla tarkoitetaan johdonmukaisesti analysoitua tutkimusta, sekä mittaustulosten toistuvuutta. Validiteetilla taas tarkoitetaan sitä, että analyysissä käytetyt mittarit mittaavat juuri sitä, mitä on tarkoituskin mitata. (KvantiMOTV 2008)

Raportoin tutkimuksen totuudenmukaisesti ja avoimesti. Käytin tässä opinnäytetyössä lähteinä paljon erilaisia nettilähteitä erityisesti teoriaosuuksissa, koska niistä löysin parhaiten ajankohtaista tietoa pyörämatkailusta ja sen kehittymisestä Suomessa. Käytin lähteinä myös kirjoja, joista löysin teoriatietoa muun muassa pyöräilyyn liittyen. Etsin työssä käytetyt lähteet lähdekriittisesti, ja mietin jokaisen lähteen kohdalla niiden luotettavuutta. Lähteet ovat tuoreita, vaikka osasta nettilähteistä ei löytynyt julkaisuvuotta. Vanhin lähteistä on nettijulkaisu vuodelta 2007 kvantitatiivisista menetelmistä. Suurin osa lähteistä on kuitenkin 2020 vuoden molemmin puolin julkaistua tietoa. Kaikki tässä opinnäytetyössä käytetyt lähteet on myös merkitty tekstiin ohjeiden mukaisesti.

Ilman julkaisuvuotta olevia lähteitä oli esimerkiksi Bike Friendlyn sivusto. Sivustolta kuitenkin näkee sen olevan vielä aktiivinen, joten sitä voi pitää luotettavana lähteenä. Myöskään Kuopion pyöräreiteistä kertovalla sivustolla ei näkynyt julkaisuajankohtaa, mutta sivusto on Kuopion kaupungin ylläpitämä. Sitäkin voi näin ollen pitää luotettavana. Muita nettilähteitä oli muun muassa European Cyclist Federationin sivusto, joka on Eurooppalainen pyöräilyjärjestö. Suomalaisista lähteistä käytin muun muassa Business Finlandin sivustoa, sekä tämän opinnäytetyön toimeksiantajan Pirjo Räsäsen kirjoittamaa kirjaa ”Fillariopas, reittejä Helsingistä länteen”. Myös Ellare Oy:n sivusto on tämä opinnäytetyön toimeksiantajan oma yritys, joten tietoa sieltä voi pitää luotettavana.

Pyörämatkailussa hyviä tiedonlähteitä on myös itse pyörämatkailua harrastavat ihmiset, koska heiltä löytyy käytännön kokemusta ja tietoa aiheesta. Käytin opinnäytetyön pyörämatkailuosiossa lähteenä monesti Cycloscope nettilähdettä, joka on kahden pyörämatkailijan kirjoittama blogi. He ovat matkanneet 40 000 km ja yhteensä 43 eri maassa. He ovat laittaneet matkoistaan myös kuvia ja videoita, joilla sivuston ja heidän kokemusten aitouden pystyy todistamaan. Tämän takia on todennäköistä, että Cycloscopessa olevaa tietoa pystyy pitämään luotettavana. (Cycloscope 2017)

Tutkimusosuutta tehdessä haasteina minulla oli miettiä juuri ne olennaiset kysymykset, mihin halusin saada vastaukset. Myös kyselyjoukon rajaaminen mietitytti, koska en ollut varma, kuinka isolle

joukolle pyöräilijöitä minun kannattaisi kysely lähettää. Pohdittaessa tutkimuksen validiteettia koen, että se oli hyvä. Validiteetti kertoo miten hyvin käytetty mittausmenetelmä sopii juuri tutkimuksessa mitattavaan ominaisuuteen. (Hiltunen 2009.) Mielestäni tämän opinnäytetyön tutkimuksen mittarin validiteetti sopi hyvin tutkittavaan aiheeseen, koska kvantitatiivisella tutkimuksella sai selkeän kuvan eri pyöräilijöiden profiileista ja näkemyksistä heidän kehityskohteista pyörämatkailussa Suomessa. Suunnittelin kyselyn myös huolella, jotta kysymykset vastasivat tämän opinnäytetyön tutkimusongelmaa, joka oli pyöräystävällisyyden kehittäminen matkakohteisiin.

Tutkimusosuutta ajatellen internet-kyselyissä väärinkäsitysten mahdollisuus on suuri ja vastausten tarkkuus on kyseenalaista. (Heikkilä 2014.) Yritin kuitenkin luoda kysymyksistä mahdollisimman selkeitä, jotta kysymyksiä ei voisi väärinymmärtää. Facebook-ryhmien yhteenlaskettujen pyöräilijöiden määrä oli 3017, ja kyselyyn vastasi 97 ihmistä, joten kyselyn vastausprosentti oli melko pieni (noin 3,2 %). Tässä täytyy kuitenkin olettaa, että osa pyöräilijöistä ei kuulunut molempiin ryhmiin. Pienen vastausprosentin takia kyselystä ei saanut kuitenkaan aivan niin kokonaisvaltaista kuvaa pyörämatkailusta Suomessa, kuin silloin, jos suurempi määrä pyöräilijöitä olisi kyselyyn vastannut.

Lisäksi tutkimuksen luotettavuuteen vaikutti kyselyn vastaajien anonymiteetti. Vastaajista ei voinut varmaksi tietää, olivatko he vastanneet kysymyksiin totuudenmukaisesti. Uskon kuitenkin, että suurin osa kyselyyn vastanneista vastasi totuudenmukaisesti, koska kyselykohteena oli juurikin pyöräilyn kehittäminen, joka hyödyttäisi myös vastaajia. Kyselyyn vastaaminen oli myös vapaaehtoista, joka omalta osalta lisäsi luotettavuutta. Lisäksi luotettavuuteen vaikutti se, että vastaajista ei voinut tietää varmaksi, olivatko kaikki vastanneet pyöräilyharrastajia. ”Suomalaiset retkipyöräilijät”- Facebook-ryhmä on kuitenkin suljettu ryhmä, joten päättelen, että kaikki jotka ryhmään ovat halunneet liittyä, ovat pyöräilyharrastajia. ”EPO-Empaattiset pyöräilijät”-ryhmä on avoin ryhmä kaikille, mutta en myöskään usko, että ryhmään olisi liittynyt muut kuin pyöräilyharrastajat.

Otin myös huomioon eettiset näkökulmat tätä tutkimusta tehdessä. Tutkimusetiikassa painottuu ihmisten vapaudet ja oikeudet muun muassa yksityisyyden ja tietoturvan säilyttämiseen. (Kosonen 2018) Tässä tutkimuksessa kysely oli anonymi, joten vastaajien henkilötietoja ei näkynyt missään, ja vastaajia ei näin pystynyt kyselyn perusteella tunnistamaan.

9 POHDINTA

Opinnäytetyön tekeminen oli minulle todella mielenkiintoista, koska työtä aloittaessa minulla itsellä ei ollut aiempaa kokemusta pyörämatkailusta. Näin ollen minulla ei ollut myöskään paljon käsitystä pyörämatkailun tilasta Suomessa. Aiheena pyöräystävällisten palveluiden kehittäminen oli myös todella kiinnostava, koska en itse palvelualalla työskennelleenä ollut aiemmin tajunnut miettiä myös pyörämatkailijoiden eri tarpeita kohteissa. Koen siis, että tämän opinnäytetyön tekeminen oli minulle opettavaista ja ammatillisesti kehittäväää. Kiinnostukseni pyörämatkailua kohtaan kasvoi työtä tehdessä valtavasti, ja sai myös minut harkitsemaan pyörämatkalle lähtemistä tulevaisuudessa.

Tämän opinnäytetyön tekeminen prosessina oli minulle kuitenkin melko pitkä. Aloitin opinnäytetyön keväällä 2020, jolloin koronapandemia alkoi, ja monen arki muuttui paljon. Työskentelin tällöin itse ravintoloissa, jotka koronan takia tuolloin suljettiin. Epävarman työtilanteen takia ajattelin aloittaa opinnäytetyön kirjoittamisen, koska halusin käyttää kaiken vapaa-ajan hyödyksi, ja edistää näin myös opintoja. Ravintolat kuitenkin avattiin kesään mennessä, joten töiden takia en kerennyt lopulta perehtyä opinnäytetyöhön niin paljon, kuin olisin halunnut. Syksyllä alkoi töiden lisäksi uudet kurssit koulussa, joten pääsin aloittamaan kunnolla opinnäytetyön kirjoittamisen vasta joulukuussa 2020. Alkuun päästyä sain kuitenkin opinnäytetyön teoriaosuuden kirjoitettua parissa kuukaudessa, jolloin pääsin tutkimusosuuteen helmikuun 2021 aikana. Tämän jälkeen analysoin tulokset ja toukokuussa 2021 sain opinnäytetyön kokonaisuudessa valmiiksi.

Pidän eniten itsenäisestä tekemisestä, joten opinnäytetyön kirjoittaminen oli minulle sopiva tapa päästä tekemään juuri oman näköinen työ. Pidin myös siitä, että pystyin aikatauluttamaan opinnäytetyön tekemisen juuri omiin menoihin sopivaksi, vaikka aikataulutuksen kanssa olikin välillä haasteita. Opin kuitenkin aikataulutuksen merkityksen työn etenemisen ja valmistumisen kannalta.

Opinnäytetyön tekemisessä halusin lähteä avaamaan työtä ensin teoriapohjalta aivan perusasioista pyöräilyssä, kuten eri pyörätyypeistä ja pyörämatkailusta yleisesti. Näin pystyin myös itse saamaan paremman käsityksen eri pyörämatkailuun soveltuvista pyöristä ja pyörämatkailun peruskäsitteistä ennen tutkimusosuuteen siirtymistä. Erityisesti eri reittejä etsiessä huomasin myös itse, kuinka pyörämatkailusta löytyvän tiedon etsiminen oli yllättävän vaikeaa, koska tieto oli hajanaisesti monessa eri paikkaa.

Vaikka kyselyn vastaajaprosentti jäi pieneksi, vastauksista sai silti yhtenäisen kuvan pyörämatkailusta Suomessa. Tutkimusta tehdessä huomasin, että olisin voinut tehdä osaan kysymyksistä lisäkysymyksiä antaen vastaajille mahdollisuuden perustella vastauksiaan. Näin olisin saanut laajempaa tietoa aiheista. Esimerkiksi kysymykseen vastaajien tyytyväisyydestä asuinpaikkojen pyöräreitteihin, olisin kaivannut lisätietoa reiteistä ja tiettyjen reittien puutteista. Suurin osa kyselyyn vastaajista ei ollut ikinä käynyt opastetulla pyörämatkalla, joten mielenkiintoista olisi myös tehdä tähän jatkotutkimus mahdollisesta suomalaisten pyöräilijöiden kiinnostuksesta osallistua opastetuille pyörämatkoille.

Tämä tutkimus oli siis suuntaa antava tutkimus pyörämatkailusta, ja tästä voisi hyötyä esimerkiksi eri matkailuyritykset, jotka tarvitsisivat enemmän tietoa pyörämatkailijoista, ja heidän tarpeistaan. Tämän opinnäytetyön tulokset antavat siis uusia näkökulmia pyörämatkailun kehittämiseen pyörämatkailun yleistyessä maailmalla ja myös Suomessa.

LÄHTEET

BIKEFRIENDLY n.d. We are cyclist working for cyclist. [Viitattu 2021-01-27] Saatavissa: <https://bikefriendly.bike/>

BIKESTER 2021. Opas retkipyörän valintaan. [Viitattu 2021-01-23] Saatavissa: <https://www.bikester.fi/opas-retkipyoran-valintaan/1058.html>

BIKESTER n.d. Valitse oikea pyörä retkeilyyn. [Viitattu 2021-01-23] Saatavissa: <https://www.bikester.fi/info/valitse-oikea-pyora-retkeilyyn/>

BUSINESS FINLAND 2020. Pyörämatkailun edistämiseen 25 000 euron valtionavustus. [Viitattu 2021-01-23] Saatavissa: <https://www.businessfinland.fi/ajankohtaista/uutiset/2020-visit-finland/pyorailymatkailun-edistamiseen-25-000-euron-valtionavustus>

BUSINESS FINLAND 2020. Tervetuloa pyöräilijä-merkki on julkaistu. [Viitattu 2021-01-23] Saatavissa: <https://www.businessfinland.fi/ajankohtaista/uutiset/2020-visit-finland/tervetuloa-pyorailija--merkki-on-julkaistu>

BUSINESS FINLAND 2020. Luontoaktiiviteettien tuotesuosituksset nyt koottuna yksiin kansiin. [Viitattu 2021-01-27] Saatavissa: <https://www.businessfinland.fi/ajankohtaista/uutiset/2020-visit-finland/luontoaktiiviteettien-tuotesuosituksset-nyt-koottuna-yksiin-kansiin>

CYCLOSCOPE 2020. How to travel by bicycle: a beginners guide to start bike touring. [Viitattu 2021-01-27] Saatavissa: <https://cycloscope.net/travel-bicycle-start-bike-touring>

CYCLOSCOPE 2020. Cycling Finland: climate, costs, camping and the most beautiful bike roads. [Viitattu 2021-01-27] Saatavissa: <https://cycloscope.net/cycling-finland>

ECF N.d. Our mission [Viitattu 2020-05-12] Saatavissa: <https://ecf.com/who-we-are/our-mission>

ECF 2017. Cycling facts and figures. The benefits of cycling. [Viitattu 2021-01-20] Saatavissa: <https://ecf.com/resources/cycling-facts-and-figures>

EFC 2012. The European cycle route network Eurovelo study. [Viitattu 2021-02-16] Saatavissa: <https://ecf.com/files/wp-content/uploads/The-european-cycle-route-network-EuroVelo.pdf>

ECF 2012. Cycling facts and figures. The benefits of cycling. Business. [Viitattu 2021-01-20] Saatavissa: <https://ecf.com/resources/cycling-facts-and-figures>

EDELHEIM, J. & ILOLA, H. 2017. Matkailututkimuksen avainkäsitteet. Turenki. Hansaprint Oy.

ELECTROBIKE 2020. Tietoa sähköpyöristä. [Viitattu 2021-01-23] Saatavissa:

<https://www.electrobike.fi/tietoa-sahkopyorista>

ELLARE OY n.d. Kannattavaa liiketoimintaa luonnosta [Viitattu 2021-03-02] Saatavissa:

<https://www.ellare.fi/>

ELLARE OY 2019. Onko pyörämatkailussa Suomen matkailun tulevaisuus? [Viitattu 2020-05-12] Saa-

tavissa: <https://www.ellare.fi/pyoramatkailu/onko-pyoramatkailussa-suomen-matkailun-tulevaisuus/>

ELLARE OY 2020. Laaja-alaista matkailun osaamista [Viitattu 2020-05-12] Saatavissa:

<https://www.ellare.fi/yritys/>

ELLARE OY 2020. Pyörämatkailututkimus [Viitattu 2021-16-02] Saatavissa:

<https://www.poljin.fi/sites/default/files/pyoramatkailuseminaari.pdf>

EUROVELO n.d. Discover Europe by bike. [Viitattu 2021-04-02] Saatavissa:

<https://en.eurovelo.com/about-us>

EUROVELO 2020. Bringing together European cycling friendly service schemes. [Viitattu 2021-02-04]

Saatavissa: https://pro.eurovelo.com/news/2020-04-30_bringing-together-european-cycling-friendly-service-schemes

HEIKKILÄ, Tarja 2014. Kvantitatiivinen tutkimus [Viitattu 2021-02-25] Saatavissa:

<http://www.tilastollinentutkimus.fi/1.TUTKIMUSTUKI/KvantitatiivinenTutkimus.pdf>

HILTUNEN, Leena 2009, Validiteetti ja reliabiliteetti. [Viitattu 2021-03-02] Saatavissa:

http://www.mit.jyu.fi/ope/kurssit/Graduryhma/PDFt/validius_ ja_reliabiliteetti.pdf

HIRVONEN, Matti 2020. Suomeen perustetaan Pyörämatkailukeskus [Viitattu 2020-05-18] Saatavis-

sa: <https://www.poljin.fi/fi/uutiset/2020/04/17/suomeen-perustetaan-pyoramatkailukeskus>

KOSONEN, M., LAAKSONEN, S., RYDENFELT, H., TERKAMO-MOISIO, A. 2018. Sosiaalinen media ja tutkijan etiikka [Viitattu 2021-14-05] Saatavissa: <https://journal.fi/mediaviestinta/article/view/69924>

KVANTIMOTV 2007. Kvantitatiivisten menetelmien tietovaranto [Viitattu 2021-02-25] Saatavissa:

<https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/intro.html>

KVANTIMOTV 2008. Mittaaminen: Mittarin luotettavuus [Viitattu 2021-05-15] Saatavissa:

<https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/mittaaminen/luotettavuus.html#reliabiliteetti>

LIKKUVAKUOPIO n.d. Kuopion pyöräilyreitit. [Viitattu 2021-02-04] Saatavissa:

<https://liikkuvakuopio.fi/liikuntapaikat/pyorailyreitti/kuopion-pyorailyreitit/>

LUIKKU, Susanna 2020. Korona nosti suomalaiset pyörän selkään, sähköpyörien myynti rajussa kasvussa. [Viitattu 2021-27-01] Saatavissa: <https://www.apu.fi/artikkelit/korona-nosti-suomalaiset-pyoran-selkaan-sahkopyorien-myynti-rajussa-kasvussa>

LUONNONVARAKESKUS 2020. Koronavaikutukset suurimpia luontomatkailulle. [Viitattu 2021-01-27] Saatavissa: <https://www.luke.fi/uutinen/koronavaikutukset-suurimpia-luontomatkailulle-pitkittyva-pandemia-lisaa-epavarmuutta-myos-elintarvike-ja-metsasektoreilla/>

MENSLINE n.d. Cycling- the exercise for positive mental health. [Viitattu 2021-02-04] Saatavissa: <https://mensline.org.au/mens-mental-health/cycling-positive-mental-health/>

METSÄHALLITUS 2021. Retkipyöräily. [Viitattu 2021-01-27] Saatavissa: <https://www.luontoon.fi/pyoraily/retkipyoraily>

NASKILA, Antero N.d. Pyörämatkailun kehitys Suomessa [Viitattu 2020-05-17] Saatavissa: https://matkailijayhdistys.fi/application/files/7614/7747/4439/1.9_antero_naskila_pyoramatkailun_kehitys_suomessa.pdf

POLIISI 2020. Polkupyörävarkaudet. [Viitattu 2021-02-26] Saatavissa: <https://poliisi.fi/polkupyoravarkaudet>

PYÖRÄILYKUNTIEN VERKOSTO 2020. Toiminta [Viitattu 2020-05-18] Saatavissa: <https://www.poljin.fi/fi/toiminta>

PYÖRÄILYVUOSI 2020. Tervetuloa pyöräilijä. [Viitattu 2021-01-27] Saatavissa: https://pyoraailyvuosi.fi/wp/wp-content/uploads/2021/01/Tervetuloa-pyorailija_hakemuslomake_majoituspalvelut.pdf

PYÖRÄILYVUOSI 2020. Pyörämatkailukeskus. [Viitattu 2021-01-27] Saatavissa: <https://pyoraailyvuosi.fi/pyoramatkailu2/>

PYÖRÄLIITTO 2020. Pyöräliitto valvoo etujasi [Viitattu 2020-05-18] Saatavissa: <https://pyoraliiitto.fi/>

PYÖRÄMATKAILU.COM 2013. Mitä pyörämatkailu on? [Viitattu 2020-05-17] Saatavissa: <http://www.pyoramatkailu.com/mita-pyoramatkailu-on/>

RÄSÄNEN, Pirjo 2012. Fillariopas, reittejä Helsingistä länteen. Viro: Printon.

RYDOZE 2020. 101 beneficts of cycling- according to a pro cyclist. [Viitattu 2021-02-04] Saatavissa: <https://www.rydoze.com/cycling-benefits/>

SANDQVIST, S., MYLLYMÄKI, T. & STOLZE, M. 2020. Ylläs ympäri vuotiseksi- hanke, tutkimusraportti. [Viitattu 2021-02-16] Saatavissa: <https://www.yllas.fi/media/yllas-ymparivuotiseksi/pdf/tutkimusraportti.pdf>

STADIUM n.d. Pyöräopas. [Viitattu 2021-23-01] Saatavissa: https://www.stadium.fi/guide/guide-bicycle-help?gclid=CjwKCAiAr6-ABhAfEiwADO4sfVdgd4K-nbhL399b6IzvsWdKiXJa66ej03knZvUCJ1LNG0aqJsU6BoCpqQAvD_BwE

SUOMEN PYÖRÄKESKUS OY 2016. Pyörän valitseminen. [Viitattu 2021-21-01] Saatavissa: <https://www.pyorakeskus.fi/pyoran-valitseminen>

VELOSPORT 2019. Kuinka valitset sopivan pyörämallin. [Viitattu 2021-21-01] Saatavissa: <https://velosport.fi/2019/04/18/kuinka-valitset-sopivan-pyoramallin/>

LIITE 1. KYSELYPOHJA

Pyörämatkailu Suomessa

1. Ikä

- 18-30
- 31-45
- 46-60
- 61 >>

2. Asuinpaikka

- Pohjois-Suomi
- Itä-Suomi
- Keski-Suomi
- Länsi-Suomi
- Etelä-Suomi

3. Sukupuoli

- Nainen
- Mies
- Joku muu/En halua kertoa

[Seuraava](#)

Pyörämatkailu Suomessa

4. Kuinka paljon pyöräilet vapaa-aikanasi

- Päivittäin
- Noin muutaman kerran viikossa
- Muutaman kerran kuussa tai harvemmin
- Vain kesäisin
- Joku muu

5. Yleisesti oletko tyytyväinen asuinpaikkakuntasi pyöräilyreitteihin

- Kyllä
- En
- En osaa sanoa

6. Millaista pyörätyyppejä käytät

- Maantiepyörä
- Maastopyörä
- Kaupunkipyörä
- Hybridi/fitnesspyörä
- Cyclocross/ gravelpyörä
- Retkipyörä/ touring-pyörä
- Fatbike
- sähköpyörä
- Joku muu, mikä

[Edellinen](#)[Seuraava](#)

Pyörämatkailu Suomessa

7. Montako pidempää pyörämatkaa olet tehnyt (päiväreissu tai pidempi)

- 0
 1-2
 3-9
 10 tai enemmän

8. Oletko ollut järjestetyllä/opastetulla pyörämatkalla, ja jos olet niin missä paikkakunnalla/maassa

- Kyllä, Suomessa
 Kyllä, ulkomalla
 En

9. Millaiset palvelut kokisit erityisen tärkeäksi pyöräily-ystävällisessä yrityksessä/kohteessa max. 3

- Mahdollisuus peseytyä
 Mahdollisuus pestä pyörä
 Mahdollisuus jättää pyörä lukittuun tilaan
 Mahdollisuus ostaa syötävää mukaan
 Mahdollisuus ruokailu kohteessa
 Majoitusliikkeessä aikalistettu aamupala
 Mahdollisuus kuluttaa varusteita ja väitteitä
 Majoitusliikkeestä löytyisi pesukone
 Pyörän pumpun löytyminen
 Muiden pyörän huoltovälineiden löytyminen, esim.
 Asiantunteva henkilökunta (esimerkiksi lähialueiden matkakohteet/pyöräilyreitit olisivat henkilökunnalla tiedossa)
 Ilmainen Wifi kohteessa
 Joku muu, mikä?

Välitse enintään 3 vaihtoehtoa

Välittävät vaihtoehdot: 0

10. Koetko, että hyötyisit pyöräily-ystävällisistä palveluista pyörämatkaa ja kohdetta suunnitellessa?

- Kyllä
 Ei
 En osaa sanoa

11. Koetko, että tarvitsisit enemmän tietoa eri pyörämatkailukohteista Suomen sisällä?

- Kyllä
 En

12. Vapaat kommentit pyörämatkailusta Suomessa, ja kuinka sitä voisi kehittää.

Edellinen

Lähetä

LIITE 2. VASTAAJIEN VAPAAT KOMMENTIT PYÖRÄMATKAILUSTA

12. Vapaat kommentit pyörämatkailusta Suomessa, ja kuinka sitä voisi kehittää.

Vastaajien määrä: 52

Vastaukset
Vähemmän autoliikenteeltään olevat tiet voisi merkitä pyöräystävälliseksi kaupunkien välillä. Nuotio sekä laavupaikat olisi hyvä löytyä selkeästi jostain.
Tietoa turvallisista reiteistä, joilla välttää valtatie.
Buumi menossa, useamman tahon toivoisi siihen tarttuvan ja satsaavan pyörämatkailun kehittämiseen.
Suomeen tarvittaisiin enemmän merkittyjä, selkeitä reittejä Rannikkoreitin tapaan. On monia mukavia teitä, joita voitaisiin yhdistellä reitiksi pienin merkein ja viitoituksin. Mallia kannattaisi ottaa Saksasta. Lisäksi teiden varsille tarvittaisiin lepopaikkoja. On harvinaista löytää Suomesta paikkaa, jossa istahdaa syömään eväitä tai vain taukoilemaan. Lähinnä kirkot ovat tällaisia. Saksassa taukopaikkoja oli jatkuvasti.
Kansallisia pyöräreittejä voisi kehittää ja tuoda paremmin ihmisten tietoisuuteen. Usein merkatut reitit ovat olleet myös huonokuntoisia tai sisältäneet isompia teitä/pieniä hiekkateitä, jotka pitäisi osata ottaa huomioon reittiä suunnitellessa.
Reittien viitoitukset kuntoon valtakunnallisesti.
Pyörämatkailussa on paljon potentiaalia, jota ei ole osattu vielä hyödyntää. Jokin retki- tai pyöräilijän maps-sovellus olisi hyvä, jossa olisi mainittu edulliset yöpymispaikat, niin se helpottaisi pyörämatkailun reittien suunnittelussa. Nyt reittiä suunnitellessa joutuu googlettamaan erikseen camping alueet, SF-caravan alueet, maatilamajoitukset, yms yms....
Suomessa pitäisi rakentaa pyöräreittejä, joilla ei joudu ajamaan kapeilla pientareilla vilkasliikenteisten teiden varsilla. Muutakin ruokaa kuin pizzaa olisi kiva syödä ravintolassa!
9. kysymyksessä n. kaikki kohdat yhtä tärkeitä.
Enemmän selkeitä merkittyjä pyöräreittejä (kaiken mittaisia), laadukkailla nettisivuilla, jotka ovat helppoja saavutettavissa. Maanteiden kunnosta ja pyöräilymukavuudesta eri teillä enemmän tietoa.
"Pyöräily-ystävälliset Hotellit" listaus tai nettisivut. Vertaa, Cycling friendly hotels Italy.
Ehdotuksena kohdistuu valitettavasti vain yhteen yhtiöön, mutta juniin on saatava lisää pyöräpaikkoja.
Pikkuteiden ja metsäautoteiden hyödyntäminen valmiiksi tuoteistetuissa reiteissä
Olen melko tyytyväinen nykytilanteeseen. Yleensä kannan kaikki varusteet mukani, enkä harrasta majoituspalveluita. Ajelen sopivaan paikkaan ja laitan teltan pystyyn. Yleensä helteisinä kesäpäivinä

pyrin löytämään ensin uimarannan ja peseydyttyäni etsin melko lyhyen matkan päästä majoitukseen sopivaa aluetta.
Teiden kuntoon liittyvät tiedot voisivat olla paremmin nähtävillä. Esim. hiekkateitä ei ole merkitty nyt.
Nyt olen joutunut suunnittelemaan matkat ja etapit sen mukaan mistä löytää edullisen majapaikan ja niin että sieltä saa hyvän illallisen. Majoituspaikkoja on paikoittain todella huonosti. Samoin täytyy Google mapsilla etukäteen katsoa tiestön laatu, esim jos täytyy ajaa esim 20-30km isompaa tietä, että löytyykö piennarta. Sitä pidempää matkaa ei ole mielekästä ajaa isompaa tietä (2 numeroinen). Matkalla myös välipalojen saaminen usein hankalaa.
Kaipaisin parempia mahdollisuuksia kuljettaa pyörää julkisissa kulkuvälineissä, sillä se mahdollistaisi pääsyn useampiin kohteisiin/reiteille.

Kaipaisin parempia mahdollisuuksia kuljettaa pyörää julkisissa kulkuvälineissä, sillä se mahdollistaisi pääsyn useampiin kohteisiin/reiteille.
Rengasreitti aika hyvä. Tästä mallia muualle! Tosin ehkä moni tykkäisi leiriytyä matkan varrella kivassa privaatisessa paikassa myös telttailen? Voisi ehkä olla jopa mobiili varausjärjestelmä tsi first come first served, maksu mobilepay. Olisi kiva vähän valmisteltu telttapaikka, uimamahdollisuus, roskis/puucee tms. Tai ehkä haja-asutusalueella tämmöisten ylläpidosta lisätuloa (kesätöitä) vrt jorkamiehen oikeus, ehkä voisi toimittaa leirityjille tilauksesta vesipulloa/tilakaupan tuotteita tms?
Suomen pyöräreittiverkoston päivittäminen. Osa virallisten reittien merkeistä kadonneet tai kulahtaneet. Reittikarttoja huonosti tarjolla. Nähtävyydet reittien varrella olisi hyvä löytyä myös kartoista.
Julkisten kulkuneuvojen käytön helpottaminen pyöräily kalustoa siirreltäessä.
Kokoamalla järkevät, pyörällä helposti saavutettavissa olevat majoittumismahdollisuudet yhden palvelun alle. Erinomaisena esimerkkinä toimii Viron RMK:n ylläpitämä palvelu: https://www.loodusegakoos.ee/kuhuminna/voimaluste-otsing
Suomessakin on joitain yritelmiä vastaavasta, mutta tieto on liian hajallaan ja monelta osin aivan liian epätarkkaa tai vanhentunutta. Lisäksi Suomessa vapaasti käytettävät laavu- ja nuotiopaikat sijaitsevat yleensä niin sivussa pyöräreiteiltä, että niitä ei voi hyödyntää ainakaan maantiepainotteissa pyöräretkeilyssä
Pyöräilykelpoisista pienistä teistä olisi hyvä olla olemassa kartasto. Toki reitin suunnitteleminen esim. Google Maps ja Suunto Movescountin tai Stravan avulla on osa viehätystä pyörämatkailussa. Mutta voisin kuvitella madaltavan kynnyistä ryhtyä pyörämatkailuun.
Reittien turvallisuuden parantaminen. Selkeämmät nettisivut, joiden avulla suunnitella reittejä.
Ollaan perustettu Suomen ensimmäinen sähköpyörämatkailuun erikoistunut matkatoimisto viitisen vuotta sitten ja ollaan itse innokkaita pyörämatkailijoita. Kehitysideoita käytännön kokemuksesta: - Mitä kauemmaksi pääkaupunkiseudulta mennään, sitä haastavampaa on löytää kivoja majapaikkoja, joissa mahdollisuus ruokailla, sopivien päivämatkojen päässä - Oleellista on, että majapaikasta saa vähintään illallista ja aamiaista. Ja lomalla kun ollaan, niin laadukas ruoka iso plussa. - pyörämatkailuja arvostaa saunamahdollisuutta - Osa saariston lautoista lopettaa kulkemisen elokuun loppupuolella (esim. Rengastie), pidempi kausi lautoille

<ul style="list-style-type: none"> - VR:lle enemmän pyöräpaikkoja ja aikaisempi varausmahdollisuus - pyörämatkailijoilla on yleensä itsellä mukana omaan pyörään sopivat varaosat & välttämättömät huoltovälineet, mutta kaikkeen ei voi varautua. On hyvä jos majapaikan pitäjät ovat kartalla paikkakunnan potentiaalisista pyöräkorjaajista tms
Reitistöä kunnostettava ja reitistöt kartalle
Suomessa on hyvä pyöräillä. Hankalaksi tekee sen, että saman reitin varrella on sekä ajoittain pyörätietä kuten Oulu-liminka ja Raahe-Pyhäjoki mutta vastaavasti välit Liminka-Raahe ja samalla tiellä Pyhäjoki-Kalajok pitää ajaa autojen seassa.
Reitit pitäisi saada selkeästi esille, jotta suunnittelu helpottuu ja useampi matkailija innostuu pyöräilymatkailusta.
Reittien kuntoa tulisi parantaa ja pientareita leventää turvallisuussyistä.
Eurovelo ja muita testattuja reittejä lisää
Pyörän kuljetus joukkoliikennevälineissä esim junassa voisi olla helpompaa.
Enemmän pyöräpaikkoja VR-juniin. Lisää lauttavuoroja Saimaan pyöräreitille.
näin aivan ok

Pyöräreissaajien palvelut selkeästi kartalle, ja kartalta linkit ajantasaisille nettisivuille, joista selviävät palvelut ja yhteystiedot.
Olisi hyvä, jos olisi kätevä karttapalvelu, josta löytyisi reittejä sekä pyörämatkailun kannalta relevantteja palveluita matkan varrella (mistä ruokaa, missä yöpyä, nähtävyyksiä jne.).
B&B hinnat olisivat edullisia, eikä hotellihinnat kuten esim. Hangon rengastiellä. Olisi edullisia matkailukoteja tai pieniä leirintämökkejä varattuna pyöräilijöille.
Pyörämatkailun pullonkaula on liikennekulttuuri. Maanteitä pitkin pyörämatkaileminen ei tule olemaan suuren enemmistön harraste niin kauan kun maanteillä saa henkensä kaupalla pelätä hivottelevia ohittajia ja "kouluttajia". Koska liikennekulttuuria taitaa olla mahdotonta muuttaa, lienee parasta panostaa pyörämatkailussa maastopyöräilyn tai gravelin puolelle.
Bead&breakfast verkosto on aika harva ja huono, jos vertaa esim Ranskaan tai Englantiin. Viimeisten vuosien aikana olen myös huomannut että alemman tieverkon kunto on tosi huono.
"Hollannin malli" Friends op de fiets, tai sinnepäin, toimi myös Saksassa, Belgiassa, Englannissa. Verkosto, jossa tavalliset pyöräilyn ystävät tarjosivat puuron ja pedin 20€ yö. Verkosto mahdollisti markkinoinnin, luettelosta löytyi kaikki majoituksen tarjoajat. Jäsenmaksulla, 20€/vuosi, sait käyttöi-keuden luetteloon eli majoittajien yhteystiedot ja varaus hoidettiin suoraan palveluntarjoajien kanssa. Mahdollisti kattavan verkoston ja helpon suunnittelun pyöräilijän kannalta.
Paremmat pyöräpaikat juniin, jotta osan matkasta voi ajaa junalla.
Pyöräreitit ja kohdetietoja/nähtävyydet palvelut voisi saada yhden nettisivun tai apin alle. Nyt joutuu etsimään joka kunnan/kaupungin/alueen reittejä ja nähtävyyksiä sadoilta sivuilta. Voisi ottaa esi-merkkiä miten Virossa on hoidettu asia. Esim RMK-app in avulla yms.
Hyvistä paikoista ja reiteis on vaikea saada tietoa
Parempi markkinointi ja etenkin yhteistyö reitin/reittioppaan, ruokailujen, majoitusten ja nähtävyyk-sien osalta. Tuntuu, että ei ole ymmärretty kokonaisvaltaisesti tuotteistaa reittejä.

Pyörä-ystävälliset palvelut kohteessa vaikuttavat lomamatkan paikan valintaan.
Reitistö pitää merkitä kunnolla. Viime kesänä ajoin Savonlinna-Turku reitin eli Pyhän Olavin reitin. Puutteita oli merkeissä! Rennompaa menoa, kun reitti selkeä.
Pyörän kuljettaminen junassa helpommaksi. Pohjois-Suomesta olisi mukava päästä pyörän kanssa etelään ensin junalla.
Reittejä voisi suunnitella myös VR:n kanssa yhteistyössä, jotta pyörän kanssa voisi matkustaa kauemminkin kotoa retkille.
Pyörämatkailuun sopivasta majoitustoiminnasta kaipaisi lisätietoa. Leirintäalueita on harvassa, b&b paikoista vaikea löytää tietoa.
Opas joka kokoaisi valtakunnallisella tasolla tietoa pyörämatkailukohteista.
Tietoa tutkituista valmiista pyöräreiteistä ja matkan varrella olevista pyöräily-ystävällisistä majoitus- ja ruokapaikoista.
Pidempiä pyöräreittejä on aika vähän Suomessa, ja ne keskittyy Etelä-Suomeen. Kaipaisin enemmän monipuolisia ja pitkiä (yli 100km) pyöräreittejä, jotka olisi suunniteltu maisemien mukaan ja siten, että tiet siellä ovat pieniä (ei joudu liikenteessä ajamaan). Mulle käy majoitukseksi hyvin telttailu, mutta esimerkiksi P-Karjalassa ja Kainuussa pyöräillessä ruokailu alkoi olla iso haaste, eikä kauppajakaan ole. Olisi kiva, että myös syrjäisemmissä eräkohteissa olisi pyöräreittejä, eikä vain siellä tiheämmin asutuilla alueilla.
Yleisesti majoituskohteista ja matkakohteista olisi hyvä olle tietoa saatavilla netistä. Ja oikeaa tietoa.
Kesällä Utsjoki - Hanko välin polkeneena oli sopivia majoituskohteita erittäin haasteellista löytää.
Aika heikolla tolalla ovat asiat Ranskaan ja Espanjaaverrattuna, joissa olen pyöräillyt kymmeniä kertoja. Yöpaikat eivät suosi pyörämatkailijaa ja suomalaisilla leirintäalueilla telttailu ei oikein houkuttele. Liikennekäyttäminen on oma lukunsa
Voisi ottaa mallia maastopyöräreitteihin Viron matkateestä. Tienreunoissa olevat täyraidat käytännössä estävät pyöräilyn ko. Teillä