

Pro gradu -tutkielma
Aluetiede
Matkailumaantiede

”Kun on kaikki aika ja vapaus” –
Pitkä pyörämatka hitaan matkailun muotona

Lassi Sarlos

2018

Ohjaaja:

Sami Moisio

HELSINGIN YLIOPISTO
GEOTIETEIDEN JA MAANTIETEEN LAITOS

PL 64 (Gustaf Hällströmin katu 2)
00014 Helsingin yliopisto

Tiedekunta/Osasto - Fakultet/Sektion - Faculty Matemaattis-luonnontieteellinen tiedekunta		Laitos - Institution - Department Geotieteiden ja maantieteen laitos	
Tekijä - Författare - Author Lassi Mikael Sarlos			
Työn nimi - Arbetets title - Title "Kun on kaikki aika ja vapaus" – Pitkä pyörämatka hitaan matkailun muotona			
Oppiaine - Läroämne - Subject Aluetiede, Matkailumaantiede			
Työn laji - Arbetets art - Level Pro gradu	Aika - Datum – Month and Year Huhtikuu 2018	Sivumäärä - Sidoantal – Number of Pages 94 + liitteet	
Tiivistelmä - Referat - Abstract <p>Matkailu on 2000-luvulla monipuolistunut eikä vallitseva ajatus enää ole, että aikaa vietettäisiin vain yhdellä kohdealueella. Huoli ympäristöasioista ja hiilidioksidipäästöistä on kasvanut ja matkailuelinkeinon parissa on pyritty luomaan vaihtoehtoisia kehityssuuntia massaturismille. Yhdeksi vaihtoehdoksi on matkailun tutkimuksen parissa ehdotettu hidasta matkailua, jossa vähäpäästöisen liikkumisvälineen valinta ja pitkän ajan viettäminen poissa lähtöalueelta ovat keskiössä.</p> <p>Tutkielma käsittelee pitkää pyörämatkaa hitaan matkailun muotona. Tarkoituksena on selvittää pitkän pyörämatkan ominaispiirteet, pitkän pyörämatkan mahdollistavat tekijät, sen toteuttamiseen johtavat motiivit sekä tarkastella pitkän pyörämatkan merkityspolitiikkaa. Täten pitkä pyörämatka on jaettu neljään ulottuvuuteen, joiden tueksi on koottu tutkielman teoriaosuus. Pitkän pyörämatkan ominaispiirteitä tarkasteltaessa avainteoriana on käytetty hitaan matkailun teoriaa. Pitkän pyörämatkan mahdollistavia tekijöitä on tarkasteltu riittävän vapaa-ajan ja matkan rahoituksen näkökulmasta. Motiiveja tarkasteltaessa on koottu teorioita eri tutkimusaloilta: matkailumaantieteestä, sosiologiasta ja psykologiasta. Pitkän pyörämatkan merkityspolitiikkaa tarkastellaan matkailijoita yhdistävien identiteettitekijöiden ja elämäntapapolitiittisten valintojen avulla.</p> <p>Aineistona tutkimuksessa on käytetty kolmea eri aineistotyyppiä. Ensimmäiseksi on toteutettu teemahaastatteluja pitkän pyörämatkan tehneiden henkilöiden kanssa. Toiseksi on tarkasteltu pitkää pyörämatkaa kuvaavia kaunokirjallisia aineistoja. Kolmanneksi on tutkittu sähköisiä aineistoja – matkakertomuksia blogeissa ja pitkästä pyörämatkasta kertovia audiovisuaalisia teoksia. Analyysin menetelmänä tutkimuksessa on käytetty sisältöanalyysia: ensin vastaukset ja aineisto on jaettu teemoihin, seuraavaksi koodattu ja viimeiseksi tutkija on tulkinnut aineiston teemoja.</p> <p>Tuloksista on käynyt ilmi, että polkupyörällä hidaskäyttö on tärkein matkaa määrittävä tekijä. Yhden kohdealueen sijasta matkailureitit ovat tärkeässä osassa pitkällä pyörämatkalla. Syrjäisillä alueilla koetut luonto- ja kulttuurielämykset ovat pitkällä pyörämatkalla olennaisia. Kyseessä on omatoiminen matkailumuoto, jossa spontaanit valinnat ja joustavuus ovat jatkuvasti matkan aikana läsnä. Pitkälle pyörämatkalle lähtemiseksi matkailija tarvitsee suhteellisen paljon vapaa-aikaa. Rahaa voi olla kuluttamatta päivää kohti paljon, mutta jos matka kestää ajallisesti kauan, on rahoitusta oltava tarpeeksi. Fysiologisiin motiiveihin pitkälle pyörämatkalle lähtemiseen kuuluvat fyysisen kunnon kohottaminen, mutta toisaalta myös rentoutuminen. Osa pyörämatkailijoista kokevat uusien sosiaalisten suhteiden solmimisen tärkeäksi tavoitteeksi – suhteita on voitu solmia suunnitellusti esimerkiksi sovittujen tapaamisten avulla tai spontaanisti suunnittelematta etukäteen. Pitkän pyörämatkan toteuttaneiden tärkein syy matkalle lähtemiseksi on usein ollut tunne itsensä voittamisesta ja sitä kautta itsensä kehittämistä. Tavoitteena on ollut myös inspiroida muita pyörämatkailuun. Vapauden tunteen kokeminen on tärkeässä osassa pitkällä pyörämatkalla. Pyörämatkailijoiden kollektiivinen identiteetti yhdistyy ajatukseen hitaasta ja kiireettömästä matkustamisesta, riippumattomuuden tuntemuksista, perifeeristen alueiden elämyksistä sekä pitkän ajanjakson viettämisestä poissa tavanomaisesta toimintaympäristöstä. Näiden ympärille pyörämatkailijat rakentavat matkansa merkityspolitiikan.</p> <p>Jatkotutkimusta aiheesta olisi mahdollista toteuttaa esimerkiksi vapauden tunteen muodostumisesta pitkällä pyörämatkalla. Myös pitkän pyörämatkan yhteyksiä pyhiinvaellukseen tai moderniin nomadiseen elämäntapaan olisi mielenkiintoista tutkia tulevaisuudessa.</p>			
Avainsanat - Nyckelord - Keywords pyörämatkailu, hidaskäyttö, matkailumotivaatio, merkityspolitiikka, elämäntapapolitiikka, matkailijaidentiteetti			
Säilytyspaikka - Förvaringställe - Where deposited Kumpulan kampuskirjasto			
Muuta tietoa - Övriga uppgifter - Additional information			

Tiedekunta/Osasto - Fakultet/Sektion - Faculty Faculty of Science		Laitos - Institution - Department Department of Geosciences and Geography	
Tekijä - Författare - Author Lassi Mikael Sarlos			
Työn nimi - Arbetets titel - Title "When you have all the time and freedom" – Long distance bicycle trip as a form of slow travel			
Oppiaine - Läroämne - Subject Regional Studies, Tourism Geography			
Työn laji - Arbetets art - Level Master's thesis		Aika - Datum – Month and Year April 2018	Sivumäärä - Sidoantal – Number of Pages 94 + appendixes
Tiivistelmä - Referat - Abstract			
<p>Tourism in the 21st century has become versatile and spending time in just one destination area is not the dominant idea anymore. Environmental issues and concerns about CO₂ and other greenhouse gas emissions have reached the global consciousness within tourism industry, and alternative forms of travel for mass tourism have been created. One alternative conceptualised among tourism studies has been slow travel, in which choosing low-carbon transport and spending long time away from home are the core ideas.</p> <p>This thesis examines a long distance bicycle trip as a form of slow travel. The aim is to consider characteristics of a long distance bicycle trip, factors that make it possible, motives that lead to accomplish it and finally consider the significance politics of such a trip. Therefore a long distance bicycle trip has been divided to four dimensions and around for each one there is theory combined. For the characteristics the key theory is the theory of slow travel. Sufficient leisure time and finance for the bicycle trip are the key factors when examining the factors that make travelling possible. Considering travel motivation there are various theories from different fields of studies – in the thesis theories from tourism geography, sociology and psychology are combined. The significance politics of a long distance bicycle trip are examined by the means of uniting identity factors and lifestyle political choices of bicycle travellers.</p> <p>Data used in the thesis is divided in three different types. Firstly, theme interviews have been conducted with eight people who have made a long distance bicycle trip. Secondly, an examination have been made for narrations written about the bicycle trips. Thirdly, electronic data – narrations in blogs and audio-visual material in the form of documentaries have been considered. Content analysis has been elaborated in the thesis – first the answers of the interviewees and data have been thematised, then data has been coded and last the data has been interpreted.</p> <p>Results of the research reveal that travelling slow with a bicycle is a most important determinant characteristic of a long distance bicycle trip. Travel routes are in the significant role in a long distance bicycle trip – they become the destination of the trip intrinsically. Nature and culture experiences in the peripheral areas are essential. Bicycle trip is an independent form of travel in which spontaneous choices and flexibility are constantly present. Enough leisure time is essential to elaborate a long distance bicycle trip. One can accomplish a trip without spending a significant amount of money each day, but if the trip is extended for a long period of time, sufficient finance is still needed. Physiological motives include strengthening physical condition, but on the other hand, relaxation is a goal also. Some bicycle travellers considered binding new social relationships as an important aspiration. Among bicycle travellers challenging him or herself as a mean of achieving a feeling of winning him or herself is a significant motivation factor. By doing so, one acquire a sensation of developing him or herself. One goal has also been an inspiration for others. Feeling of freedom is a prominent aspiration. Collective identity among bicycle travellers is related with feeling of not being in a hurry, feelings of being independent, experiences in the periphery and a long time spent away from the conventional environment. Bicycle travellers construct their significance politics of their bicycle trip around these collective identity ideas.</p> <p>Further research could be conducted related to the compound of the freedom feeling experienced while long distance bicycle trip. Also it would be interesting to examine relations between a long distance bicycle trip and pilgrimage or a lifestyle of modern nomadism.</p>			
Avainsanat – Nyckelord - Keywords bicycle travel, slow travel, travel motivation, significance politics, lifestyle politics, tourist identity			
Säilytyspaikka – Förvaringställe – Where deposited University of Helsinki, Kumpula Science Library			
Muita tietoja - Övriga uppgifter - Additional information			

Sisällysluettelo

Kiitokset	i
Kuvat	ii
Taulukot.....	iii
1. Johdanto	1
2. Teoreettinen tausta ja teoreettinen viitekehys.....	5
2.1 Kansainvälinen matkailu, matkailija ja vapaa-aika.....	5
2.1.1 Lähtöalue ja kohdealue sekä niiden vuorovaikutus	6
2.2 Matkailun yleistymisen ja kehityksen kohti massaturismia.....	7
2.2.1 Massaturismin ominaispiirteet	8
2.3 Massaturismista kohti vaihtoehtoisia matkailua.....	10
2.3.1 Kestävä matkailu	11
2.3.2 Vaihtoehtoiset matkailumuodot	12
2.4 Hidas matkailu	14
2.4.1 Hitauden arvostaminen	16
2.4.2 Ympäristö- ja ilmastovastuullisuus.....	17
2.4.3 Liikkumistapa ja matkailukokemus	18
2.4.4 Paikallisuus matkan aikana ja kohdealueella.....	20
2.4.5 Matkanteon joustavuus ja odottamattoman etsintä.....	21
2.5 Matkailun mahdollistavat tekijät ja matkailumotivaatio	22
2.5.1 Matkailun mahdollistavat tekijät	22
2.5.2 Matkailumotivaation syntyminen	23
2.5.3 Motivaatioteorioiden kritiikkiä	29
2.6 Matkailijatyypologiat ja matkan merkityspolitiikka.....	30
2.6.1 Matkailijatyypologiat.....	30
2.6.2 Matkan merkityspolitiikka	32
2.7 Teoreettisen viitekehysten yhteenveto	34
3. Pitkä pyörämatka	35
3.1 Pitkän pyörämatkan määritelmä.....	35
3.2 Pitkän pyörämatkan historiaa ja pyörämatkailun tulevaisuudennäkymiä.....	36
4. Tutkimuskysymykset ja tutkimuksen tarkoitus	40
5. Aineisto ja menetelmät	42
5.1 Kvalitatiiviset menetelmät	42
5.2 Avoimet teemahaastattelut.....	42

5.3 Kaunokirjalliset matkakertomukset.....	44
5.4 Sähköiset aineistot.....	44
5.5 Aineiston analyysi	45
6. Tulokset ja analyysi	45
6.1 Pitkän pyörämatkan ominaispiirteet	45
6.1.1 Matkailua kahdella pyörällä ja sopivalla nopeudella	45
6.1.2 Matkailureitit kohdealueena.....	49
6.1.3 Luonto- ja kulttuurielämykset vetovoimatekijöinä	52
6.1.4 Omatoiminen matkailumuoto.....	56
6.1.5 Spontaanisuus ja joustavuus.....	58
6.2 Pitkän pyörämatkan mahdollistavat tekijät	60
6.2.1 Rahoitus	61
6.2.2 Vapaa-aika.....	62
6.2.3 Transportaation tehostamisen vaikutus pyörämatkailuun	62
6.3 Motiivit pitkälle pyörämatkalle lähtemiseen	63
6.3.1 Fysiologiset motiivit.....	64
6.3.2 Sosiaaliset suhteet motiivina	66
6.3.3 Itsensä haastaminen ja kehittäminen	69
6.3.4 Arvostuksen saaminen ja muiden inspiroiminen.....	72
6.3.5 Vapauden tunne palkintomotiivina.....	73
5.4 Yhdistävät identiteettitekijät – elämäntapapolittiset valinnat	77
6.4.1 Polkupyörällä edullisesti, kiireettömästi ja kestävästi	77
6.4.2 Riippumattomuus ja vapaus kulkemiseen.....	78
6.4.3 Perifeeristen ja haastavien alueiden elämykset	80
6.4.4 Pitkä ajanjakso poissa tavanomaisesta toimintaympäristöstä	80
7. Johtopäätökset	81
8. Pohdinta ja keskustelu	85
9. Kirjallisuus.....	87
9.1 Aineisto	93
9.1.1 Haastattelut.....	93
9.1.2 Kaunokirjallinen aineisto:	93
9.1.3 Sähköiset aineistot	93
10. Liitteet	95

Kiitokset

Ensimmäiseksi haluaisin kiittää professori Sami Moisiota Helsingin yliopistosta tutkielmani kärsivällisestä ohjauksesta ja hänen minulle antamistaan neuvoista ja vinkeistä. Huomiot ja rakentava palaute ohjasivat työtäni eteenpäin ja johdattivat uteliaisuuttani uusien teemojen ja näkökulmien äärelle. Toiseksi kiitokseni ansaitsee Oulun yliopiston professori Jarkko Saarinen alkuvaiheen ohjauksesta osuvan kirjallisuuden pariin. Asiantuntevien neuvojen ansiosta työni sai asianmukaiset raamit ja näkökulman.

Lisäksi tahdon kiittää tutkielmaani varten haastateltujen henkilöiden halusta kertoa pyörämatkastaan maailman eri kolkissa. Selventävät ja oivaltavat vastaukset olivat niin tutkielman sisällön kannalta olennaisia kuin myös mielenkiintoisia. Kohtaamiset ja erilaiset tavat matkustaa polkupyörällä lisäsivät suuresti matkailun muodon ymmärtämistä. Kiitos ajastanne ja panoksestanne Taneli Roininen, Lotta Eriksson, Silja Minkkinen, Teemu Eronen, Sissi Korhonen, Ada Rantanen ja Maarit Liukkonen. ¡Gracias por su tiempo y respuestas Andrés Fluxa!

Läheisistäni haluaisin kiittää perhettäni ja kumppaniani Anni Vesteristä loputtomasta ja tuesta ja ymmärryksestä työni edistymisen eri vaiheissa. Kuunteleminen ja tunnepuolen tuki auttoivat juuri silloin kuin ne olivat eniten tarpeen. Kiitokseni opiskelutovereistani ansaitsee erityisesti Olli Tiainen vierelläni kulkemisesta opiskeluiden poluilla. Ansiostasi tutkielmani sai arvoisensa otsikon – en unohda noita sanoja ajasta ja vapaudesta roikkuessani viimeisillä voimillani kiipeilyseinällä kurottaen otteisiin, joihin viimein yltäessäni kykenin rentoutumaan ja keräämään lisävoimia. Haastatellessani pyörämatkailijaa nuo kaksi avainsanaa toistuivat, ja silloin tajusin, että pitkä pyörämatka edustaa juuri niitä kahta asiaa – aikaa ja vapautta.

Kuvat

Kuva 1. Vaihtoehtoisten matkailumuotojen ajatuksessa keskiössä on matkailun ympäristöllinen kestävyys jättäen ulkopuolelle sosio-kulttuurisen ja taloudellisen kestävyuden.	12
Kuva 2. Matkailun miellyttävyyden rakentuminen haaste- ja taitotason vuorovaikutuksessa. Mukaelma Ryan (1991: 44) esittämästä kuvasta.	27
Kuva 3. Matkailijaryhmän kollektiivisen identiteetin ja elämäntapapoliittisten valintojen kautta määritellään matkan merkityspoliittikka.	33
Kuva 4. Tutkimuksen näkökulman neljä eri ulottuvuutta	34
Kuva 5. Thomas Stevens aloitti matkansa Yhdysvaltojen länsirannikolta. Yhtenäinen viiva kuvaa pyörällä kuljettua matkaa ja katkoviiva on meritse kuljettu matka. Kuva on mukaelma Richard S. Costellon esittämästä kartasta < https://longtrilahead.blogspot.fi/2014/04/thomas-stevens-around-world-on-bicycle_21.html >.	36
Kuva 6. Taiteilijan näkemys Thomas Stevensistä pyöräilemässä matkatavaroinensa Itä-Aasiassa. Lähde: Roger Bunuan < https://www.wiredforadventure.com/story-of-thomas-stevens-the-first-person-to-go-around-the-world-by-penny-farthing >	37
Kuva 7. EuroVelo -reittejä on yhteensä 15 ympäri Eurooppaa, jotka halkovat manteretta monipuolisesti kaikissa ilmansuunnissa. Lähde: European Cyclists' Federation 2017 < http://www.eurovelo.com/en/eurovelos >	39
Kuva 8. Tutkimuskysymykset yhdistyvät teoreettisen viitekehyksen neljään eri ulottuvuuteen.	41
Kuva 9. Matkailureitit ovat tärkeässä osassa pyörämatkailussa. Kuvassa on Sissin retkipyörä tarvikkeineen Argentiinan Andeilla.	51
Kuva 10. Äärimmäiset olosuhteet ja niissä selviäminen kiehtovat pyörämatkailussa. Kuvassa Tanelin yöpymispaikka Etelä-Patagoniassa Chilessä.	54
Kuva 11. Pitkällä pyörämatkalla voi tehdä spontaaneja ja joustavia valintoja reittivalintojenkin suhteen.	60
Kuva 12. Joillakin reiteillä voi olla yksinäistä polkea ilman matkaseuraa. Kuva La Guajiran aavikolta Kolumbiassa.	71
Kuva 13. Vapauden tunne on suurimmillaan, kun toimintavapaudet ovat laajat ja vastuullisen matkailun idea toteutuu. Kuvassa on liikenteen osalta vapaa tie El Teiden rinteellä Teneriffalla.	76
Kuva 14. Vapaus kulkemiseen ja yöpymiseen matkailijan haluamissa paikoissa on kollektiivisen matkailijaidentiteetin rakentamisessa olennainen.	79

Taulukot

Taulukko 1. Hidas matkailu eroaa massaturismista ominaispiirteiltään.....	15
Taulukko 2. Palkinto- ja pakomotiivit myötäilevät Maslowin ajatusta ihmisen tarpeista ja niiden toteuttamisesta.....	25
Taulukko 3. Vapauden tunteet syntyvät erilaisista asioista hedonistisessa matkailussa, omatoimisessa matkailussa ja vastuullisessa matkailussa.....	29
Taulukko 4. Haastateltavat.....	43

1. Johdanto

Tutkielmassa tarkastellaan pitkää pyörämatkaa hitaan matkailun muotona. Tarkoituksena on selvittää pitkän pyörämatkan tärkeimpiä ominaispiirteitä, jotka erottavat sen muista matkailun muodoista tehden siitä omaleimaisen hitaasti etenevän matkustustavan. Pitkän pyörämatkan tunnusmerkistön lisäksi tutkielmassa esitetään vastauksia seuraaviin kysymyksiin: mikä mahdollistaa pitkän pyörämatkan, miksi matkailijat tekevät pitkiä matkoja polkupyörällä sekä mikä merkitys pitkän pyörämatkan tekemisellä on. Tutkimuksen tulosten analyysissä on annettu runsaasti tilaa tutkimusta varten haastatelluiden pyörämatkailijoiden kuvailulle omasta matkastaan ohjaamaan lukijaa ja rikastamaan tutkijan tulkintaa.

Hitaan matkailun ideologia toimii lähtökohtana ilmiön ominaispiirteiden tarkastelussa. Hitaan matkailun ydinajatus on matkustaa kiireettömästi ja ekologisesti suosien hitaita kulkuvälineitä matkansa aikana. Hitaan matkailun tarkoituksena on haastaa ajatus matkailun olevan vain oleskelua kohdealueella – sen sijaan se painottaa hidasta siirtymistä lähtöalueelta kohdealueelle tärkeänä osana matkaa. Lisäksi hitaan matkailun ideologiassa korostetaan matkailijan haluavan tutustua paikalliseen elämäntapaan ja kulttuuriin suosien pieniä yrityksiä sekä rakentaen paikallisten ihmisen kanssa yhteisen matkailukokemuksen. Ideana on antaa myös mahdollisuus yllättäville tilanteille ja odottamattomille sattumuksille yksityiskohtaisten matkailusuunnitelmien laatimisen sijasta. Hitaan matkailun keskeiset elementit sisältävät ajatuksen siitä, että kohdealueella hitaasti siirtyminen on olennainen osa matkailun hiilidioksidipäästöjen vähentämisen kannalta. Ajatuksena on tarjota vaihtoehtoinen muoto massaturismille välttämättä lentämistä ja yksityisautoilua liikkumisvälineen valinnassa.

Pitkän pyörämatkan mahdollistavia tekijöitä tarkastellaan matkalle varattavan riittävän rahoituksen ja vapaa-ajan avulla. Tutkielmassa selvitetään millaisesta elämäntilanteesta matkailija on lähtenyt pitkälle pyörämatkalle eli miten henkilö on mahdollistanut tarvittavan vapaa-ajan matkalleen. Riittävien varojen hankintaa tarkastellaan tutkielmassa siten, että kuvataan miten pyörämatkailijat ovat rahoittaneet matkansa ennen matkaa ja mahdollisesti myös matkan aikana.

Tutkielmassa tarkastellaan pyörämatkailijoiden motiiveja kuvaten heidän matkalle asettamia tavoitteita sekä tarkoituksia matkalle lähtemiseen. Tarkastelussa ovat sekä matkailijan motiivit kotimaasta lähtemiseen että tavoittelun arvoiset asiat matkalla, mitkä yhdessä luovat matkailumotiivit. Motiiveja käsiteltäessä toimii jako matkailijan pako- ja palkintomotiiveihin tarkoituksien perustana – jotkin asiat lähtöalueella motivoivat pyörämatkailijaa lähtemään matkalleen tavoittelemaan jotakin muuta, mitä lähtöalueella on tarjolla. Matkailun muodossa

olennaiseksi osaksi nousee polkupyörän rooli kulkuvälineenä. Tutkielmassa kuvataan syitä sille, miksi pyörämatkailijat lähtevät pitkälle matkalleen nimenomaan pyörällä. Palkintomotiivit ovat yhteydessä pyörämatkailun ominaispiirteisiin: matkailijan tavoittelemat asiat ovat tiiviisti sidoksissa siihen, millainen pyörämatka on matkailun muotona ja siihen, mikä siitä tekee matkailijalle nautinnollista ja arvokasta.

Tarkoituksena on määrittää pyörämatkailijoiden keskeiset kollektiivisen matkailijaidentiteetin rakennusaineokset ja yhteiset arvot. Matkailijaidentiteetin rakentamiseen kytkeytyvät matkan aikana harjoitetun elämäntavan yhdistävät piirteet. Näiden pyörämatkailijoita yhdistävien tunnusmerkkien avulla tutkimuksessa tulkitaan pitkän pyörämatkan merkityspoliittikkaa.

Tutkielman teoreettinen tausta ja teoreettinen viitekehys (2. luku) jakautuu neljään osa-alueeseen: hitaan matkailun elementteihin, matkailun mahdollistaviin tekijöihin, matkailumotivaation syntyminen ja matkan merkityspoliittikkaan. Tutkielmassa määritellään aluksi matkailun tutkimuksen kannalta olennainen termistö, jonka jälkeen luodaan katsaus modernin vapaa-ajan matkailun syntyyn ja kehitykseen kohti massaturismia. Jotta hitaan matkailun ideologiaa voidaan ymmärtää tarkemmin, on tarkasteltava syitä, jotka ovat johtaneet sen syntyminen yhtenä massaturismille vaihtoehtoisen matkailun muodon haarana. Hitaan matkailun ideologiasta esitellään viisi elementtiä, jotka termin käsitteellistäjät ovat nähneet olennaisiksi matkailun muodon ominaispiirteissä – ensimmäisenä hitauden arvostaminen, toisena ympäristö- ja ilmastovastuullisuus, kolmantena vähävaikutuksellisen liikkumistavan valinta, neljäntenä paikallisuus matkan aikana ja kohdealueella sekä viidentenä joustavuus ja odottamattoman etsiminen.

Seuraavaksi tarkastellaan matkailun mahdollistavia tekijöitä – olennaisimpina ovat matkan riittävä rahoitus ja matkalle tarvittava vapaa-aika. Lisäksi esitellään kuinka transportaation kehitys on mahdollistanut matkailun kasvamisen maailman suurimmaksi elinkeinoksi. Riittävä rahoitus ja vapaa-aika sekä transportaation kehitys antavat teoreettisen taustan myös pitkän pyörämatkan mahdollistavien tekijöiden tarkastelulle.

Keskeisenä motivaatioteorioiden jakoperustana toimii ajatus siitä, että lähtöalueella vallitsevat asiat motivoivat matkailijaa poistumaan etsimään jotakin tavanomaisesta toimintaympäristöstään poikkeavaa matkaltansa. Matkailumotiivien jako osa-alueisiin pohjautuu Maslowin (1943) tarvehierarkiapyramidin malliin, jonka pohjalta on jalostettu ajatus matkailumotivaation synnyttämistä tarpeista. Tutkielmassa tarkastellaan ensin fysiologisia motiiveja kuten rentoutumista ja lepoa. Toisena esitellään sosiaaliset motiivit matkanteon syinä

sekä uusien suhteiden solmiminen että olemassa olevien lujittaminen. Kolmantena tarkastellaan mitä matkailijan arvostuksen saamisen tavoittelu sisältää. Neljäntenä esitellään itsensä kehittäminen ja haastaminen ajatuksena matkailumotivaatiota synnyttävinä tavoitteina. Viidentenä esitellään lyhyesti myös materiaaliset motiivit osana matkailumotivaation syntyä. Kuudentena kuvataan vapauden tunnetta matkailumotivaation synnyssä. Tutkielmassa tarkastellaan lisäksi motivaatioteorioiden saamaa kritiikkiä.

Tutkielmassa esitellään matkailijan tarpeisiin ja tavoitteisiin perustuva jako matkailijatypologioihin, mutta tuodaan esiin myös motivaatioteorioiden saamaa kritiikkiä vanhentuneina ja yleistävinä teorioina. Matkailijatypologioiden tilalle teoreettiseen viitekehykseen tarjotaan pyörämatkailijan elämäntapapoliittisia valintoja matkansa aikana osana matkan merkityksen rakentamista. Luvussa tarkastellaan myös alakulttuurien kollektiivisen identiteetin rakentumista yhteisen mielenkiinnon kohteen varaan.

Ennen tutkielman empiiriseen osaan siirtymistä 3. luvussa määritellään pitkä pyörämatka vähintään 30 päivän ja 1000 kilometrin mittaiseksi matkaksi, jossa itse polkupyöräily on olennaisessa osassa. Lisäksi luodaan katsaus pyörämatkailun kehittymiseen 1800-luvun lopulta nykypäivään, jotta voidaan ymmärtää tarkemmin myös pyörämatkailun historiallista kontekstia. Luvussa esitellään myös pitkän pyörämatkan tehneiden pioneerien matkoja ja tuodaan tiivistetysti esiin pyörämatkailun tulevaisuudennäkymiä.

Tutkimuskysymykset ovat muotoiltu niin, että tutkielmassa selvitetään millaista on pitkä pyörämatkailu, mikä mahdollistaa pitkän pyörämatkan, miksi matkailijat lähtevät pitkälle pyörämatkalle ja miten pitkän pyörämatkan merkitys määrittyy pyörämatkailijoita yhdistävien elämäntapapoliittisten valintojen ja identiteettitekijöiden kautta. Tutkimuskysymykset ja tutkimuksen tarkoitus on esitelty 4. luvussa.

Aineisto ja menetelmät ovat esitelty 5. luvussa. Aineistoina tutkimuksessa ovat toimineet kahdeksan avointa teemahaastattelua, pitkistä pyörämatkoista kirjoitetut kaunokirjalliset matkakuvaukset sekä sähköiset aineistot kuten blogit ja audiovisuaaliset tallenteet. Teemahaastattelujen osa-alueet ovat jaoteltu koskemaan matkan mahdollistavia tekijöitä, matkailijan motiiveita ja pyörämatkailun ominaispiirteitä. Matkakuvauksien matkat ovat sijoittuneet Eurooppaan, Afrikkaan, Aasiaan, Australiaan sekä Pohjois- ja Etelä-Amerikkaan. Aineistoja on analysoitu sisältöanalyysin avulla, jonka perusteella tutkimuksen tulosten tulkinta on toteutettu.

Tutkimustulokset ovat 6. luvussa jaettu pitkän pyörämatkan ominaispiirteiden esittelyyn, mahdollistaviin tekijöihin ja tärkeimpien motiivien kuvaukseen. Ominaispiirteet sisältävät ajatuksen polkupyörän sopivasta matkailunopeudesta ja sen tuomista eduista. Matkailunopeus kytkeytyy tiiviisti myös hitaan ajan arvostamisen ideologiaan laajemmalti kuin vain fyysisessä matkustusnopeudessa sisältäen ajatuksen elämän hidastamisesta ylipäättään. Pitkän pyörämatkan ominaispiirteisiin kuuluu se, että matkailija on lähes päivittäin liikkeessä: yhden matkakohteen sijasta matkailureiteistä tulee hänen pääasiallinen kohdealueensa. Tuloksissa esitellään luonto- ja kulttuurielämykset tärkeinä pyörämatkailijoiden kokonaismatkailukokemuksen rakentamisen kannalta. Tulosten perusteella pitkä pyörämatka on omatoiminen matkailumuoto, jossa korostuvat itsenäinen toimiminen ja riippumattomuus. Pitkällä pyörämatkalla toimiminen on myös spontaania ja joustavaa, sillä suunnitelmia aikataulujen salliessa voidaan muokata kesken matkan.

Pyörämatkan mahdollistavien tekijöiden osalta käsitellään matkan rahoitusta, vapaa-ajan järjestämistä ja transportaation tehostumista. Pyörämatkailijat rahoittavat matkaansa työskentelemällä lähtöalueella ennen matkaa ja myös matkan aikana. Vapaa-ajan riittävyys on taattu pidemmällä loma-ajanajaksolla tai ajalliselta kestoaltaan pitkien matkojen osalta irtisanoutumalla töistä ja luopumalla kotimaan asunnosta. Vaikeana koettiin sitovat sosiaaliset suhteet, jotka olivat vaikuttaneet siihen, kuinka kauan pitkällä pyörämatkalla kyettiin olemaan. Transportaation kehittyminen ja tehostaminen ovat vaikuttaneet pyörämatkailuun niin, että vanhoja teitä vapautuu moottoroidulta liikenteeltä kevyen liikenteen käyttöön. Lisäksi useammat alueet ovat pyörämatkailijan saavutettavissa, kun infrastruktuuria on parannettu,

Pyörämatkailijoiden keskeisimmät motiivit ovat fysiologisia, sosiaalisia, itsensä haastamiseen ja kehittämiseen liittyviä, arvostuksen saamiseen liittyviä sekä vapauden tunteen tavoitteluun pyrkiviä pako- ja palkintomotiiveja. Fysiologisia palkintomotiiveja ovat lepo ja rentoutuminen sekä toisaalta kunnon kohottaminen ja jaksaminen. Sosiaalisia palkintomotiiveja pyörämatkailija tavoittelee tapaamalla paikallisia ihmisiä ja muita matkailijoita suunnitellusti vieraanvaraisuusverkostojen kautta sekä suunnittelemattomasti sattumalta. Myös olemassa olevien suhteiden lujittamista oli havaittavissa muun muassa poljettaessa kaksin tai ryhmässä tai vierailemalla sukulaisten tai ystävien luona matkan aikana. Itsensä kehittäminen tapahtuu pyörämatkailussa pääasiassa itsensä haastamisen kautta. Haastavuus nähtiin tärkeänä osana matkan viihdyttävyyttä sekä matkan kokonaiskokemuksessa että osa-alueissa esimerkiksi luonnon tai pinnanmuotojen osalta. Arvostuksen saaminen näytti tulosten perusteella olevan muiden inspiroimiseen liittyvää sekä itsearvostuksen nousemista ja egon vahvistamista itsensä

voittamisen avulla. Vapauden tunne muodostuu sekä vapauden tunteesta tavanomaisen toimintaympäristön rutiineista että toimintavapauksista matkalla. Pyörämatkailijalla on kulkuneuvonsa ansiosta mahdollisuus pysähtyä ja jatkaa liikkumista milloin tahtoo, mikä on olennainen osa vapauden tunteen muodostumisessa.

7. luvussa esitellään tutkimuksen johtopäätökset tulosten ja teoriaosuuden pohjalta. Lopuksi pohdinta ja keskustelu -osiossa (8. luku) esitellään tutkimuksen rajoitukset ja on ideoitu jatkotutkimukselle syventymisen arvoisia suuntia pitkän pyörämatkan eri osa-alueiden osalta.

2. Teoreettinen tausta ja teoreettinen viitekehys

Seuraavissa luvuissa määritellään matkailun tutkimuksen kannalta olennaiset käsitteet ja tarkastellaan modernin vapaa-ajan matkailun historiallista kehittymistä massaturismin kautta kohti vaihtoehtoisia matkailun muotoja. Hidas matkailu toimii pitkää pyörämatkaa tarkasteltaessa avainteoriana, jonka sisältämää ideologiaa avataan tarkemmin. Hitaan matkailun ominaispiirteiden keskeisen ideologian käsittelyn jälkeen esitellään tutkielmassa matkailun mahdollistavat tekijät, matkailumotivaatioteoriat, matkailijatypologiat ja matkailun merkityspoliittisia näkökohtia.

2.1 Kansainvälinen matkailu, matkailija ja vapaa-aika

Matkailu on sosiaalinen, kulttuurillinen ja taloudellinen ilmiö, joka sisältää ihmisten liikkumisen valtioihin ja paikkoihin hänen tavanomaisen asuinympäristönsä ulkopuolelle henkilökohtaisista tai ammatillisista syistä (UNWTO 2010: 10). Matkailu käsittää kaiken sen liikkumisen, jonka avulla lähtöalueelta siirrytään kohdealueelle sekä henkilön toiminnan kohdealueella. Matkailussa osallisena on aina matkailijan lähtö- ja kohdealueen vuorovaikutus sekä vuorovaikutussuhteet, jotka tapahtuvat matkailijan sekä häntä palvelevien organisaatioiden ja yritysten välillä (Vuoristo 1998). Matkailututkimus tutkii matkailua monitieteisesti: lähestymiskulma voi olla esimerkiksi maantieteellinen, taloudellinen, historiallinen, sosiologinen tai psykologinen (Williams & Lew 2015: 5). Maantieteen vahvuus on se, että sen kautta matkailua voidaan holistisesti, jota moniulotteinen ilmiö edellyttääkin (Williams & Lew 11). Tässä tutkimuksessa pitkän pyörämatkan ominaispiirteitä selvitetäessä sivutaan yhteiskuntatieteitä ja motivaatiota tutkittaessa on lisäksi huomioitava sosiaalipsykologian tutkimusperinteen teorioita.

Matkailija on henkilö, joka viettää vähintään yhden yön tavanomaisen asuinpaikkansa ulkopuolella, mutta alle vuoden mittaisen ajanjakson (UNWTO 2010: 10). Matkailijat on karkeasti jaoteltu vapaa-ajan matkailijoihin ja työmatkailijoihin, jotka on edelleen tyypiteltä

monenkirjavasti eri alaryhmiin matkailijan motiivien ja tarpeiden perusteella. Matkailijasta käytetään myös käsitettä turisti. Suomen kielessä termejä on käytetty synonyymeina, mutta niiden sävy ja sisältö ovat saaneet matkailijan ja turistin termien välille merkityseron: turisti assosioituu ihmisten mielessä pakettimatkailuun ja massaturismiin. Matkailija on terminä neutraalimpi ja yleispätevä ilmaisu kattamaan kaikki henkilöt, jotka viettävät yli vuorokauden mutta alle vuoden kestävän ajan henkilön tavanomaisen ympäristön ulkopuolella. Tutkimuksessa käytetään termiä matkailija ja pyörämatkailijoista termejä matkapyöräilijä sekä pyörämatkailija.

Vapaa-aika on tutkielmassa määritelty ajaksi, joka ihmisellä on käytettävissään työnsä tai muiden velvollisuuksiensa ulkopuolella. Vapaa-aikaa on yhteiskunnassa eripituisia pätkiä: työpäivän jälkeiset tunnit, viikonloppuvapaat, syysloma, kesäloma ja vuosilomat mahdollistavat eripituisia aikoja omistaa aikaansa muulle kuin työnteolle. Rajaehdot eivät ole yksiselitteiset, sillä esimerkiksi kotitöihin tai vapaaehtoiseen remonttiin käytetty aika voidaan luokitella velvollisuudeksi tai vapaa-ajan toiminnaksi (Shaw & Williams 2002: 211). Matkailun tutkimuksen kannalta on olennaista erottaa työmatkailu ja vapaa-ajan matkailu: tiukasti työnsä puolesta matkustavaa henkilöä käsitellään matkailun tutkimuksessa työmatkailijana, kun taas vapaa-ajan matkailijaa ohjaavat pääasiassa hupi- tai virkistyssyyt. Jako ei ole aina ole selvärajainen: joissakin tapauksissa pitkällä matkalla henkilö voi työskennellä osan ajasta, ja olla vapaalla toisena hetkenä. Etätyöt lähtöalueelle digitaalisella aikakaudella tietoyhteiskunnassa mahdollistavat työskentelyn myös toiselta puolen maapalloa.

Tutkimuksessa sivutaan liikkuvuuden tutkimusta pitkän pyörämatkan näkökulmasta. Matkailututkimusta laajempi liikkuvuustutkimus käsittää ihmisten lisäksi asioiden, ideoiden ja tavaroiden liikkumisen ja käsittää myös yli vuoden kestävän oleskelun muualla kuin henkilön tavanomaisessa ympäristössä (Urry 2007). Maailman matkailujärjestön matkailijan määrittelyssä (UNWTO 2010: 10) rajataan henkilön oleskelu tavanomaisen toimintaympäristön ulkopuolella alle vuoden mittaiseksi ajanjaksoksi. Tutkimuksessa on kuitenkin otettava myös vuotta pidempi ajanjakso huomioon, sillä pitkä pyörämatka on kestoltaan useissa tapauksissa yli kaksitoista kuukautta.

2.1.1 Lähtöalue ja kohdealue sekä niiden vuorovaikutus

Lähtöalue on ympäristö, josta matkailija lähtee siirtymään kohti kohdealuetta, joka puolestaan on ympäristö, jossa matkailija pääasiallisesti aikansa viettää matkallaan. Näiden lisäksi matkaan sisältyvä siirtyminen lähtöalueelta kohdealueelle ja takaisin käsitetään matkailun

tutkimuksessa osaksi matkaa (Vuoristo 1998: 16; Williams & Lew: 18–19). Eräissä tapauksissa siirtyminen voi viedä suurimman osan koko matkan kestosta: esimerkiksi suomalaisen lähtö Aasiaan yhden istunnon kestäviin neuvotteluihin ammatillisista syistä, missä edestakaisin siirtyminen mahdollisine lentokoneen vaihtoineen voi kestää kauemmin kuin oleskelu kohdealueella. Pitkän pyörämatkan aikana siirrytään lähes päivittäin uudelle alueelle. Tämän takia on syytä tarkastella lähtö- ja kohdealueen lisäksi matkailureittejä.

Matkailureittejä on Vuoriston mukaan (1998: 16) kolmea tyyppiä: ensimmäiseksi lähtö- ja kohdealueita yhdistävät reitit, joiden kautta matkailija siirtyy lähtöalueelta kohdealueelle, toiseksi kohdealueen sisäiset reitit, joiden avulla matkailija siirtyy kohdealueella yksittäisten kohteiden ja nähtävyyksien välillä ja kolmanneksi matkailureitit, jotka sisältävät vetovoimatekijät itsessään. Toiminnan keskittyessä liikkeellä oloon voidaan puhua dynaamisesta matkailusta (Vuoristo 1998: 16). Tällöin matkakohteeksi muodostuu itse matkailureitti, jonka vetovoima perustuu liikkeelläoloon ja reitillä saataviin elämyksiin. Pitkällä pyörämatkalla satulassa tien päällä vuorokaudessa vietetty aika on usean tunnin mittainen ja täten matkailureitit ovat tärkeässä osassa matkan aikana.

2.2 Matkailun yleistyminen ja kehitys kohti massaturismia

Jotta pitkää pyörämatkaa hitaan matkailun muotona voidaan ymmärtää tarkemmin, on luotava katsaus matkailun historialliseen kehittymiseen. Ymmärrys matkailun kehityksen vaiheista luo puitteet havaita, miten hidas matkailu eroaa 1900-luvulla vapaa-ajan matkailua dominoineesta massaturismista.

Ennen matkailuelinkeinon kehittymistä ja kasvua kohti laajempaa kohdeväestöä oli vapaa-ajan matkailu eksklusiivista toimintaa yläluokkaisille ihmisille. Urry (2002: 4) esittää kuinka Rooman imperiumin aikana ainoastaan yhteiskunnan eliitillä oli vapaa-aikaa ja pääomaa tehdä virkistysmatkoja. Euroopan kehittyneisiin kulttuurikeskuksiin suuntautuva Suuri kierros (engl. *The Grand Tour*) vapaa-ajan matkailu avautui eliitin sijasta 1700–1800-luvuilla myös ylemmälle keskiluokalle (Urry: 2002: 4). Tämän Euroopan kulttuurikeskuksiin sijoittuvan matkailun voidaan katsoa olevan modernin kansainvälisen matkailun synnyn alkulähde (Williams & Lew 2015: 43).

Vapaa-ajan matkailu alkoi saavuttaa yhä suuremman kansanosan 1920- ja 1930-luvulla yksityisautojen ja palkallisten loma-aikojen yleistyttyä Yhdysvalloissa ja muutama vuosikymmen myöhemmin Euroopassa, jossa toisen maailmansodan jälkeinen taloudellinen kehitys mahdollisti runsaslukuisen väestön liikehdinnän (Shaw & Williams 2002: 218). Toisen

maailmansodan jälkeen matkailusta tuli modernin elämäntyylin tunnusmerkki (Williams & Lew 2015: 54). Matkailu kansainvälistyi Yhdysvalloissa ja Euroopassa 1950-luvun lopulla ja 1960-luvun alkupuolella voimakkaasti, minkä seurauksena kotimaan matkailun sijasta kasvavissa määrin matkat kohdistuivat lähtömaan ulkopuolelle (Shaw & Williams 2002: 218–219; Urry 2002: 45). Urry (2002: 16) kuvaa kuinka matkailun demokratisoituminen toi matkailun myös työväenluokan ulottuville – aiemmin vain ylempien yhteiskuntaluokkien virkistysmatkailusta tuli myös alempien yhteiskuntaluokkien hupia ja lomakeskuksia alkoi kehittyä vastaamaan kysyntään. Matkailuelinkeinon kasvaessa ja kansainvälistyessä on alettu puhua massaturismista (mm. Ryan 1991; Urry 2002; Dickinson & Lumsdon 2010; Williams & Lew 2015).

Pakettimatkojen kehittäminen loi raamit nykymuotoiselle massaturismille. Pakettimatkojen kehittämisen sekä lentoliikenteen kasvamisen seurauksena kansainväliset matkat kolminkertaistuivat 1960-luvun alun ja 1980-luvun lopun välisenä aikana (Shaw & Williams 2002: 218–219). Euroopan ja Yhdysvaltojen ohella matkailu alkoi ennen vuosituhannen vaihdetta saada massaturismin piirteitä muuallakin maailmassa, eritoten Japanissa, Australiassa ja Uudessa-Seelannissa (Shaw & Williams 2002: 218–219). Matkailun painopiste on ollut eurosentriinen tärkeimpien lähtö- ja kohdealueiden ollessa Euroopassa, mutta uusia kohde- ja lähtöalueita on syntynyt Kaakkois-Aasian kehittyvien valtioiden alueelle ja lisäksi erityisesti Kiinaan (Williams & Lew 2015: 55–58).

2.2.1 Massaturismin ominaispiirteet

Massaturismin markkinoita hallitsevat kansainväliset suuryhtiöt, jotka tarjoavat valmiita pakettimatkoja kuluttajalle. Jotta valtavaan kysyntään on mahdollista vastata, on tuotanto luotava massatuotteen tavoin: valmis tuote, joka on valmis kuluttajan hyödynnettäväksi (Shaw & Williams 2002: 219). Urry (2002: 14) on verrannut massaturismia massakulutukseen, jossa tyypillistä on tuottajan dominointi kuluttajan sijasta, suuret yhtiöt palveluiden tuottajana sekä kuluttajan vähäinen valinnanvara.

Tyypillistä on, että kohdealueilla on vain vähän variaatiota keskenään, vaikka ne sijaitisivat eri valtioissa ja kulttuuripiirissä: esimerkiksi välimerellisissä rantalomakohteissa on usein maasta riippumatta hyvin säännönmukainen palvelutarjonta ja ne muistuttavat jopa visuaalisesti hyvin paljon toisiaan riippumatta siitä, sijaitsevatko ne Espanjassa, Kreikassa tai Tunisiassa (Shaw & Williams 2002: 220). Näiden kohteiden kehittämisestä ja uusien kohteiden luomisesta vastaavat etupäässä kansainväliset matkailuyritykset (Shaw & Williams 2002: 220). Vaikka

kehityssuunta on ollut, että enenevässä määrin annetaan myös kuluttajalle valinnanvaraa, on silti usein suurilla matkailuyrityksillä sopimukset matkailijoita majoittavien hotellien ja matkailijoita kohdealueelle kuljettavien lentoyhtiöiden sekä muiden kuljetuksista vastaavien yritysten kanssa (Urry: 2002: 46). Joillakin kohdealueilla ainoastaan prosentuaalisesti hyvin pieni määrä tuloista jää paikallisten asukkaiden käyttöön: Urry (2002: 57) antaa esimerkin Mauritiukselta, jossa matkailusta saaduista tuloista 90 % on kotiutettu ulkomaalaisille yrityksille.

Massaturismille ominainen valmis paketti jättää vain vähän valinnanvaraa itse matkailijalle ja valintana ovat ennemminkin matkanjärjestäjän luomat vaihtoehdot kuin itsenäisesti luodut valinnat matkan sisällöstä (Shaw & Williams 2002: 220). Monet matkanjärjestäjät tarjoavat kohdealueella organisoituja retkiä läheisiin kulttuuri- tai luonnonkohteisiin, mikä lisää matkailijan valinnanvapautta matkansa sisällöstä, mutta usein retkillä matkanjärjestäjä kuitenkin huolehtii matkailijoiden kuljetuksista ja ohjelmasta. Williams ja Lew (2015: 15) kuvaavat kuinka massaturismille on ominaista se, että matkan järjestäminen vaatii matkailijalta itseltään vain vähäistä itsenäistä organisointia.

Tyypillistä on myös kohdealueiden spatiaalinen keskittyminen: yhteen matkakohteeseen tuodaan massoittain väkeä (Williams & Lew 2015: 42). Suotuisia olosuhteita massaturismille luovat luonnonmaantieteelliset ominaispiirteet yhdistettynä ihmisen luomaan ympäristöön. Rantakohteissa ilmasto on sesonkiaikana oltava suotuisa ja ihmisen luomaa ympäristöä edustavat hotellit ja palvelut sekä niiden saavutettavuuteen vaadittava infrastruktuuri. Yhdessä ne luovat puitteet matkailukeskittymän synnylle (Shaw & Williams 2002: 220). Rantalomakeskuksissa hotellit usein rakennetaan aivan rannan tuntumaan ja matkailijan palvelut – ravintolat, kaupat ja matkatoimistot hotellien liepeille. Talvilomailusesongille tyypilliset massaturismikohteet, eli laskettelukeskukset taas vaativat topografialtaan korkeita pinnanmuotoja alueella ja sen hyödyntämiseen tarvitaan ihmisen luomaa ympäristöä hiihtohisseineen ja majoituspalveluineen (Shaw & Williams 2002: 220). Puitteet massojen saapumiselle on luotava ihmisen rakentaman ympäristön avulla, jotta luonnonmaantieteellisiä ominaisuuksia voidaan kohdealueella hyödyntää. Euroopalla on ollut keskeinen sijainti ja taloudelliset puitteet massaturismin kehittämisessä sekä lähtömaana että kohdealueena, sillä vauraus ja fyysinen maantiede ovat luoneet puitteet sekä rannikolle sijoittuvalle rantaturismille että vuorille kohdistuvaan laskettelumatkailuun (Williams & Lew 2015: 55).

2.3 Massaturismista kohti vaihtoehtoista matkailua

Matkailun kehittäminen väistämättä muuttaa kohdealuetta infrastruktuurin rakentamisen myötä kun sinne rakennetaan tieverkkoja, hotelleja ja palveluita (Williams & Lew 2015: 79). Massaturismin kasvettua yhä kiivaammalla tahdilla 1900-luvun loppupuolella alettiin kansainvälisesti havahtua matkailun negatiivisiin vaikutuksiin (Vuoristo 1992: 219). Kasvavissa määrin tiedostettiin, että matkailijat toiminnallaan kuluttavat alkuperäistä ympäristöä, ympäristö roskaantuu ja kohdealueen melutasot nousevat (Vuoristo 1992: 219). Koska matkailun kehitys oli nopeaa, kontrolloimatonta ja sitä ohjasi taloudellisen hyödyn tavoittelu, ympäristönäkökohtiin ja kohdealueen kehitykseen suunnitelmallisesti ei kiinnitetty suurta huomiota luoden alueista mielikuvituksettomia ja epäsiistejä (Vuoristo 1992: 219; Williams & Lew 2015: 69). Ympäristövaikutusten ja maisemallisten vaikutusten lisäksi tiedostavuus matkailun negatiivisista sosiaalisista vaikutuksista lisääntyi (Shaw & Williams 2002: 13). Massaturismin keskittymissä negatiivisia sosiaalisia vaikutuksia kohdealueella nähtävissä esimerkiksi rikollisuuden lisääntymisen muodossa (Williams & Lew 2015: 69). Lisäksi kulttuurien assimiloituminen voidaan nähdä negatiiviseksi sosiaalisesti vaikutukseksi (Shaw & Williams 2002: 105–106). Viihtyvyyden ongelmien myötä kohdealueella on monilla perinteisen massaturismin keskeisimmillä alueilla laskenut, joten kuluttajat alkoivat vaatia laatua määrän sijaan (Shaw & Williams 2002; Williams & Lew 2015).

Kestävän kehityksen käsite loi pohjan myös kestävän matkailun ideologialle. Kestävä kehitys käsitteenä esiteltiin ensimmäistä kertaa 1980 Kansainvälisen luonnonsuojeluliiton toimesta ja myöhemmin samalla vuosikymmenellä Brundlandtin komission raportissa vuonna 1987 kestävä kehitys on määritelty ”nykypäivän tarpeiden tyydyttämiseksi estämättä tulevien sukupolvien mahdollisuuksia tyydyttää tarpeitaan” (Burns & Holden 1995: 215). Viisi vuotta myöhemmin 1992 Rio De Janeirossa YK:n jäsenvaltiot sopivat kestävän kehityksen periaatteista siten, että ihmiskunnassa tapahtuva taloudellinen ja sosiaalinen kehitys on sovitettava käytössä olevien luonnonvarojen puitteisiin. Tämä oli seurausta usean valtion taloudellisesta kasvusta kahdeksankymmentäluvun aikana, ja keskinäinen sopimus kestävästä kehityksestä nähtiin tarpeelliseksi (Middleton & Hawkins 1998: ix). Matkailun kasvaessa runsaasti on tiedostettu kasvun rajat ja matkailusta on haluttu tehdä kestävä siten, että kestävä kehitys on vakiintunut ympäristön huomioon ottavan matkailun peruskäsitteeksi (Vuoristo 1992: 220).

2.3.1 Kestävä matkailu

Jotta matkailu olisi kestävä, tulisi se tehdä Brundlandin komission raportin (1987) kestävä kehityksen teemojen mukaisesti: suunnittelun ja strategian pitäisi raportin mukaan olla kokonaisvaltaista, ekologisen prosessin tärkeys tulisi tiedostaa ja on tärkeää suojella biodiversiteettiä ja kulttuuriperintöä. Raportin pääteesi on, että nykypäivän tarpeet on tyydytettävä tavalla, jotta tulevien sukupolvien mahdollisuus tyydyttää omia tarpeitaan ei ole estetty. Lisäksi raportin mukaan on otettava huomioon sukupolvienväliset ja sosiaaliset näkökohdat. Kestävä kehityksen teemoista on johdettu kestävä matkailun tuntomerkit, joilla on kolme ulottuvuutta: ympäristöllinen, sosio-kulttuurinen ja ekonominen (UNWTO 2005). Maailman matkailujärjestö (UNWTO 2005) esittää, että kestävässä matkailussa tulisi optimoida ympäristöllisten resurssien käyttö niin, että ekologiset prosessit, luonnon perintö sekä biodiversiteetti säilyisivät mahdollisimman koskemattomina. Lisäksi kestävässä matkailussa tulisi kunnioittaa alueen sosio-kulttuurista autenttisuutta, niin että rakennettua ympäristöä sekä kulttuurista perintöä, kohdealueen asukkaiden perinteisiä arvoja ja kulttuurien välistä ymmärrystä pidetään arvossa. Kestävä matkailun mukaan toteutettavilla matkoilla tulisi myös varmistaa, että kulutus olisi pitkällä tähtäimellä ekonomisesti kestävä antaen sosio-ekonomisia etuja paikallisille asukkaille ja heidän yrityksilleen – tärkeää on taata, että he saavat työstään kohtuullisen korvauksen. Williams & Lew (2015: 107) esittävät kuitenkin teoreettisten ohjenuorien soveltamisen laajasti käytäntöön olevan usein problemaattista ja kestävä matkailun keskittyvien yritysten olevan pieniä ja niistä kiinnostuneet matkailijat vähemmistössä. Matkailuelinkeinon kasvaessa globaalisti ja uusien kohde- ja lähtöalueiden syntyminen jatkuvasti vanhojen tilalle ja ohelle aiheuttaa sen, että on kehitetty vaihtoehtoisia matkailumuotoja, joissa kestävyiden painopiste sijoittuu eri tavoin. Seuraavassa alaluvussa käsitellään vaihtoehtoisten matkailumuotojen moninaista kenttää ja toisaalta myös niiden problematiikkaa.

2.3.2 Vaihtoehtoiset matkailumuodot

Shaw & Williams (2002: 302) kuvaavat kuinka kestävän matkailun periaatteiden mukaisesti tehtävälle matkailulle on syntynyt useita alakäsitteitä, joissa korostetaan matkailun ympäristövastuullisuutta. Tämän kaltaisia ympäristövastuullisuuteen keskittyviä matkailukäsitteitä ovat olleet esimerkiksi luontomatkailu (Long 1991), ekomatkailu (Valentine 1992), vihreä matkailu (Jones 1987), ympäristöä säästävä matkailu (Matkailun koulutus- ja tutkimuskeskus 1995), pehmeä matkailu (Krippendorf 1982), vastuullinen matkailu (Wheeller 1991), vähävaikutuksellinen matkailu (Lillywhite & Lillywhite 1991), endeeminen matkailu (Mill 1996) ja uusi matkailu (Poon 1994). Alakäsitteissä on oma problematiikkansa, sillä näillä eri turismin muodoilla voi olla hyvinkin vaihtelevia vaikutuksia kohdealueen fyysiseen ja kulttuuriseen ympäristöön (Shaw & Williams 2002: 302). Toisekseen määritelmät voivat vaihdella: Sirakaya et al. (1999) ovat artikkelissaan koonneet 25 erilaista määritelmää ekoturismille. Lisäksi ongelmana on, että useita termejä on monissa yhteyksissä käytetty myös kestävän matkailun synonyymeina (Vuoristo 1992: 221). Yllä listatuista vaihtoehtoisista matkailumuodoista suurin osa keskittyy ympäristövaikutusten minimoimiseen, jota on havainnollistettu kuvassa 1.



Kuva 1. Vaihtoehtoisten matkailumuotojen ajatuksessa keskiössä on matkailun ympäristöllinen kestävyys jättäen ulkopuolelle sosio-kulttuurisen ja taloudellisen kestävyuden.

Krippendorfin (1982) pehmeä matkailu pelkkien ympäristövaikutusten minimoimisen sijasta luo holistisemman kuvan matkailun vaikutuksista tarjoten siihen vaihtoehtoja kestävän matkailun idean toteutumiseen ottaen kantaa myös siihen, että liikennevälineen valinta on tärkeä osa matkailun muotoa. Pehmeä matkailu on arvoiltaan ja idealtaan vaihtoehtoista matkailumuodoista lähimpänä hitaan matkailun ideologiaa.

Vuoristo (1992: 221) antaa esimerkin kuinka luontomatkailu viittaa luonnossa toimimiseen, mutta käsitteenä se ei kerro ympäristövastuullisuudesta mitään, sillä matkailija voi liikkua luonnossa myös ympäristöstä piittaamatta. Burns & Holden (1995: 221–223) puolestaan kuvaavat, kuinka ekomatkailusta muodostui muotitermi 1990-luvulla korostaen matkailun ympäristöystävällisyyttä ja vähäisiä negatiivisia ympäristövaikutuksia, mutta kuinka ekomatkojen kohdealueet ovat usein keskittyneet maailman herkimpien ekosysteemien alueille aiheuttaen niissä väistämättä muutoksia. Wheeler (1993) meni tulkinnassaan vielä pidemmälle kuvaillessaan rikkaita ja vaihtoehtoisia ekomatkailijoita egomatkailijoiksi heidän hyödyntäessään neitseellisiä luonnonvaraisia alueita matkailun pelikenttinä. C. M. Hall (2005: 288) lisäsi ekomatkailun ongelmallisuuteen vielä transportaation nostoen esiin sen, että kohteeseen lentämisellä on paljon suuremmat ympäristövaikutukset globaalisti kuin sillä, onko toiminta kohteessa ympäristöystävällistä vai ei. Hitaan matkailun ideologia on tarttunut juuri tähän ongelmakohtaan: se korostaa liikkumisvälineen valintaa tärkeänä osana matkailun vastuullisuutta. Kestävä matkailu ei määrittelyssä myöskään suoranaisesti ota kantaa kohdealueelle siirtymisestä aiheutuviin ympäristövaikutuksiin, vaan siihen kuinka itse kohdealueella on ympäristövaikutukset minimoitava.

Shaw ja Williams (2002: 299) nostavat esiin ongelman, jonka takia turismin vaikutuksia on vaikeaa tutkia: ongelmat vaihtelevat ajallisesti ja alueellisesti sekä on vaikea erottaa suoraan turismin vaikutuksia muusta taloudellisesta toiminnasta. He korostavat (2002: 13–14) lisäksi stigmaa, jolla perinteisesti massaturismi assosioidaan mittaviin kohdealueen negatiivisiin vaikutuksiin – vaikka yhteenlasketut matkailijoiden aiheuttamat vaikutukset voivat olla korkeat, kun individuaaliset matkailijat jakautuvat laajalle maantieteelliselle alueelle jättäen jälkensä lukuisiin kohteisiin, alueisiin ja heidän väestöönsä. He argumentoivat myös (2002: 302) massaturismin ja kestävän turismin vastakkainasettelun olevan keinotekoinen, sillä kaiken massaturismin ei ole pakko olla suunnittelematonta, kestämatöntä, lyhytkatseista tai kontrolloimatonta.

2.4 Hidas matkailu

Yhdeksi vaihtoehtoiseksi matkailumuodoksi on esitetty hidasta matkailua (Gardner 2009; Dickinson ja Lumsdon 2010; Lumsdon & McGrath 2011; Caffyn 2012). Pääasiallinen ero muihin vaihtoehtoisten matkailun muotoihin on, että hitaassa matkailussa on otettu mukaan ajallinen ulottuvuus matkan kestossa ja kohdealueelle siirtymisen ympäristö- ja ilmastovaikutukset. Lisäksi hitaassa matkailussa painotetaan paikallisuuden tärkeyttä matkan aikana (Gardner 2009) ja matkailukokemuksen katsotaan muodostuvan kokonaisuutena, jossa tärkeässä roolissa on kohdealueelle siirtyminen, joka käsitetään erottamattomaksi osaksi matkailukokemuksen syntyä (Lumsdon & McGrath 2011). Hitaan matkailun ideologia sisältää kestävän matkailun periaatteet esittäen käytännön ratkaisuja niiden toteuttamiseen (Dickinson & Lumsdon 2010).

Vaikka terminä hidas matkailu onkin 2000-luvulla keksitty, itse hitaan matkaamisen konseptissa ei ole sinänsä mitään uutta: ihmiset ovat liikkuneet vuosituhannet paikasta toiseen kävellen ja kesytettyjen eläimien selässä – nykyajan perspektiivistä katsoen äärimmäisen hitaasti (Dickinson & Lumsdon 2010: 78). Entisaikaan suurimmat syyt liikkumiseen ovat olleet kaupankäynti ja valloitukset, sekä vaeltaminen luonnonantimien perässä. Vuosituhannen vaihteen jälkeisessä ajassa liikkuminen on nopeampaa kuin koskaan historian aikana: lentomatkan voi ostaa netistä muutaman klikkauksen avulla ja vaihtoehtoja nopeisiin matkustamismuotoihin on useita. Hidas matkailu pyrkii tarjoamaan vaihtoehdon lentomatkailulle ja yksityisautolla tehtävälle matkailulle (Gardner 2009).

Dickinson & Lumsdon kuvaavat (2010: 75–78) hitaan matkailun jalostuneen muiden hitaiden liikkeiden (engl. slow movement) ideologioista, joiden kolme peruspilaria ovat: asioiden tekeminen rauhallisella nopeudella, asenteiden muuttaminen aikaa ja sen käyttöä kohtaan sekä laadun arvostaminen määrän sijaan. Hitaat liikkeet voidaan nähdä vastavoimana globaaleille, standardoiduille ja teollisille kehityssuunnille, joiden tilalle on ehdotettu paikallisuutta ja yksilöllistettyä tarjontaa (Mayer & Knox 2006). Hitaiden liikkeiden ensimmäisiä ilmenemismuotoja olivat Italiasta lähtöisin olevan järjestön ”*Cittáslow*”:n hitaat kaupungit ja niin ikään italialaisten lanseeraama hidas ruoka (Honoré 2004; Lumsdon & McGrath 2011: 268). Dickinson ja Lumsdon (2010: 79) kuvaavat kuinka hitaiden kaupunkien ja hitaan ruuan ideassa korostetaan paikallisuutta globaalin sijaan ja kannustetaan ihmisiä tekemään yhteistyötä paikallisesti keskenään niin, että ruoka tulisi lähituottajilta, ja että palveluita ostettaisiin lähiyrityksiltä ja pieniltä tekijöiltä suuryritysten sijaan. He lisäävät (2010: 79) vielä, että hitaiden kaupunkien ideassa on suhtauduttu kriittisesti myös turismin kehittämiseen kyseisillä alueilla:

on oletettu, että matkailijat toisivat mukanaan globaaleja vaikutteita ja muuntaisivat palvelurakennetta epäsuotuisaan suuntaan.

Hitaan matkustamisen idea on syntynyt pieniltä matkailuyrityksiltä ja matkakirjoittajilta blogitekstien ja muiden nettisivustojen matkakirjoitusten kautta. Hidasta matkailua käsittelevistä nettisivustoista on löydettävissä kolme näkökulmaa, joita ilmiötä käsitteleviä nettisivustoja yhdistävä: lentämisen ja yksityisautoilun välttäminen, matkanteon tärkeys osana matkailukokemusta ja matkailukokemuksen rikastaminen suosimalla paikallisia palveluita nähdään hitaan matkustamisen tunnusmerkistöksi. Taulukossa 1 on esitetty kuinka hidas matkailu haastaa perinteisen massaturismin ominaispiirteiltään.

Taulukko 1. Hidas matkailu eroaa massaturismista ominaispiirteiltään.

Massaturismi	Hidas matkailu
Markkinavetoinen	Paikalliset toimijat
Matkailija kuluttajana	Yhdessä paikallisten kanssa kokemuksen rakentaminen
Nopeasti lähtöalueelta kohdealueelle	Hidas siirtyminen ja matkailureitit osana kokonaiskokemusta
Massoja miellyttävät matkakohteet	Pienemmän volyymin kohdealueet
Globaalius	Paikallisuus
Lyhyt oleskelu kohdealueella	Matkailukokemus rakentuu hitaasti
Pitkälle etukäteen järjestetty	Omatoimimatkailua ja suunnitelmien muuttuminen tilanteen mukaan

Täysin selvärajaista ei ole, millaisia matkailun muotoja tulisi sisällyttää ja mitä ei tulisi sisällyttää hitaaseen matkailuun (Dickinson & Lumsdon 2010: 84–85). Laajasti hitaaseen matkailuun voidaan luokitella matkailun muodot, jotka välttävät lentämistä lähtöalueelta pois siirryttäessä (Lumsdon & McGrath 2011: 266). Tässä tutkimuksessa on koottu kirjallisuuden pohjalta tärkeimmät hitaan matkailun ideologiset ja käytännön toiminnan elementit, jotka määrittävät hidasta matkailua: hitauden arvostaminen, ympäristö ja ilmastovastuullisuus,

liikkumistapa ja matkailukokemus, paikallisuuden korostaminen kulutusvalinnoissa sekä joustavuus ja odottamattoman etsintä

2.4.1 Hitauden arvostaminen

Hidas on vastakohta nopealle. Parkins (2004: 366) rinnastaa nopean ajan kiihtyvään yhteiskunnan tahtiin, jossa ihmisen on oltava tavoitettavissa lähes jatkuvasti sähköpostin ja puhelimen välityksellä, työajan ulkopuolellakin. Hitaan ajan arvostamisen hän (2004: 365) kuvaa syntyneen vastavoimana tehokkuudelle tarkoituksenaan haastaa nopeuden dominoiva yhteiskunta ylistäen hidasta tekemistä suorittamisen sijaan. Nopeus hitaiden liikkeiden ideologiassa kytkeytyy vahvasti standardoituun, globaaliin, homogeeniseen ja määrää korostavaan tuotantoon, kun taas hitaus on paikallista, yksilöllistä ja laatua korostavaa.

Matkailun parissa hitaudella nähdään olevan ajallinen, paikallinen, sosiaalinen ja henkilökohtainen ulottuvuus (Caffyn 2012: 80). Ajallinen ulottuvuus käsittää matkustustahdin ja kiireettömyyden, joka konkretisoituu liikkumisvälineen valinnassa ja matkustusajan pituudessa. Paikallisen ulottuvuuden hitaus ilmenee kohdealueen omaperäisyydessä, paikallisuuden arvostamisessa, maisemista nauttimisesta sekä kulttuuri- ja luonnonympäristön arvostamisessa. Hitauden sosiaalinen ulottuvuus liittyy paikallisten ihmisten tapaamiseen ja heidän tuottamien palveluidensa käyttöön. Henkilökohtainen ulottuvuus käsittää itsensä kehittämisen ja merkityksellisyyden sekä syvemmän ymmärryksen paikallisista tavoista ja kulttuurista.

Transportaation kehittyessä entisestään välimatkat maapallolla ovat ajallisesti kuljettavissa yhä nopeammin. Hitaassa matkailussa on tarkoituksena etsiä vaihtoehtoisia keinoja matkustaa lentämisen ja muun nopean liikkumisen sijasta. Caffyn (2012: 77–78) korostaa, että tarkoitus on liikkua kohdealueelle hitaasti ja oleskella siellä pitkään. Hitaus korostuu sekä kohdealueelle siirryttäessä että siellä toimimisessa. Caffyn (2012: 77) lisäksi alleviivaa, että hidas matkailija etsii merkityksellisiä kokemuksia kohdealueen paikoista, ihmisistä ja kulttuurista sen sijaan, että yrittäisi ehtiä kaikkiin pakko-nähdä -kohteisiin rajoitetun ajan sisällä. Hitaassa matkustamisessa voi nähdä entisajan matkailun romantisointia, vaikka paikasta toiseen voi nykypäivänä päästä nopeasti, koetaan hitaasti toimimisen tuoman autenttisemmän ja merkityksellisemmän kokemuksen (Lumsdon & McGrath 2011: 266). Entisaikojen romantisoinnin lisäksi Howard (2011) on nähnyt yhteyden pyhiinvaeltajien ja hitaiden matkailijoiden välillä – molemmilla on tarkoitus päästää irti hetkeksi nopean elämän tunnusmerkistöstä: matkapuhelimista, sähköpostista ja päiväkohtaisista ohjelmistoista.

2.4.2 Ympäristö- ja ilmastovastuullisuus

Ihmisten matkailuun käyttämässä ajassa ja matkojen määrässä ei ole tapahtunut järjestyttäviä muutoksia, mutta mahdollisuus matkustaa kauemmaksi samalla budjetilla on muuttanut vaikuttanut kasvavasti matkailijoiden tuottamiin ilmastovaikutuksiin (C. M. Hall 2005: 13). Hitaan matkailun arvoissa on keskeisenä tekijänä hiilijalanjäljen minimoiminen – sen pienentäminen turismin eri sektoreilla nähdään tärkeäksi (Dickinson & Lumsdon 2010: 85). Hitaan matkailun voidaan ajatella olevan osa vaihtoehtoisten matkailumuotojen kehityssuuntaa, jonka hiilidioksidipäästöt ovat mahdollisimman pienet. Näitä ovat esimerkiksi aikaisemmassa luvussa mainitut vähävaikutuksellinen matkailu (Lillywhite & Lillywhite 1991) ja vastuullinen matkailu (Wheeler 1991). Hiilidioksidin ja muiden kasvihuonekaasujen tuotto turismin sektorilla koostuu pääasiassa kolmesta lähteestä: liikkumisesta, majoittumisesta ja aktiviteeteista. Korkeapäästöisin näistä on matkustaminen ja liikkuminen kohdealueella (87 %), majoittuminen tuottaa 9 % ja aktiviteetit 4 % matkailun kokonaispäästöistä (Dickinson & Lumsdon 2010: 85). Erityisesti tulisi tehdä muutoksia matkakohteeseen siirtymisen ja matkakohteessa liikkumisen suhteen (C. M. Hall 2005: 13; Dickinson & Lumsdon 2010: 26).

Lihassoimin liikkuminen voidaan käsittää lähes hiilineutraaliksi matkustamismuodoksi: sykkeen ja hengityksen tiheydessä kuitenkin metaboliset prosessit kehossa laittavat ihmisen uloshengittämään hiilidioksidia nopeammin kuin lepotilassa (Dickinson & Lumsdon 2010: 142). Määrät ovat kuitenkin niin minimaalisia verrattuna muihin käsiteltyihin matkustamisvälineisiin, että niiden vaikutukset ilmastonmuutoksen kiihtymiseksi jätetään tutkielmassa huomiotta.

Ennusteet kertovat (UNWTO 2017), että bruttokansantuotteen noustessa myös matkailun parissa kuluttaminen nousee: jos matkailu keskittyy autolla ja lentämällä liikkuvaan turismiin, myös kasvihuonekaasupäästöt kasvavat runsaasti. Ilmakehän kasvihuonekaasupitoisuuksien ja ilmastonmuutoksen hidastamisen kannalta olisi suotavaa, että turismin kehityssuunnat mukailisivat vähähiilisen matkailun periaatteita (C. M. Hall 2005). Suurimmat muutokset tulisi tehdä lentomatkailun kehityssuuntiin (Duval 2013). Hidas turismi on linkittynyt vahvasti vähäpäästöiseen matkailuun: matkailun keskittyminen hitaan matkailun periaatteiden mukaisesti olisi päästöjen vähentämisen kannalta suotavaa – se voisi olla yksi vaihtoehto muiden vähähiilisten matkailutapojen joukossa (Dickinson & Lumsdon 2010: 86). On varauduttava siihen, että myös muiden kuin länsimaiden kansalaisten vaurauden lisääntyessä lentoliikenne tulee kasvamaan (Dickinson & Lumsdon 2010: 27).

Hitaat matkailijat voidaan jakaa kahteen luokkaan sen mukaan, miten he suhtautuvat ympäristökysymyksiin matkanteossa – jos vähäinen ympäristön kuormittaminen on matkan tärkeimpiä huolenaiheita, määrittelee Dickinson ja Lumsdon (2010: 90) heidät kovan luokan hitaiksi matkailijoiksi. Pehmeän luokan hitaalle matkailijalle ympäristökysymykset ovat matkailussa tärkeitä, mutta ei tärkeimpiä johtoteemoja (Dickinson & Lumsdon 2010: 90). Pehmeän luokan hidasta matkailijaa ohjaavat ennemminkin matkailukokemuksen korostaminen tai liikkumismuodon valinta muusta kuin ympäristövastuullisesta syystä (Lumsdon & McGrath 2011: 269).

Jotta ympäristö kuormittuisi mahdollisimman vähän, olisi matkailijan suotavaa viettää kohdealueella pitkä aika ja minimoida matkustettu etäisyys – näin päästöt aikaa kohden vähenevät. Nykyinen kehityssuunta matkailussa on ollut, että ihmiset viettävät lyhyitä aikoja kohdealueella – hidas matkailu sen sijaan painottaa pitkän oleskelun hyötyjä: päästöt pienenevät päivää kohden ja taloudellisesta näkökulmasta kohdealue hyötyy enemmän, sillä matkailija tuo kohteeseen suuremman määrän valuuttaa (Dickinson & Lumsdon 2010: 90). Pitkä oleskelu ei välttämättä takaa kuitenkaan pientä hiilijalanjälkeä siinä tapauksessa, että matkailija matkustaa kohteeseen liikennevälineillä, jotka aiheuttavat korkeita hiilidioksidipäästöjä: lentäen tai yksityisautolla (Dickinson & Lumsdon 2010: 90–91). Välttämättä ei hidas matkustuskaan kohteeseen aiheuta sitä, että päästöt olisivat koko matkan ajalta väistämättä pienet: vaikka aktiviteetit ja majoittuminen tuottavat matkan kokonaispäästöistä yhteensä 13 % – eli huomattavasti vähemmän kuin kohdealueelle matkustaminen – kuormittavat eräät aktiviteetit ja majoitusvaihtoehdot huomattavasti ympäristöä, esimerkiksi jos matkustaja lähtee laskuvarjohypylylle pienkoneella, kalastusreissulle suurimootorisella pikaveneellä tai majoittuu suuressa korkean luokan hotelliketjussa, jossa energiankulutus on suurta.

2.4.3 Liikkumistapa ja matkailukokemus

Suurin osa matkailututkimuksesta on keskittynyt kohdealueen vaikutusten arviointiin sen sijaan, että pyrkisi arvioimaan matkailun vaikutuksia kokonaisuutena ottaen huomioon myös matkanteon lähtöalueelta kohdealueelle (C. M. Hall 2005: 13). Usein juuri siirtyminen kohdealueelle tuottaa suurimman osan ympäristön kuormituksesta hiilidioksidipäästöjen muodossa (Dickinson & Lumsdon 2010: 84–85). Täten matkailuliikennevälineen valinta on hitaan matkailun periaatteiden mukaisesti avainasemassa sekä siirtymiseksi kohdealueelle että itse kohdealueella. Liikkumistavan valinta on ensiarvoinen, mikäli matkailija haluaa kiinnittää huomioita matkansa kokonaispäästöihin: arvion mukaan 75–90 % kaikista matkailuelinkeinon

päästöistä syntyy siirtymisestä kohdealueelle ja liikkumisesta siellä (Dickinson & Lumsdon 2010: 26; Larsen & Guiver 2012: 968). Linja-autot keskimäärin tuottavat viidesosan hiilidioksidipäästöistä verrattuna lentämiseen, ja lentäminen neljä kertaa enemmän verrattuna raideliikenteeseen – kävelyn ja pyöräilyn ollessa hiilineutraaleja liikkumismuotoja (Dickinson & Lumsdon 2010: 86). Hidas matkailu pitää sisällään vihreän matkailun (Jones 1987) periaatteet, joiden mukaan on hyvä suosia vaihtoehtoisia liikkumistapoja kohdealueelle pääsemiseksi lentämisen tai yksityisautoilun sijaan, mutta lisäksi painottaa kohdealueen kokonaisvaltaista elämystä pelkän pienipäästöisen matkustusliikennevälineen valinnan sijasta (Dickinson & Lumsdon 2010: 79–80).

Hitaan turismin arvot korostavat liikkumistavan valintaa kohteeseen ja kohteessa merkityksellisenä kokonaismatkailukokemuksen kannalta. Caffryn (2012: 77) kuvaa kuinka hidas matkailija saa paljon selville kohdealueen luonnonympäristöstä ja kulttuuriperinnöstä, paikallisesta ruuasta ja tavoista verrattuna heihin, jotka kiirehtivät alueen läpi nopeasti. Dickinson ja Lumsdon (2010: 88) lisäävät, että liikkuminen kohdealueella kävellen, pyörällä tai julkisilla liikennevälineillä antaa matkailijalle mahdollisuuden kokea syvempää kosketusta paikalliseen kulttuuriin: hitaasti matkustettaessa paikallisten ihmisten tapaaminen on todennäköisempää ja lisäksi käyttämällä paikallisia palveluita itsenäisesti matkustava hidas matkailija jättää varoja kohdealueelle. Gardner (2009) korostaa, että alueen maisemista on helpompi nauttia, matkustaa hitaasti. Vuoristo (1998: 16) kutsuu dynaamiseksi matkailuksi matkailumuotoa, jossa kohdealueena ovat matkailureitit, jolloin kohdealuetta ei ole mielekästä erottaa matkailureiteistä – matkailureitit itsessään muodostavat vetovoimaisen kohdealueen. Dickinson ja Lumsdon (2010: 68) toteavat liikkumisvälineen valinnan avainelementtinä matkailukokemuksen kannalta – he tekevät eron tapausten välillä, kun liikkumisväline toimii keinona matkailua varten ja kun liikkumisväline on itse matkailukokemuksen kannalta olennaisessa osassa. Esimerkiksi lentokone toimii useissa tapauksissa liikkumisvälineenä matkalle pääsemiseen, jolloin sillä ei ole kokonaismatkailukokemuksen rakentamisen kannalta suurta merkitystä.

Matkailukokemuksen muodostuminen Williamsin ja Lewin (2015: 18–19) mukaan koostuu ennen matkaa tehtävästä suunnittelusta, menomatkasta, kohdealuekokemuksesta, tulomatkasta ja muistelusta. Dickinson ja Lumsdon (2010: 88) selventävät, että tarkan rajan määrittäminen matkakokemuksen ja kohdealuekokemuksen välille ei ole hitaan matkailun näkökulmasta tarkoituksenmukaista: hidas matkustaminen käsittää koko lähtöalueelta poissaolon matkailun muodoksi eikä eriytä matkustamista kohdealueelle sieltä oleskelusta, vaan sen sijaan käsittelee

koko matkaa kokonaisuutena. Hitaan matkailun teoria painottaa, että ei ole vain yhtä kohdealuetta, vaan matkailukokemus koostuu laajemmasta käsityksestä: moninaisista paikoista, ihmisistä, liikkumismuodoista ja matkailukokemuksen rakentamisesta yhdessä paikallisten ihmisten ja muiden matkailijoiden kanssa (Dickinson & Lumsdon 2010: 88).

Vaikka hitaalla matkailijalla olisikin yksi erityinen pääkohdealue, on matkaaminen sinne eriyttämätön osa kokonaisvaltaista hidasta matkailukokemusta: hidas matkailija nauttii hitaan matkustusrytmin tuomista eduista, kuten maisemista ja ihmisten tapaamisesta matkan varrella yhtä lailla kun itse kohdealueella (Dickinson & Lumsdon 2010: 89). Hidas matkanteko pitkällä pyörämatkalla tuo matkan varrelle lukuisia pysähdyksiä, jotka hidas matkailija voi hyödyntää rakentaessaan matkailukokemustaan: ihmisten tapaamisen ja sattumukset matkan varrella luovat erilaisen matkailukokemuksen kuin esimerkiksi bensa-asemalla tankkaaminen tai lentokentän aulassa koneen odottaminen.

2.4.4 Paikallisuus matkan aikana ja kohdealueella

Massaturismin tulovirroista suurimman siivun saavat monikansalliset matkailuyritykset ja joissakin tapauksissa – esimerkiksi *All Inclusive* -pakettimatkaratkaisuissa – matkailijan ei tarvitse kuluttaa yhtiön ulkopuolella palveluiden rahaa lainkaan, sillä matkat sisältävät kaiken liikkumisen, majoituksen ja muonituksen sekä usein myös ohjattuja nähtävyy skierroksia (Wong & Kwong 2004: 581). Hitaassa matkailun ideologian mukaan matkailijan tulisi olla kiinnostunut kulutuksensa kohteesta niin, että mahdollisimman paljon varoja suuntautuisi paikallisten toimijoiden hyväksi kohdealueella ja matkan varrella. Matkailija voi pyrkiä tähän esimerkiksi suosimalla kulutusvalinnoissaan pienyrityksiä, paikallisia markkinoita ja paikallistuotantoa (Gardner 2009).

Lumsdonin ja McGrathin (2011: 268) mukaan hitauden kautta matkailija pääsee syvempään ymmärrykseen kohdealueen kulttuurista tavatessaan paikallisia ihmisiä ja kuluttaessaan kiireettömästi aikaansa heidän kanssaan. Gardner (2009) painottaa, että matkailijan tulisi löytää keinoja antaa jotain vaihtokauppana paikallisille asukkaille. Vaihtokaupan ei tarvitse olla aina materiaallinen: myös sosiaalinen kanssakäyminen voi olla antoisaa sekä matkailijan että paikallisen väestön näkökulmasta. Gardner (2009) nostaa esiin myös paikallisen kielen ja kulttuurin tuntemuksen tärkeyden hitaalle matkailijalle.

Urry on verrannut (2002: 14) massaturismia massakultukseen. Hitaassa matkailussa on sen sijaan yhteyksiä post-Fordilaiseen kulutukseen (Urry 2002: 14) volyymin osalta: suositaan paikallisia ja yksilöllisiä tuotteita sekä valintoja massatuotteiden sijaan. Paikallinen tuotanto on pienempää kuin globaali ja pienemmillä yrityksillä ja toimijoilla on tarjota usein paikallisia

käsitöitä, ruokia, juomia ja palveluita. Lisäksi hidas matkailu myös haastaa matkailijan näkemisen pelkkänä kuluttajana ja paikalliset ihmiset tuottajina – hitaan matkailun ideologiassa vastavuoroisuutta, yhdessä kokemuksen rakentamista ja vaihtokauppaa matkailijan ja paikallisten ihmisten välillä (Gardner 2009; Dickinson & Lumsdon 2010; Lumsdon & McGarth 2011; Caffyn 2012). Workaway ja vapaaehtoistyöprojektit voidaan nähdä osana hidasta matkailua: niissä matkailijalle ei makseta palkkaa rahana, vaan hän saa ilmaiseksi ylläpidon majoituksen ja ravinnon muodossa. Matkailija oppii paikallisesta elämänmenosta ja antaa vaihtokauppana työpanoksensa rajoitetuksi, yleensä suhteellisen lyhyeksi ajaksi – parista päivästä muutamaan kuukauteen. Myös vieraanvaraisuusverkot voidaan käsittää olevan eräänlainen vaihtokauppa: paikalliset ihmiset tarjoavat majapaikkaa matkailijalle – raha ei vaihda omistajaa, mutta ideana on eräänlainen kulttuurivaihto.

2.4.5 Matkanteon joustavuus ja odottamattoman etsintä

Hitaassa matkailun ideologiassa on korostettu neljän pääelementin lisäksi useassa käänteessä hitaan matkailijan olevan joustava matkasuunnitelmissaan (mm. Dickinson & Lumsdon 2010; Lumsdon & McGarth 2011; Caffyn 2012). Jos aikaa on käytettävissä matkan aikana paljon ja toiminta on itsenäistä, tuo se matkaan joustavuutta, koska suunnitelmia voidaan muokata mieleisikseen matkan kuluessa. Lisäksi Gardner (2009) kuvaa hitaan matkailun elementtejä koostavassa tekstissään hitaiden matkailijoiden tarvetta etsiä odottamatonta – antaa mahdollisuus yllätykselle, joka ei kuulu matkailijan alkuperäiseen suunnitelmaan. Ajatuksena on, että matkailijan esimerkiksi viihtyessä jossakin kohteessa paremmin kuin olisi etukäteen ajatellut, hän voi jäädä sinne pitemmäksi aikaa tai hän voi tarttua yllätyksenä tulleeseen tilanteeseen muuttaen matkasuunnitelmiansa sen mukaan. Odottamattoman etsimisen takana on ajatus siitä, että matkailija hakeutuu tarkoituksenmukaisesti yllättävään tai suunnittelelmattomaan tilanteeseen – tilanne ohjaa matkailijaa johonkin sen sijaan, että matkailija olisi itse päättämässä tarkkaan etukäteen mitä haluaa tehdä. Joustavuus ja odottamattoman etsintä osana pitkää pyörämatkaa on lisätty tarkasteltavaksi elementiksi sen vuoksi, että hitaan matkailun ideologian käsitteellistäjät viittaavat teemaan usein.

2.5 Matkailun mahdollistavat tekijät ja matkailumotivaatio

Tässä alaluvussa tarkastellaan matkailun mahdollistavia tekijöitä ja matkailumotivaatiota. Tutkimuksessa pyritään selvittämään, mitkä tekijät mahdollistavat pitkän pyörämatkan ja miksi henkilö lähtee pitkälle pyörämatkalle. Jotta kysymyksiin saadaan vastaus, on selvitettävä ensin mitkä matkailun mahdollistavat tekijät ovat. Tämän jälkeen tarkastelussa on mikä pyörämatkailijaa ohjaa hänen päätöksenteossa ja mistä hänen motiivinsa syntyvät.

2.5.1 Matkailun mahdollistavat tekijät

Ihmisten lisääntynyt vapaa-aika, vaurastuminen sekä transportaation kehitys ovat olleet avaintekijät matkailun lisääntymisessä 1900-luvulla. Vapaa-ajan määrässä on ollut kehittyneissä maissa suuria historiallisia vaihteluita: vaikka keskiajalla ihmisillä oli keskimäärin joka kolmas päivä vapaana, teollistumisen aikakaudella 1700–1800-luvuilla eläneellä henkilöllä oli käytettävissään vapaa-aikaa huomattava määrä vähemmän – keskiajan vapaa-ajan määrä saavutettiin uudelleen teollistuneissa maissa vasta 1950-luvulla (Shaw & Williams 2002: 213). Vapaa-aikaa on oltava matkailun kannalta käytettävissä yhtäjaksoisesti tietty määrä, jotta matkalle voidaan lähteä – pelkkä työpäivän lyheneminen ei edistä matkailua kauemmaksi kuin lähiseuduille henkilön tavanomaisen ympäristön liepeille. Pitkän pyörämatkan tehdäkseen matkailijalla on oltava vapaa-aikaa yhtäjaksoisesti vähintään kuukausi, jotta ajallinen reunaehto täyttyy. Työn luonteesta riippuen vakituudessa työsuhhteessa vuoden loma-ajat ovat usein riittämättömät pitkälle pyörämatkalle lähtemiseen: jos kalenterivuoden lomien on jaettu pitkin vuotta, tarvittava yhtäjaksoinen vapaa-aika ei ole pitkän pyörämatkan toteuttamiseksi riittävä.

Henkilöllä on oltava matkalleen riittävä rahoitus, jotta matkailun kulut voidaan kattaa. Kuluja tulee kohdealueelle matkustamisen lisäksi perustarpeiden täyttämistä kohteessa ja siellä tehtävästä toiminnasta. Elintason noustua 1900-luvun aikana – erityisesti sotien jälkeisenä aikakautena – yhä useammalla on ollut taloudelliset puitteet matkustamiseen (C. M. Hall & Page 1999: 144; Williams & Lew 2015: 53). Taloudelliset puitteet ja vapaa-aika ovat matkustamisen mahdollistamisen kaksi peruspilaria: vaikka vapaa-aikaa olisikin paljon, mutta taloudellisia puitteita ei – esimerkiksi työttömällä henkilöllä – on mahdollisuus matkustaa rajallinen (Pearce 1995: 23). Pitkä pyörämatka on ajallisesti kauan kestävä matkailua – vaikka matkapyöräilijä käyttäisi päivässä vain huomattavan vähäisen määrän rahaa, niin usean kuukauden matkalle on oltava rahaa käytettävissä sen verran, että matkasta koituvat kulut voidaan kattaa.

Transportaation kehittyminen, lisääntyminen ja tehostaminen ovat pienentäneet alueellisia etäisyyksiä ajallisesti ja taloudellisesti. Transportaatioteollisuuden jatkuva matkailun edesauttaminen yhdistettynä teknologisiin innovaatioihin ovat laskeneet liikkumiseen hintaa huomattavasti (Pearce 1995: 27). Tämä yhdistettynä vapaa-ajan lisääntymiseen ja vaurastumiseen on kiihdyttänyt entisestään matkailun lisääntymistä. Halpalentoyhtiöt ovat tuoneet mahdolliseksi myös muutaman päivän pikaiset pyrähdykset ulkomaille. C. M. Hall (2005: 275) kuvaa kirjassaan kuinka Yhdysvalloissa kohtuullinen etäisyys viikonloppulomalle on vakiintunut 800 kilometrin mittaiseksi heidän keskuudessaan, jotka ylittää lentävät viikonloppun mittaisilla virkistysmatkoilla. Pyörämatkailijan näkökulmasta transportaation kehittyminen helpottaa lukuisen alueiden saavutettavuutta, sillä transportaation kehitys ja tehostaminen edellyttävät kehittyntä infrastruktuuria. Teiden päällystäminen ja tihentäminen lyhentävät matka-aikoja ja tienpinnan tasaisuus ja helpottaa polkemista, kun kitka renkaiden ja alustan välillä pienenee.

Henkilön riittävän varallisuuden ja vapaa-ajan lisäksi on lähtöalueella oltava sellaiset poliittiset olosuhteet, että vapaa liikkuminen maasta pois on mahdollista (Vuoristo 1998: 28). Poliittinen epävakaus on suuri matkailua rajoittava tekijä: jos olosuhteet lähtöalueella ovat turvattomat tai epävakaut, niin ensisijainen tarve ei ole matkustaa valtiosta pois virkistymisen takia (Pearce 1995: 26). Myöskään vapaan liikkuvuuden alueet ja lähtöviisumin saaminen ei ole kaikissa valtioissa itsestäänselvyys, mikä voi osaltaan estää matkailun valtion ulkopuolelle (Pearce 1995: 24–25). Suomalaiselle tai muun Schengenin sopimuksessa jäsenenä olevan valtion kansalaiselle ajatus voi tuntua vapaan liikkuvuuden aikakautena vieraalta, mutta esimerkiksi viisumien saaminen, tai jopa maasta lähteminen, voivat olla useiden maiden kansalaisille hankalaa – ääritapauksina esimerkiksi Pohjois-Korea tai Myanmar.

2.5.2 Matkailumotivaation syntyminen

Motivaatiolla tarkoitetaan ihmisen käyttäytymistä ohjaavien tekijöiden kokonaisuutta, jotka edistävät tavoitteellista toimintaa (Vuoristo 1998: 41). Etymologisesti motivaatio tulee latinan kielen sanasta *movere*, liikuttaa (Dann: 1981: 198). Motivaatiotutkimuksen tavoite on selvittää, minkälaiset tarpeet ja tavoitteet ohjaavat ihmisen toimintaa ja käyttäytymistä, eli mitkä ovat tavoitteellisen toiminnan syyt. Tutkimuksella on yhtymäkohtia sosiologiaan ja psykologiaan, mutta useat matkailumaantieteen tutkijat – mm. Vuoristo (1998), C. M. Hall & Page (1999), Suvantola (2002) ja Shaw & Williams (2002), Williams & Lew (2015) – ovat omaksuneet tutkimusalan osaksi matkailumaantieteellistä tutkimusta. Jotta voidaan ymmärtää matkailun

maantiedettä ja matkailukokemusta, on ensiarvoisen tärkeää valottaa syitä ihmisen matkailuhaluun (Williams & Lew 2015: 11).

Kohdealueen vetovoimatekijät ja lähtöalueen työntekijät ohjaavat matkantekoa alueellisesti. Työntekijät ovat lähtöalueen fyysismaantieteellisiä ja kulttuurismaantieteellisiä ominaispiirteitä, jotka vaikuttavat matkailijan motiiveihin lähteä matkalle (Vuoristo 1998: 29). Vetovoimatekijät ovat kohdealueen houkuttelevia luonnon- ja kulttuurimaantieteellisiä ominaispiirteitä, joilla on matkailijan suhteen mielikuvissa riittävästi vetovoimaa saada tämä matkustamaan kohdealueelle (Vuoristo 1998: 54). Maapallon luonnonmaantieteellisten vyöhykkeiden keskinäiset erot ovat olleet matkailumaantieteellisen aluerakenteen ja pääasiallisesti koko matkailun tärkein kulmakivi (Vuoristo 1998: 54).

Matkailijaa ohjaavat fyysis- ja kulttuurimaantieteellisten tunnusmerkkien lisäksi myös henkilökohtaiset, sosiaaliset ja psykologiset työntö- ja vetovoimatekijät, jotka määrittävät matkailijan motiiveita lähteä matkalle (mm. Jang & Cai 2002: 121–123; Williams & Lew 2015: 12). Työntö- ja vetovoimatekijöistä voidaan käyttää myös pakeneminen – etsiminen käsiteparia (Suvantola 2002: 83). Jotakin tavanomaisessa elinpiirissä halutaan lähteä pakoon, ja etsimään jotakin uutta vieraasta ympäristöstä. Halu paeta tavanomaista toimintaympäristöä ja etsiä jotakin muuta vieraalta alueelta nähdään matkailututkimuksessa matkailumotivaation perustaksi (mm. Ryan 1991; C. M. Hall & Page 1998; Shaw & Williams 2002; Pearce 2005).

Iso-Ahola (1980: 227–249) keskittyy vapaa-ajan ja virkistyksen motivaatioteoriassaan siihen, kuinka matkailijaa ohjaavat pako- ja palkintomotiivit. Motiivit hän jakaa henkilökohtaisiin ja sosiaaliseen vuorovaikutukseen liittyviin motiiveihin. Hänen teesinsä on, että matkailijan pakomotiivit liittyvät haluun paeta ihmisen tavanomaista henkilökohtaista ja sosiaalista ympäristöä. Henkilökohtaisia pakomotiivien aiheuttajia voivat olla henkilökohtaiset ongelmat tai epäonnistumiset ja sosiaalisia pakomotiiveja tavanomainen sosiaalinen vuorovaikutusympäristö – työympäristö, perhesuhteet tai ystäväpiiri. Palkintomotiivit niin ikään ovat henkilökohtaisen ja sosiaalisen tason palkintoja: henkilökohtaiset palkinnot voivat liittyä virkistäytymiseen, lepoon, aktiviteetteihin tai itsensä toteuttamiseen, kun taas sosiaaliset palkinnot uusien ihmisten tapaamiseen.

Matkailututkimuksen motivaatioteoriat pohjautuvat Maslowin (1943) esittämään tarvehierarkiapyramidiin, jossa ihmisen tarpeita on kuvattu viisiportaisella järjestelmällä, jossa järjestyksessä alimmasta ylimpään ovat fysiologiset tarpeet, turvallisuuden tarve, rakkauden ja yhteenkuuluvuuden tarve, arvostuksen tarve ja viimeisenä itsensä toteuttamisen tarve. Maslow

argumentoi, että tarpeet toimivat hierarkkisesti siten, että pyramidin alemmat kerrokset on oltava täytetty, jotta ihminen voi täyttää seuraavan kerroksen tarpeita. Matkailumotivaation tutkimuksessa matkailijan motiivit ovat jaettu mukailen Maslowin tarvehierarkiapyramidia (taulukko 2).

Taulukko 2. Palkinto- ja pakomotiivit myötäilevät Maslowin ajatusta ihmisen tarpeista ja niiden toteuttamisesta.

Maslowin tarvehierarkiapyramidi	Palkintomotiivit	Pakomotiivit
Itsensä toteuttamisen tarve	Itsensä kehittäminen ja sivistäminen, vapauden tunne	Rutiinit tavanomaisessa toimintaympäristössä
Arvostuksen tarve	Arvostuksen saaminen, egon vahvistaminen ja statuksen nostaminen	Arvostuksen puute ja sosiaalinen paine
Rakkauden ja yhteenkuuluvuuden tarve sekä turvallisuuden tarve	Uusien sosiaalisten suhteiden solmiminen ja olemassa olevien vahvistaminen	Tavanomainen työympäristö, perhesuhteet ja ystäväpiiri
Fysiologiset tarpeet	Terveysvaikutukset, virkistyminen, lepo, rentoutuminen	Kiire, stressi, sairaudet ja hektisyys

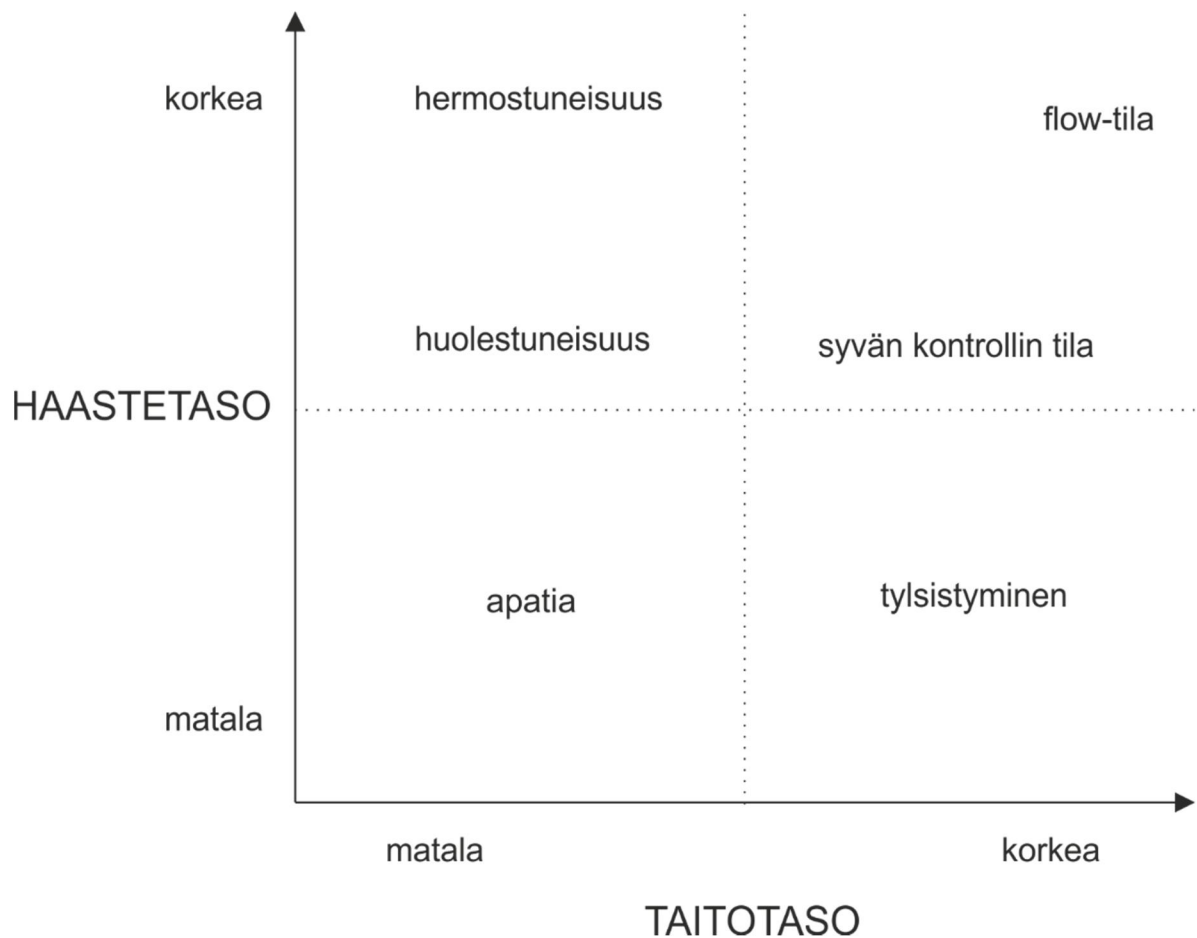
Fysiologiset motiivit sisältävät esimerkiksi kehon ja mielen virkistymisen ja matkailun terveysvaikutukset, jonka avulla esimerkiksi stressiä voidaan lievittää (Williams & Lew 2015: 11). Ne voivat olla myös tavoitteita rauhoittumisesta tavanomaisen toimintaympäristön ollessa hektinen ja kiireinen (Ryan 1991: 25). Motiivit pelkkien matkailun terveysvaikutusten sijasta ovat kehittyneet käsittämään myös puhtaan nautinnon (Williams & Lew 2015: 42). Aktiviteetit kohdealueella Ryanin (1991: 25) mukaan mahdollistavat matkailijan leikit ja pelit tavalla, joka ei välttämättä lähtöalueella olisi sosiaalisten ja kulttuuristen normien mukaan mahdollista – aikuinen voi heittäytyä lapsekkaisiin aktiviteetteihin ja täten vapautua lähtöalueen kulttuurisista ja sosiaalisista käyttäytymismalleista. Iso-Ahola (1980) lisäksi korostaa, että lepo on matkailumotiiiveista tärkeä. Dickinson ja Lumsdon (2010: 89) painottavat, että matkailija janoaa taukoa hektisestä elämästä etsien hetkiä, jolloin voi olla epäaktiivinen. Fysiologisiksi

motiiveiksi voidaan lukea myös seksuaaliset mahdollisuudet. Ryan (1991: 27) esittää esimerkin seksuaalisista motiiveista seksiturismin Kaakkois-Aasian alueella Thaimaassa ja Filippiineillä. Ensimmäisekseen sosiaaliset motiivit liittyvät sekä uusien sosiaalisten suhteiden solmimiseen että jo olemassa olevien suhteiden vahvistamiseen (mm. Ryan 1991: 25–29; Pearce 2005: 59–61; Williams & Lew 2015: 13). Toisekseen sosiaaliset motiivit liittyvät etsimisen lisäksi lähtöalueen työntekijöihin: matkailijan pakomotiivit liittyvät haluun paeta ihmisen tavanomaista henkilökohtaista ja sosiaalista ympäristöä (Iso-Ahola 1980). Uusien ihmisten tapaaminen matkan aikana antaa matkailijalle sosiaalista mielihyvää ja voi lisätä tämän ymmärrystä vieraista kulttuureista (Ryan 1991: 25). Jo olemassa olevia sukulaissuhteita voi matkailija lujittaa matkailemalla perheenjäseniensä kanssa tai heidän luokseen: Ryan (1991: 25–29) esittää, että matkustaminen ja toimiminen perheen kanssa lisäävät perheenjäsenten välistä koheesiota.

Arvostuksen saaminen matkailijan sosiaalisessa piirissä on nähty oleelliseksi osaksi matkailumotivaatiota (mm. Ryan 1991: 25; Shaw & Williams 2002: 87; Pearce 2005: 60). Urry (2002: 4) argumentoi, että arvostuksen saaminen ja sosiaalisen statuksen nostaminen ovat olleet jopa pääsyy matkailuun massaturismin alkuvaiheissa. Shaw ja Williams (2002: 87) kiteyttävät, että matkailu tarjoaa tilapäisen täyttymyksen matkailijan arvostuksen puutteeseen, joka vahvistaa hänen egoaan. Myös huomion ja tunnustuksen saamisen muilta ihmisiltä voidaan käsittää olevan egoa vahvistava tekijä. Matkailu on nähty modernin elämäntavan tunnusmerkinä (Williams & Lew 2015: 54), jonka kautta arvostusta on herunut matkailijan tuttavien keskuudessa. Tästä Shaw ja Williams (2002: 87) ovat käyttäneet motiiveita kuvaavassa luvussa termiä matkailun sosiaalinen paine. Ryan (1991: 26) korostaa, että erityisesti eksoottiset paikat tai muodikkaat kohdealueet voivat lisätä arvostuksen saamista.

Arvostuksen saamisen ja statustekijöiden lisäksi Ryan (1991) käsittää motivaation itsensä kehittämisestä liittyvän läheisesti arvostuksen saamiseen. Tällöin arvostus ja status nousevat ennemminkin matkailijan itsensä suhtautumisesta positiivisesti tekemiinsä asioihin vahvistaen hänen egoaan ja itsearvostustaan. Ryan (1991: 28) esittää, että muiden ihmisten tapaamisen ja uusiin paikkoihin tutustumisen lisäksi matkailu voi auttaa myös löytämään uusia puolia matkailijasta itsestään. Läheisesti itsensä kehittämiseen liittyy myös itsensä sivistäminen, jonka ei välttämättä tarvitse olla virallista opiskelua, vaan itseään voi sivistää monilla eri tavoilla matkan aikana (Ryan 1991: 25–29). Oppiminen vieraista kulttuureista ja paikallisista ihmisistä laajentaa matkailijan tietämystä ja lisää sivistystä.

Itsensä haastamisella on itsensä kehittämiseen liittyviä tunnuspiirteitä. M. Csikszentmihayi ja I. Csikszentmihayi esittelevät (1998) teorian matkailukokemuksen syntymisestä taitotason ja haastetason vuorovaikutuksessa. Teorian mukaan haasteen määrä suhteessa taitotason määrittävät matkailijan tyydyttyneisyyden tason matkallaan. Jos haastetaso ylittää taitotason, on tuloksena matkailijan epätyytyväisyyttä, sillä on hankala ottaa osaa toimintaan, johon taidot eivät riitä. Toisaalta, jos taitotaso on huomattavasti haasteen yläpuolella, matkailijan kiinnostus toimintaan laskee ja tuloksena on tylsistyminen. Korkea taitotaso ja korkea haastetaso matkailussa voivat viedä matkailijan flow-kokemukseen tai kontrollin tilaan, sillä toiminta vaatii syvää keskittymistä. Matala haastetaso yhdistettynä matalaan taitotason voi aiheuttaa matkailijassa apatiaa. Korkea taitotaso yhdistettynä matalaan haastetason vie taas matkailijan kohti tylsyyden tuntemuksia. Taitotason ja haastetason vuorovaikutuksen aiheuttamaa kokemusta on kuvattu kuvassa 2.



Kuva 2. Matkailun miellyttävyyden rakentuminen haaste- ja taitotason vuorovaikutuksessa. Mukaelma Ryan (1991: 44) esittämästä kuvasta.

Ryan (1991: 28–29) tuo edellä mainittujen lisäksi teoriassaan esiin myös materiaaliset motiivit. Vaikka ostosten tekeminen voi vaikuttaa arkipäiväiseltä syyllä, Ryan painottaa sen olevan eräissä tilanteissa pääsyy matkan tekemiseen. Hän antaa esimerkin Yhdysvaltojen ja Kanadan välisestä yksityishenkilöiden ostosmatkoista. Kotimaassamme tämän kaltaisia ostosmatkoja voisivat edustaa esimerkiksi Tallinnan ostosmatkat tai polttoaineen ostaminen itärajan takaa.

Tarpeisiin pohjautuvien motiivien lisäksi Mannell ja Iso-Ahola (1987) esittelevät ajatuksen vapauden tunteesta matkailijaa ohjaavana pyrkimyksenä. Heidän teesinsä on, että henkilön vapauden tunne matkallaan pohjautuu kontrastiin rutiininomaisen sekä yksitoikkoisen tavanomaisen toimintaympäristön ja uusia elämyksiä tarjoavan vapaa-ajan matkan välillä. Caruana ja Crane (2011) ovat määritelleet vapauden tunteen matkalla pohjautuvan arkielämän negatiivisten ärsykkeiden kompensoinnin lisäksi myös toimintavapauksiin matkalla – toisin sanoen vapautteen valita toimintansa itse. Vapauden tunteen he kuvaavat (2011: 1498) olevan kaksiulotteinen – matkailija on vapaa jostakin (engl. free from) ja vapaa johonkin (engl. free to). Vapauden tunne näin ollen koostuu siitä, että ensimmäisekseen matkailija on vapaa tavanomaisen toimintaympäristönsä odotuksista ja toiminnasta sekä toisekseen matkailija on vapaa valitsemaan toimintansa matkallaan. Omatoimisen matkailun vapauden tunteen he kuvaavat (2011: 1505) itsenäiselle matkaajalle olevan vapautta kulkea autenttisille kohdealueille käyttäen vain suhteellisen vähän pääomaa – vapaana ”*kaupallisesta toiseudesta*” eli massaturismista. Vastuullisen matkailun, johon hitaan matkailun ideologiakin kuuluu, vapauden he tiivistävät (2011: 1510) olevan vapautta syyllisyyden tunteista ja omantunnon tuskista, jotka pyritään minimoimaan jättämällä mahdollisimman paljon hyötyä vaihtokauppana kohdealueelle ja rakentamalla kokemus yhdessä paikallisten ihmisten kanssa. Vastuullisen matkailun vapauden tunteen he kuvaavat (2011: 1508) eskaloituvan vapaaehtoisena työskentelyssä, jossa vapaus työskennellä nähdään vapautena, kun alun perin matkailumotivaation tutkimuksessa on ajateltu nimenomaan matkailun olevan vapautta olla olematta töissä. Vapauden tunteen ilmenemistapoja on kuvattu seuraavalla sivulla taulukossa 3, jossa on esitelty hedonistisen matkailun, omatoimisen matkailun sekä vastuullisen matkailun vapauden tunteen muodostumista.

Taulukko 3. Vapauden tunteet syntyvät erilaisista asioista hedonistisessa matkailussa, omatoimisessa matkailussa ja vastuullisessa matkailussa

	Kuvaus	Vapautta jostakin	Vapaus johonkin
Hedonistinen matkailu	Pakettimatkat, joissa matkailija itse järjestää sisällöstä vain vähän	Vapautta tavanomaisen toimintaympäristön odotuksista	Vapaus juhlia ja rentoutua muiden kanssa
Omatoiminen matkailu	Itse järjestetyt matkat	Vapautta pakettimatkojen kohdealue ja toimintarajoituksista	Vapaus kokea autenttisuutta sekä haastaa ajatus toiminnan rajoituksista
Vastuullinen matkailu	Matkat, joissa minimoidaan matkan negatiiviset vaikutukset kohdealueelle.	Vapautta syyllisyydestä ja pakettimatkojen negatiivisista vaikutuksista kohdealueelle.	Vapautta toimia yhdessä ja osallistua paikallisten ihmisten kanssa toimimiseen

2.5.3 Motivaatioteorioiden kritiikkiä

Dann (1981) kritisoi matkailijoiden motiivien tutkimusta siitä, että vastaajat eivät aina halua tai osaa kertoa matkailumotiivejaan. C. M. Hall ja Page (1999: 55–56) ovat kritisoineet matkailumotivaation käsitteellistämistä kiinnittäen huomioita matkailun olevan yhden tuotteen sijasta moniulotteinen paketti tuotteita ja kokemuksia. Toisekseen he esittävät, että motiivit ovat monipuolinen verkosto työntö- ja vetovoimatekijöitä, jotka osaksi ovat kiistanalaisessa vuorovaikutuksessa keskenään. He myös toteavat motiivien vaihtuvan eri elämänvaiheissa ja niiden olevan erottamattomasti yhteyksissä toisiinsa.

Iso-Ahola (1980: 228–229) esittää ongelmiksi motiivien syy-seuraussuhteiden moniselitteisyyden: ihminen voi tuntea toteuttavan itseään pelatessaan, mutta myös toisaalta pelatessa olo on rauhoittunut. Syntyykö motivaatio tällöin pelaamiseen itsensä toteuttamisen vai rauhoittumisen takia? Toisekseen hän (1980: 235) nostaa esiin ongelman itsensä toteuttamisen vaikeasta määritelmästä: yksilötasolla itsensä toteuttaminen kattaa laajan skaalan toimintamalleja ja yksilötasolla on suurta vaihtelua. Lisäksi Iso-Ahola (1980: 249) korostaa,

että tarpeet eivät ole stabiileja, vaan muuttuvat jatkuvasti paikan, tilanteen ja ihmisten vaihtuessa sekä ajallisesti pidemmällä aikavälillä elämänkaaren eri vaiheissa.

C. M. Hall (2005: 90) ohittaa matkailumotiivien käsittelyn lähes kokonaan muilta osin kattavasti matkailua ja liikkuvuutta käsittelevässä kirjassaan toteamalla, että motiivit voivat vaihtua matkan aikana ja elämänkaaren eri vaiheissa. Hän esittää, että matkailumotiivien erillisen tarkkailun sijasta olisi parempi keskittää huomio matkailijan käyttäytymiseen ja kysyntään laajemmassa kontekstissa kuin keskittyä hänen viimeisimpään matkaansa.

2.6 Matkailijatypologiat ja matkan merkityspolitiikka

Seuraavissa kappaleissa käsitellään matkailijatypologioiden kehittymistä matkailuntutkimuksen tutkimusperinteessä. Matkailijatypologioilla tarkoitetaan matkailijoiden jakamista eri kategorioihin heidän tarpeiden ja tavoitteiden perusteella. Tämän jälkeen esitetään, miksi matkailijatypologiat eivät ole riittävän tarkkoja selittämään matkailijan käyttäytymistä laajemmin ja ehdotetaan vaihtoehtoista lähestymistapaa, jossa tarkastellaan matkan merkitystä elämäntapapolitiittisina valintoina ja matkailijaidentiteetin rakentumisen kautta.

2.6.1 Matkailijatypologiat

Matkailututkimuksessa on pyritty jakamaan matkailijat erilaisiin tyypeihin heidän tarpeidensa ja matkailumotiiviansa perusteella. Tutkijoiden muodostamat matkailijatypologiat perustuvat ensikädessä matkailijan omatoimisuuteen ja instituutioiden hyödyntämiseen matkansa aikana. Ensimmäisessä ääripäässä on lähes kaikissa tyypittelyissä omatoiminen, seikkailunhaluinen matkailija (Plog 1972; Cohen 1972; Smith 1977). Hän valitsee kohdealueeseen paikkoja, joissa on vain vähän matkailuinfrastruktuuria ja palvelurakenteita ja suosii kohteita, joissa matkailu ei ole saavuttanut vielä massoja. Toisessa ääripäässä on institutionaalinen massaturisti, joka mieli matkalleen turvallisia ja tuttuja ympäristöjä (Plog 1972; Cohen 1972; Smith 1977). Hän hyödyntää matkallaan matkanjärjestäjiä ja on vaativainen matkan palveluntarjonnan ja infrastruktuurin suhteen. Typologioissa on usein kuvattu matkailijan vaikutuksia kohdealueelle: usein omatoimisen matkailijan käsitetään tuovan vähemmän muutoksia kohdealueelle kuin massaturistin.

Burns & Holden (1995: 45) esittelivät Bull'in (1991) mittarit matkailijatyypittelyjen pohjalle. Niiden avulla on tarkoitus mitata mihin typologiaan kukin matkailija kuuluu. Seikkailunhalussa on kyse riskin määrästä matkailtaessa. Hedonismi mittaa mukavuuden astetta majoituksessa ja matkustamisessa: massaturisti vaatii länsimaiset puitteet majoitukselleen ja kulkuvälineissä suosii mukavuutta, kun taas omatoimimatkailija tyytyy vaatimattomampaan

liikkumisvälineeseen ja majoitusvaihtoehtoon. Vaihtelunhalussa on kyse uuden etsimisen tarpeesta ja määrästä matkan aikana: massaturisti etsii vieraalta kohdealueelta tuttua, kun taas omatoimimatkailija pyrkii oppimaan ja sopeutumaan kohdealueen ympäristöön. Dogmatismi kertoo matkailijan halusta tukeutua tuttuihin asioihin matkallaan ja kohdealueella. Intellektualismin on tarkoitus mitata kuinka paljon matkailija haluaa oppia kohdealueen kulttuurista.

Laajasti siteerattu matkailijatyypologioita käsittelevä työ on Plogin jo vuonna 1972 julkaistu työ, joka jakoi matkailijat tyyppeihin heidän kohdealuevalintojensa perusteella. Ääripäinä ovat seikkailunhaluiset allosentrikot ja tuttuuteen pyrkivät psykosentrikot. Tutkimuksessa kohdealueen helppous ja potentiaali vastaanottaa matkailijoita infrastruktuurin ja palveluiden perusteella ratkaisee – mitä kehittyneempi kohdealue on matkailijalle, sitä psykosentrisempi sen kohdealueekseen valitsema matkailija on (Plog 1972).

Cohen (1972) jakoi matkailijatyypit neljään luokkaan, joissa matkailijan seikkailunhalu ja tuttuuden tarve ratkaisevat. Ajelehtija etsii outoja ja eksoottisia ympäristöjä matkallaan ja hänellä on vain pieni vaikutus kohdealueelle. Smithin (1977) tyypologioissa on tarkennettu ajelehtijalle alakategorioita, kuten tuntemattomien polkujen kulkija ja etsijä. Toisena ääripäänä Cohenin tyypologioissa on järjestelmällinen massaturisti, joka etsii tuttua ja turvallista omassa kuplassaan. Smith on jakanut massaturistit tarkemmin vielä kolmeen luokkaan: orastava massaturisti, massaturisti ja pakettimatkailija.

Shaw ja Williams (2002: 79) kritisoivat tyypittelyiden olevan poissulkevia: jos matkailija kuuluu yhteen ryhmään, niin hän ei voi kuulua toiseen, vaikka elementtejä hänen tarpeissaan ja käytöksessään voi olla useista eri matkailijatyypeistä. Suvantola (2002) ja C. M. Hall (2005) myös korostavat elämänkaaren vaiheissa matkailijan sijoittuvan eri tyypologioihin. Vaikka hitaan matkailun käsitteessä ei oteta suoraan kantaa, mihin tyypologiaan hidas matkailija kuuluu, on hitaan matkailun ideologian pohjalta pääteltävissä, että hidas matkailija taipuu enemmänkin omatoimimatkailijan kuin massaturistin tyypologiaan. Dickinson ja Lumsdon (2010: 4) kokevat hitaan matkailijan sijoittamisen olemassa oleviin tyypologioihin hankalaksi, mutta toteavat hitaan matkailijan usein olevan vihreästi ajatteleva henkilö. Hitaan matkailijan tarkka sijoittaminen luokiteltuihin tyypologioihin ei ole tämän tutkimuksen kannalta tarkoituksenmukaista – mielekkäämpää on kuvata pitkän pyörämatkan ominaispiirteitä saaden tietoa siitä, miten pyörämatkailijat matkallaan toimii. Laajemmin pitkän pyörämatkan merkitystä kuvataan siihen liitettävien elämäntapapoliittisten toimien ja yhdistävien identiteettitekijöiden avulla.

2.6.2 Matkan merkityspolitiikka

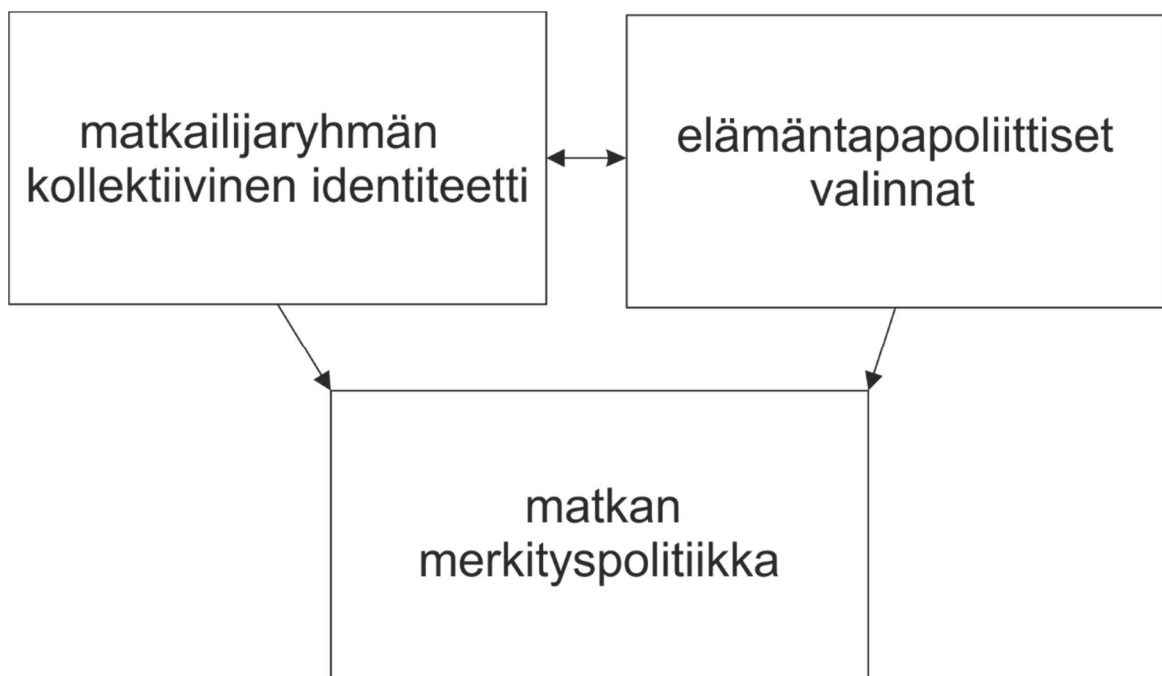
Matkailututkimuksessa on pyritty jaottelemaan matkailijoita eri luokkiin jo yli neljäkymmenen vuoden ajan. Kuitenkin matkailijatypologioiden on nähty olevan vanhentuneita ja mitattavat asiat eri segmentteihin sijoittamiseksi ovat vaihdelleet tutkijasta riippuen. Uriely (2005) on kritisoinut matkailijatypologioiden olevan yleistäviä, yksinkertaistavia ja post-moderniin yhteiskuntaan sopimattomia. Hän on ehdottanut typologioiden sijoittamisen tilalle matkaan liitettävien merkityksien tutkimista osana kokonaismatkailukokemuksen rakentamista. Portwood-Stacer (2013: 5) on painottanut, että toiminnan mitattavien vaikutusten sijasta on mielekäästä tarkastella toimintaan liittyviä merkityksiä, joiden avulla voidaan ymmärtää tarkemmin yksilön elämäntapoliittisia tavoitteita. Tarkastelemalla pyörämatkailijan elämäntapaa ja identiteettiä pyritään tutkimuksessa saamaan vastaus kysymykseen: ”mitkä ovat pyörämatkailijan identiteetin keskeiset elämäntapoliittiset rakennusainekset ja mikä on pitkän pyörämatkan merkitys”. Täten tutkimuksessa saadaan laajempi käsitys pyörämatkailijoista verrattuna siihen, että tutkimuksessa sijoitettaisiin pyörämatkailijat valmiiseen matkailijatypologiaan tai tyytymällä ainoastaan poimimaan elementtejä eri segmenteistä.

Elämäntapoliitikkalla tarkoitetaan jokapäiväisiä valintoja osana poliittista vaikuttamista (Portwood-Stacer 2013: 5). Matkailututkimuksessa elämäntapavalinnat voidaan ajatella matkailuun liittyviin valintoihin matkan aikana ja laajemmin myös matkailun ulkopuolella. Jotta voidaan ymmärtää matkailijan elämäntapoliittisiä päämääriä, on ryhmästä löydettävä yhdistäviä identiteettitekijöitä, joiden kautta viiteryhmä kokee koheesiota yhteisten arvojen, asenteiden, tavoitteiden ja pyrkimysten avulla. Pyörämatkailijoiden voidaan ajatella olevan oma matkailija-alkulttuurinsa, jonka arvot ja asenteet näyttäytyvät pitkään pyörämatkaan sidottujen merkitysten kautta. Muiden muassa S. Hall (1999: 19) sekä Johansson ja Sernhede (2002: 7) ovat ajatelleet kulttuurisen identiteetin koostuvan selvärajaisista etnisyyteen, rotuun, kieleen, uskontoon ja kansallisuuteen liittyviin yhteisiin seikkoihin. Alakulttuurissa yhdistävä tekijä voi olla enemmänkin yhteinen mielenkiinnon kohde – esimerkiksi urheilulaji – ja siihen omistautumiseen liittyvä elämäntapa (Wheaton 2013). Viiteryhmään kuulumisen avulla voidaan ilmaista poliittisia päämääriä epäsuoraan elämäntavan harjoittamisen kautta: Portwood-Stacer: (2013: 8) näkee alakulttuureille tyypillisen elämäntapoliittisen toiminnan vaihtoehtoisena tapana vaikuttaa poliittisesti verrattuna suoriin keinoihin kutsuen sitä vetäytyväksi politiikaksi. Voidaan ajatella, että matkailijalla on matkansa aikana elämäntapa, jonka kautta ei suoranaisesti aktiivisesti pyritä vaikuttamaan poliittisesti, mutta elämäntavalliset

valinnat ilmaisevat päämääriä, arvoja ja asenteita epäsuorasti. Nämä merkitykset tuovat pitkän pyörämatkan yhteiskunnallisen merkittävyyden tasolle pelkkien yksilön tavoitteiden sijasta.

On pidettävä mielessä, että yksilön identiteetti voi olla pirstaleinen ja moniulotteinen, sekä modernissa yhteiskunnassa ihminen liukuu eri identiteettien välillä S. Hall (1999: 19). Matkailuntutkimuksessa tämä tulee ilmi siten, että pyörämatkailija ei välttämättä identifioitu loppuelämäkseen pyörämatkailijan arvoihin ja asenteisiin, vaan liukuu eri matkailijatyypin välillä sujuvasti. Täten hän voi valita viiteryhmänsä senhetkisen matkan mukaan: toisella matkalla käy psykosentrisesti Teneriffalla ja toisella kertaa taas pyöräilee allosentrisesti maailman ympäri. Urry (2002: 75) on ehdottanut post-turistin käsitettä lisäämisestä matkailun tutkimuksen paradigmaan. Hän argumentoi, että 2000-luvulla matkailijat liukuvat vapaasti eri typologioiden välillä ja ollen tietoisia matkailuun liittyvistä luokitteluista leikitellen tahallaan niiden avulla muuttaen rooliaan ajan ja paikan mukaan eri tilanteissa.

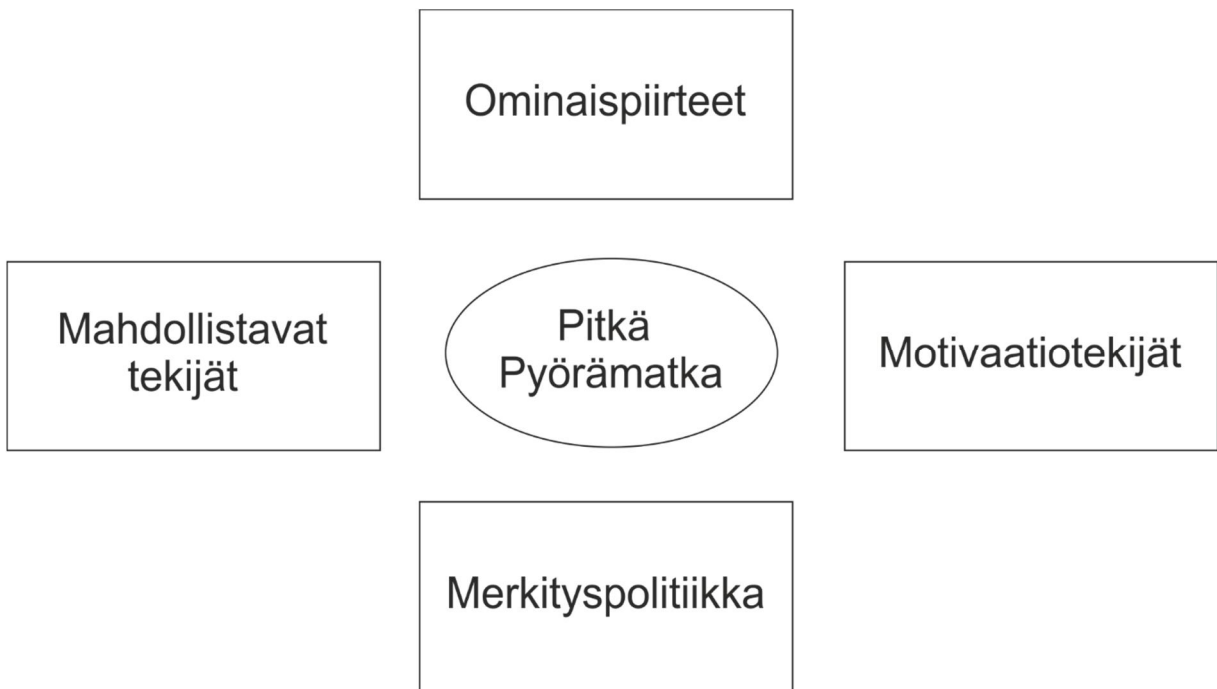
Tutkielmassa tarkastellaan matkaan sidottuja merkityspoliittisia näkökohtia matkailijaryhmän kollektiivisten identiteetin ja elämäntapapoliittisten valintojen avulla. Kollektiivisen identiteetin rakennusaineekset sisältävät elämäntapapoliittisia valintoja, joten ne ovat erottamattomasti vuorovaikutuksessa toistensa kanssa (kuva 3). Kuvassa havainnollistetaan myös sitä, kuinka matkan merkitykset rakentuvat näiden kahden tuloksena.



Kuva 3. Matkailijaryhmän kollektiivisen identiteetin ja elämäntapapoliittisten valintojen kautta määritellään matkan merkityspoliitikka

2.7 Teoreettisen viitekehyksen yhteenveto

Jotta pitkästä pyörämatkasta ja niitä tekevistä matkailijoista saataisiin ilmiönä mahdollisimman kattava kuva, on tutkielman teoriaosuudessa käsitelty neljää matkailuun liittyvää ulottuvuutta. Ensimmäiseksi on tarkasteltu hidasta matkailua yhtenä massaturismille vaihtoehtoisena matkailun kehityssuuntana sekä hitaan matkailun keskeisiä elementtejä. Toiseksi on tarkasteltu matkailun mahdollistavia tekijöitä. Kolmanneksi tutkielmassa on esitelty keskeiset matkailumotivaatioteoriat. Neljänneksi on kuvattu matkailijatypologioiden riittämättömyyttä matkan merkitysten selittämisessä ja ehdotettu tilalle analysoida elämäntapapoliittisia vaikutustapoja ja matkailijan identiteetin rakentumista osana matkan merkityksen luomisessa. Tässä tutkielmassa teoria on jaettu neljään eri ulottuvuuteen, joiden viitekehysessä pitkää pyörämatkaa hitaan matkailun ilmiönä tarkastellaan (kuva 4). Aineistoa analysoidaan näistä neljästä näkökulmasta ja tutkimuksen tulokset on esitelty jaottelun perusteella omiksi alaluvuikseen.



Kuva 4. Tutkimuksen näkökulman neljä eri ulottuvuutta

3. Pitkä pyörämatka

Ennen tutkielman etenemistä empiiriseen osaan tässä luvussa määritellään pitkä pyörämatka ja luodaan katsaus pitkien pyörämatkojen historialliseen kehittymiseen, jotta ilmiön kehittymistä ja kontekstia voidaan ymmärtää laajemmin. Lisäksi tässä luvussa esitellään pyörämatkailun edistämiseen pyrkiviä toimia ja tulevaisuudennäkymiä.

3.1 Pitkän pyörämatkan määritelmä

Pitkä pyörämatka on tutkielmassa määritelty vähintään 1000 poljetun kilometrin pituiseksi, vähintään 30 päivää kestäväksi yhtäjaksoiseksi toiminnaksi. Muilla kulkuvälineillä kuljettuja kilometrejä ei oteta huomioon. Tutkielmassa käytetty termit matkapyöräily, retkipyöräily ja pyörämatkailu ovat samat kriteerit täyttävä kuvaus toiminnalle, jossa toimijaa kutsutaan tutkielmassa matkapyöräilijäksi tai pyörämatkailijaksi. Pitkälle pyörämatkalle ei suomen kielessä vastaavalle toiminnalle ei ole vakiintunut reunaehtoja: se voi olla mitä vaan pyörällä tehtyä matkailua, ja adjektiivi ”pitkä” on itsessään absoluuttisesti mitattavana hyvin epämääräinen käsite.

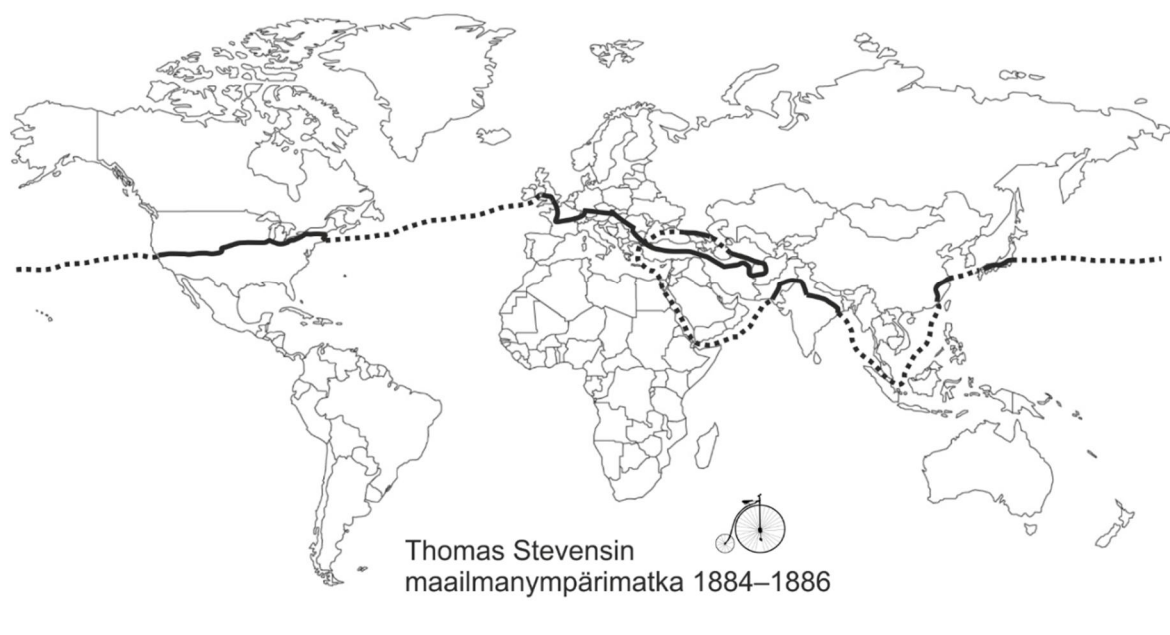
Pyörämatkailua matkailun muotona on syytä tarkentaa ja eritellä. Dickinson ja Lumsdon (2010: 137–138) ovat jakaneet pyörämatkailijat neljään eri ryhmään sen perusteella, kuinka kauan matka kestää ja kuinka tärkeässä osassa polkupyörä on matkan kokonaiskokemuksen kannalta. Ensimmäiseksi he esittelevät ajatuksen pyörämatkailijasta, jonka matkan sisältö on pyöräilemistä matkan pääasiallisena toimintana. Toiseksi he kuvaavat matkailijatyyppejä, jotka tekevät kohdealueella pyörällä matkoja kuitenkin pyöräilyn olematta matkan pääasiallinen tarkoitus. Kolmanneksi he kuvaavat polkupyörämatkailijoita, joiden matkan sisältö on pääasiassa pyöräilyä, mutta matkan kestoltaan on maksimissaan muutaman päivän pituinen ja lopuksi matka päättyy lähtöpisteeseen. Neljäs ryhmä sisältää pyöräilijät, jotka kisailevat urheilutapahtumissa.

Tutkielmassa syvennytään ensimmäisen pyörämatkailijatyypin matkoihin ja määritellään erikseen ehdot matkan pituuden ja keston suhteen rajaamisen ja käsittelyn selkeyttämiseksi. Ensimmäisen tyypin määritelmässä on samankaltaisuus pyörämatkailua Pohjoismaissa kuvaavan Simonsenin ja Jørgensenin (1998: 21) teoksen määrittelyyn pyörämatkailijoista, missä tutkittavat ovat määritelty henkilöksi, joka käyttää jonkin aikaa polkupyörää matkallaan kulkuvälineenä, ja jolle se pyöräily on tärkeä osa matkaa. Tässä tutkimuksessa on lisätty rajaehtot kolmenkymmenen päivän aikarajasta sekä 1000 kilometrin polkien kuljetusta matkasta täyttämään ajatus pitkästä pyörämatkasta.

Tutkimuksessa ei keskitytä pyöräurheiluun, vaikka raja-arvot ylittyisivätkin ajan ja matkan osalta. Vapaa-ajan matkailun kriteerit eivät pyöräurheilussa täyty muuten kattavasti (Dickinson & Lumsdon 2010: 138). Pyöräilyn luonne kisailussa ja pitkällä pyörämatkalla on hyvin erityyppinen: kisailussa mennään paikasta toiseen nopeasti, kun idea pyörämatkailussa hitaan matkailun muotona on liikkua paikasta toiseen rauhallisesti.

3.2 Pitkän pyörämatkan historiaa ja pyörämatkailun tulevaisuudennäkymiä

Polkupyörän kehittyminen Karl von Draisin patentoimasta potkupyörästä kohti poljettavaa kulkupeliä tapahtui 1800-luvun aikana (Kylliäinen 2007a: 7). Draisin kehittämä potkupyörä sai Ranskassa nimen *vélocipède*, joka etymologisesti juontaa juurensa latinan kielen nopeutta tarkoittavasta sanasta *velox* ja jalkoja tarkoittavasta sanasta *pedes* (Kylliäinen 2007a: 12). Suomessakin vielä poljettaviakin kulkupelejä kutsuttiin 1880-luvun puoliväliin asti velocipedeiksi, joka terminä esiintyy aikalaisissa matkakertomuksissa (Kylliäinen 2007b: 54). Pitkiä pyörämatkoja pyörämatkailun pioneerit polkivat jo ennen ketjuvetoisen polkupyörän keksimistä pyörillä, joissa eturengas oli jättimäinen verrattuna pienikokoiseen takapyörään (Kylliäinen 2007b: 67). Ensimmäinen maailman ympäri polkenut ihminen oli yhdysvaltalainen Thomas Stevens, joka polki kolmen vuoden aikana maailman ympäri vuosina 1884–1887 juurikin suurikokoisen eturenkaan omaavalla kulkupelillä (Stevens 1889). Stevensin reitti on merkitty kuvassa 5 ja taiteilijan näkemys hänestä pyöräilemässä on esitetty kuvassa 6.



Kuva 5. Thomas Stevens aloitti matkansa Yhdysvaltojen länsirannikolta. Yhtenäinen viiva kuvaa pyörällä kuljettua matkaa ja katkoviiva on meritse kuljettu matka. Kuva on mukaelma Richard S. Costellon esittämästä kartasta <https://longtrilahead.blogspot.fi/2014/04/thomas-stevens-around-world-on-bicycle_21.html>.



Kuva 6. Taiteilijan näkemys Thomas Stevensistä pyöräilemässä matkatavaroinensa Itä-Aasiassa. Lähde: Roger Bunuan <<https://www.wiredforadventure.com/story-of-thomas-stevens-the-first-person-to-go-around-the-world-by-penny-farthing>>

Suomalaisista pitkistä pyörämatkailijoista suurimman huomion sai Konrad Into Inha, joka pyöräili Suomesta Keski-Eurooppaan ja takaisin 1880-luvun puolivälissä raportoiden matkakertomustaan Uuteen suomettareen matkan moninaisista vaiheista (Kylliäinen 2009). Inhalla oli mukanaan muiden varusteidensa lisäksi kymmenien kilojen kuvaustarpeet käytettynä kiinni polkupyöräänsä polkien 33 päivän aikana 1900 kilometriä (Inha 2009). Muidenkin suomalaisten uskaltautuessa polkupyörineen ulkomaille oli pitkillä pyörämatkoilla uutisarvoa – Inhan matkan jälkeen kotimaan lehdistö raportoi kolmen polyteekkarin matkasta Pohjanlahden ympäri Turusta Tukholmaan vuonna 1887 (Kylliäinen 2007b: 67). Kylliäinen (2007b: 68) kuvaa kuinka Pariisin maailmannäyttely 1889, jossa uusia pyöräinnovaatioitakin oli esillä, inspiroi nuoria lähtemään pyörillään Ranskaan: samana kesänä Pariisiin pyöräili kaksi ylioppilasta omia reittejään. Kalle Kajander matkusti höyrylaivalla ensin Tukholmaan ja sieltä polkien Ruotsin, Tanskan, Saksan sekä Belgian kautta Pariisiin. O. Hackman nousi höyrylaivaan kohti Lyypekkiä ja polki sitten Saksan läpi kohti Pariisin maailmannäyttelyä. Varhaiset suomalaiset pitkien pyörämatkojen polkijat ovat olleet nuoria kaksikymppisen molemmin puolin olevia ylioppilaita, jotka matkustivat edullisesti polkupyörillään tutkien uusia alueita ja vieraita maita (Kylliäinen 2007b: 68).

Suuremman kansanosan polkupyörät saavuttivat 1890-luvun lopulla, jolloin pyöräilyn suosio kasvoi maailmanlaajuisesti ja pyöräkauppa ammattimaistui (Kylliäinen 2009: 17). Kävelyn ja hevosilla kulkevien ajoneuvojen ohelle oli syntynyt kolmas vaihtoehto, jonka suosio kasvoi 1900-luvun alkuvuosikymmenillä nopeasti myös Suomessa (Mauranen 2007: 95–117). Täten kävely vallitsevana liikkumismuotona kaupungeissa ei ollut enää dominoiva ratkaisu, vaan kaupunkisuunnittelua oli tehtävä myös pyöräilijän näkökulmasta (Dickinson & Lumsdon 2010: 135). Vasta autojen yleistyminen katukuvassa pakotti pyöräilijät ahtaammalle (Mauranen 2007: 166). Silti lyhyet matkat kaupungin sisällä puistoalueille ja kaupungista maaseudulle alkoivat määrittellä pyöräilyä liikkumismuodon lisäksi myös matkailu- tai matkustusmuotona, vaikka pitkän pyörämatkan tekeminen ulkomaille pysyikin marginaalisen ihmisjoukon matkailumuotona (Dickinson & Lumsdon 2010: 135).

Kaupunki- ja tieverkkosuunnittelua useissa maissa tehtiin autojen yleistymisen jälkeen pitkälti moottoroitujen ajoneuvojen liikenteen sujuvuuden näkökulmasta, joka vähensi osaltaan polkupyörän vetovoimaa kulkuvälineenä (Dickinson & Lumsdon 2010: 137). Autolla tehtävät matkat olivat massaturismin alkulähde ja lentoliikenteen yleistyminen sekä kustannusten pieneneminen veivät matkailun kehityssuuntia muualle kuin pyörämatkailun edistämiseen. Pyörämatkailu potentiaalisena matkailumuotona jäi muiden liikkumismuotojen kehittämisen varjoon, mutta nykyisin kansainväliset pyöräverkko- ja projektit pyrkivät edesauttamaan pyörämatkailun vetovoimaa Euroopassa ja Yhdysvalloissa (Dickinson & Lumsdon 2010: 138–146).

Nykyisin yksinään Euroopassa on viidellätoista pitkän matkan pyöräilyreitillä yhteensä yli 70 000 kilometriä EuroVelo-pyörätietä (European Cyclists' Federation 2017), jotka on merkitty seuraavan sivun kuvaan 7. Infrastruktuurin kehittämisellä pyörämatkailuun kannustavaan suuntaan käytännön tekijät ja suunnittelijat pyrkivät kestävän matkailumuodon edistämisen lisäksi taloudellisesti elvyttämään perifeerisiä maaseutualueita niin, että matkailijat toisivat tuloja taantuville alueille (Lamont 2009: 6). Euroopan parlamentin tilaaman selvityksen mukaan pyörämatkailu tuo nimenomaan merkittäviä etuja alueille, jotka eivät hyödy valtavirtamatkailusta (Weston et al. 2012). Nykyisin pyörämatkailu Euroopassa tuo vuositasona 44 miljardin euron matkailutulot, jotka muodostuvat 2,3 miljardista vapaa-ajan pyörämatkasta, joihin mukaan on laskettu sekä päivämatkat (2,1 miljardia matkaa) että vähintään yhden yön yli kestävät pyörämatkat, joita tehtiin 20 miljoonan matkan verran (Weston et al. 2012). Pinnanmuodoilla on oma vaikutuksensa alueen pyöräiltävyyteen, mutta suunnittelulla ja valtion ohjauksella voidaan vaikuttaa paljon polkupyörän valintaan

liikkumisvälineeksi – pyöräilyn osuus kaikesta liikkumisesta paikasta toiseen vaihtelee huomattavasti valtiosta toiseen: esimerkiksi Yhdysvalloissa pyöräilyn osuus kaikesta liikkumisesta on ainoastaan 1 % – minimaalisesti verrattuna lukuihin Hollannissa (28 %) tai Tanskassa (20 %) (Pucher & Dijkstra 2003: 1510). Potentiaalisia etuja pyöräilymatkailun edistämiseksi on nähty vähävaikutuksellisen matkailun kasvu, paikallisten yritysten hyötyminen sekä ihmisten kannustaminen terveelliseen matkailutapaan (Dickinson & Lumsdon 2010: 146). Päähaasteina Euroopan pyöräilymatkailun edistämässä nähdään pyöräilymatkojen vähäinen kysyntä ja tarjonta matkailumarkkinoilla sekä laadukkaiden pitkien pyöräilyreittien puute pyörämatkailumarkkinoiden kannalta tärkeissä valtioissa (Weston et al. 2012).



Kuva 7. EuroVelo -reittejä on yhteensä 15 ympäri Eurooppaa, jotka halkovat manteretta monipuolisesti kaikissa ilmansuunnissa. Lähde: European Cyclists' Federation 2017 <<http://www.eurovelo.com/en/eurovelos>>

4. Tutkimuskysymykset ja tutkimuksen tarkoitus

Tutkimuksen tarkoituksena on selvittää millaista matkailua pitkän pyörämatkan toteuttaminen on, mikä mahdollistaa pitkälle pyörämatkalle lähtemisen, miksi matkalle lähdetään sekä mitkä elämäntapapoliittiset valinnat ja kollektiiviset identiteettitekijät ohjaavat matkan merkityspolitiikan rakentumista. Matkan tavoitteet ja pyörämatkailijan elämäntapapoliittiset valinnat ovat tiiviisti yhteydessä matkailun muodon ominaispiirteisiin – matkailija valitsee kulkuneuvokseen ja matkailutavakseen pitkän pyörämatkan sellaisten asioiden takia, jotka matkailutavan ominaispiirteissä viehättävät. Tutkimus keskittyy saamaan vastauksen neljään tutkimuskysymykseen:

1) Mitkä ovat pitkän pyörämatkan ominaispiirteet?

Tavoitteena on selvittää millaista matkailua pitkä pyörämatka edustaa ja mikä sen erottaa muista matkailun muodoista. Aineiston analyysin ja tulkinnan avulla on tarkoitus selvittää ne tunnusmerkit, jotka tekevät pyörämatkailusta omaleimaisen matkailun muodon verrattuna muihin tapoihin matkustaa. Ominaispiirteiden erittelyä ohjaavat hitaan matkailun ideologian elementit, jotka toimivat perustana tunnusmerkkien jaottelussa ja tulkinnassa.

2) Mitkä tekijät mahdollistavat pitkän pyörämatkan?

Matkailun kehittämisessä ja yleistymisessä on nähty avainelementteinä vapaa-ajan lisääntyminen ja ihmisten varallisuuden kasvaminen. Tutkimuksessa pyritään selvittämään miten matkailijat ovat järjestäneet riittävästi vapaa-aikaa pitkälle pyörämatkalle lähtemiseksi ja miten riittävä rahoitus on saavutettu.

3) Miksi matkailija lähtee pitkälle pyörämatkalle?

Tarkoituksena on saada selville mitkä tarkoitusperät ja pyrkimykset ohjaavat matkailijaa hänen pitkällä pyörämatkallaan. Matkailijoiden motiiveja luokiteltaessa ja tulkittaessa toimivat matkailumaantieteessä laajasti siteeratut motivaatioteoriat tulkinnan perustana. Jako pako- ja palkintomotiiveihin kuvaavat sitä, että jokin lähtöalueella työntää matkailijaa pois hänen tavanomaisesta toimintaympäristöstään ja joillakin seikoilla on taas toisaalta tarpeeksi vetovoimaa saada matkailija lähtemään pitkälle pyörämatkalle – tutkimuksen tarkoituksena on selvittää nämä pyörämatkailijan tärkeimmät pako- ja palkintomotiivit.

4) Millaisten elämäntapapoliittisten valintojen ja pyörämatkailijoita yhdistävien identiteettitekijöiden välille pitkän pyörämatkan merkitys rakentuu?

Tutkimuksessa pyritään selvittämään millaisia yhdistäviä tekijöitä pyörämatkailijoilla on elämäntapojen ja identiteetin suhteen. Matkailijatyypologiaan mekaanisesti sijoittamisen sijasta tutkimuksessa tarkastellaan ryhmää pitkään pyörämatkaan sidottujen merkitysten kautta – tarkastelussa on matkailijan elämäntapapoliittiset valinnat sekä yhdistävät identiteettitekijät osana matkan merkityksen rakentumista. Tarkoituksena on selvittää pyörämatkailijoiden kollektiivisen kokemus- ja merkitysmaailman yhteneväisyyksiä, jotka muodostavat matkailijaryhmän keskeiset identiteetti- ja elämäntapapiirteet.

Kuvassa 8. on kuvattu teoreettisen viitekehyksen suhdetta tutkimuskysymyksiin. Ominaispiirteitä käsitellään hitaan matkailun teorian avulla. Mahdollistavia tekijäitä tarkastellaan matkailun mahdollistavien tekijöiden, lisääntyneen vapaa-ajan ja varallisuuden sekä transportaation kehittymisen kautta. Motivaatiotekijöiden jako myötäilee matkailumotivaatioteorioiden jakoa. Pyörämatkan merkityspoliitikkaa käsitellään pyörämatkailijoiden elämäntapapoliittisten valintojen ja heitä yhdistävien yhteisten identiteettitekijöiden avulla.



Kuva 8. Tutkimuskysymykset yhdistyvät teoreettisen viitekehyksen neljään eri ulottuvuuteen.

5. Aineisto ja menetelmät

Tässä luvussa tarkastellaan, arvioidaan ja perustellaan tutkimuksessa käytettäviä aineistoja ja menetelmiä.

5.1 Kvalitatiiviset menetelmät

Tutkimuksen aineistonkeruu ja analyysi on tutkimuksessa toteutettu laadullisin menetelmin. Lähestymiskulma ilmiöön on fenomenologinen (mm. Eskola & Suoranta 1998; Finn et al. 2000: 6–7; Jennings 2005: 103), sillä tutkimuksessa on luotettu siihen, että pitkän pyörämatkailijan todellisuudesta osaa matkailija itse kertoa luotettavasti. Subjektiiivisten vastausten ja matkakertomusten pohjalta pyritään yleistämään ilmiölle tyypilliset tunnusmerkit – pitkän pyörämatkan ominaispiirteet. Motiiveja selvitetessä on tutkimuksessa luotettu siihen, että matkailija itse tietää parhaiten syynsä lähtemiseen kuvaten omasta perspektiivistään ja toimintansa kautta syitä lähtemiselleen. Toisaalta on myös huomioitu se, että matkailijat eivät aina osaa tai halua kertoa omia motiivejaan. Kollektiiviset identiteettitekijät ja elämäntapapoliittiset valinnat ovat koottu aineistoista vertailemalla ja tulkitsemalla niissä toistuvia teemoja. Pyörämatkailijoita suhteessa muita matkailun muotoja edustaviin matkailijoihin on suhteellisen vähän – tämän takia tutkimuksessa on keskitytty määrällisesti vähäiseen otokseen pitkän pyörämatkan tehneitä henkilöitä, joiden vastausten ja tarinoiden avulla tavoitteena on saada ilmiön oleelliset ja yleistettävät tunnusmerkit selville. Tutkimuksen luonne on induktiivinen: lopulliset tutkimuskysymykset ja aineiston teemajaottelu ovat muodostuneet aineistonkeruun aikana.

5.2 Avoimet teemahaastattelut

Aineistoksi tutkimukseen on syksyn ja talven 2017 aikana toteutettu teemahaastatteluja kahdeksan henkilön kanssa kasvotusten ja videopuheluiden välityksellä sekä yhdessä tapauksessa kirjallisena. Haastattelut kestivät hieman yli tunnista vajaaseen kolmeen tuntiin. Haastateltaviksi on pyritty valitsemaan eri tavoin matkustavia pyörämatkailijoita iän, matkailijoiden osallistujamäärän, majoittumispreferenssien, rahankäytön, kansallisuuden sekä sukupuolen suhteen. Viisi haastateltavista olivat naispuolisia ja kolme miespuolisia. Ikähaitari oli 24–52 vuotta. Seitsemän haastateltavista oli suomalaisia ja yksi oli argentiinalainen. Suomalaisia valikoitui haastateltaviksi käytännön syiden lisäksi myös sen takia, että samaa äidinkieltä puhuvien on helpompaa kommunikoida eksaktisti, tarkkoja ilmauksia käyttäen. Tällöin myös virhetulkintojen määrä vähenee, kun haastattelija ja haastateltava puhuvat samaa kieltä. Haastateltavia yhdisti se, että kaikki haastateltavat ovat polkeneet matkansa aikana yli 1000 kilometriä ja olleet matkallaan yli 30 päivää ennen kuin he ovat palanneet kotiin. Osa

tutkimuksen haastateltavista on ollut matkallaan tutkimuksen aineistokeruun aikana. Tässä on vahvat ja heikot puolensa: toisaalta asiat ovat tuoreessa muistissa, mutta matkalla voi olla hankala suhtautua matkaansa kokonaisuutena ja analyttisesti sen ollessa kesken. Konteksti väistämättä vaikuttaa siihen, miten matkailija kokee matkansa ominaispiirteet ja motiivit.

Avoin teemahaastattelu (kts. Eskola & Suoranta 1998: 87; Hirsjärvi & Hurme 2006: 45) on valittu aineistonkeruumenetelmäksi siksi, että tutkija on voinut esittää tarkentavia lisäkysymyksiä kiinnostavista seikoista, joiden kautta on saatu selville tutkimuksen kannalta merkittäviä lisätietoja matkailijan motiiveista, matkailun muodon ominaispiirteistä, elämäntapapoliittisista valinnoista ja yhdistävistä identiteettitekijöistä. Pyörämatkailijat ovat tarttuneet haastatteluissa eräisiin kysymyksiin syvällisemmin heidän kokiessaan ne tärkeiksi: näin on saatu tilanteista ja kontekstista enemmän selville kuin olisi valmiiksi strukturoidun kysymyksenasettelun kautta tullut. Kuten Hirsjärvi & Hurme (2006: 48) toteavat: ”*Merkitykset syntyvät vuorovaikutuksessa*”. Kaikkia haastateltavia on haastateltu ainoastaan yhden kerran, joten syvähaastatteluista ei ole kyse, vaikka muutamat haastateltavat ovat tarkentaneet vastauksiaan vielä haastattelun jälkeen ottamalla yhteyttä tutkijaan myöhemmin viestien välityksellä. Yhden haastateltavan kohdalla teemahaastattelu toteutettiin kirjallisesti, sillä haastateltava niin toivoi. Tällöin haastattelu sai puolistrukturoidun muodon (kts. Hirsjärvi & Hurme 2006: 47). Haastateltavat ovat antaneet luvan heidän etunimensä ja sukunimensä sekä ikänsä käyttöön tutkimuksessa. Heidän ikänsä, kansallisuutensa, matkan pituus kilometreissä ja matkan ajallinen kesto on esitetty taulukossa 4.

Taulukko 4. Haastateltavat

Nimi:	Ada	Andrés	Lotta	Maarit	Silja	Sissi	Taneli	Tommi
Ikä:	24v	36v	28v	52v	24v	35v	30v	27v
Kansallisuus:	FIN	ARG	FIN	FIN	FIN	FIN	FIN	FIN
Poljettu matka (km):	1739	52 t.	20 t.	23 t.	2 t.	10–16 t.	36 t.	2100
Matkan kesto:	45pv	4v10kk	1v 6kk	4 matkaa	2kk	2v1kk	3v1kk	34pv

5.3 Kaunokirjalliset matkakertomukset

Haastatteluiden lisäksi aineistona tutkimuksessa on käytetty pitkistä pyörämatkoista kirjoitettuja kaunokirjallisia matkakertomuksia. Pääpaino matkakertomuksissa on usein matkareittien ympäröivässä alueessa ja sen kuvailussa, mutta tutkimuksen kannalta oleelliset huomiot matkan ominaispiirteistä tulevat esille ripotellen matkan edetessä. Vaikka matkakuvaukset kertovatkin yhden ihmisen tai seurueen matkasta, on tutkimuksen tavoite löytää niistä yhdistäviä tekijöitä, jotka kuvaavat pitkää pyörämatkaa yleisemmällä tasolla. Kirjoittajan valintoja matkakuvauksissaan esille nostamissaan asioissa on vahvat ja heikot puolensa – toisaalta kirjoittaja kertoo hänelle tärkeistä teemoista, mutta jättää väistämättä myös asioita kertomatta. Kirjan julkaisijalla ja kustantajalla on voinut olla myös oma vaikutuksensa lopullisen tekstin sisältöön – joitakin seikkoja on väistämättä jouduttu karsimaan pois lopullisesta teoksesta.

Usein matkakertomuksiin on lisätty myös esipuhe ja loppusanat, mitkä – kirjoittajasta riippuen – käsittelevät matkaan lähtemiseen johtaneen motivaation syitä ja loppumietteitä matkasta kokonaisuutena. Loppusanat ovat olleet merkittävät tutkimusongelman selvittämisen kannalta: kirjoittaja kokoaa huomiot matkastaan tiivistäen ja pohtii sekä matkan huonoja että hyviä puolia, jotka valottavat sekä motivaation toteutumista että mahdollistavat kirjoittajan itsereflektion hänen tavoitteidensa ja niiden toteutumisen suhteen. Alkusanat useissa tapauksissa ovat paljastaneet kirjoittajan tulkitsemia syitä matkalleen lähtemiseen

Matkakuvaukset ovat useissa tapauksissa koostettu blogijulkaisujen pohjalta matkakuvaukseksi. Yksittäisten kirjoitusten kokoaminen kirjaksi jälkeinpäin on sekä vahvuus että heikkous: etäisyys ja ajan kuluminen suhteessa matkaan auttaa käsittelemään matkalla esiin nousseita teemoja, mutta toisaalta tutkimuksen kannalta mielekkäitä yksityiskohtia on voinut unohtua tai ne on editoitu kokonaan pois.

5.4 Sähköiset aineistot

Tutkimuksessa on matkakuvausten ja haastattelujen lisäksi käytetty elektronisia aineistoja analyysin kohteeksi. Pitkistä pyörämatkoista kertovia blogeja on runsaasti löydettävissä. Osa matkapyöräilijöistä on kuvannut matkastaan myös kerronnallisen matkailudokumentin. Dokumentteja on tutkimuksessa käytetty aineistona sekä pitkän pyörämatkan ominaispiirteiden selvittämiseen että motivaatiotekijöiden löytämiseen ja merkityspolitiikan tulkintaan.

5.5 Aineiston analyysi

Tutkimusongelman kannalta olennainen aines on erotettu aineistosta litteroiden purkamalla ensin äänitetyt haastattelut ja tämän jälkeen koodaamalla. Aineistosta esiin nousseiden asioiden (kts. Eskola & Suoranta 1998: 153; Veal 2010: 210) pohjalta on tulkintaa varten luotu tutkimuksen teemat, joiden viitekehystenä toimivat matkailun tutkimuksen motivaatioteoriat ja hidas matkailu vaihtoehtoisen matkailun ilmiönä. Aineistoa analysoitaessa on pyritty ottamaan huomioon konteksti (kts. Eskola & Suoranta 1998: 142), jossa pyörämatkailija on jotakin matkastaan sanonut – tien päällä kirjoitettuun tekstiin päättyy erilaista materiaalia verrattuna kirjaan asti päätyneeseen tekstiin. Analyysin muotoa voidaan kutsua tekstianalyysiksi (Veal 2006: 203), jota on sovellettu myös audiovisuaaliseen aineistoon. Yhteiskuntatieteiden ja humanististen tieteiden parissa on laadullista tekstianalyysitapaa kutsuttu hermeneuttiseksi analyysiksi (Veal 2006: 104) – ihmisen toimintaa ja sen merkityksiä pitkää pyörämatkaa ilmiönä tutkittaessa on analyysitapa osuva. Vaarana on yhteneväisyyksiä etsittäessä, että tutkija itse yhdentää aineistoa nostaen esiin sieltä haluamansa asiat (Eskola & Suoranta 1998: 139). Tämän välttääkseen on tutkimuksessa pyritty yhteneväisyyksien lisäksi löytämään aineistosta eri pyörämatkailijoiden välisiä poikkeamia ja eroavaisuuksia sekä tuoda niitä systemaattisesti esille.

6. Tulokset ja analyysi

Seuraavissa luvuissa esitellään tutkimuksen tulokset ja tulkitaan niitä. Ensimmäiseksi tuloksista tarkastellaan pitkän pyörämatkan ominaispiirteitä. Seuraavaksi tarkastelussa ovat pitkän pyörämatkan mahdollistavat tekijät. Kolmantena tulkitaan pyörämatkailijoiden esittämiä motiiveja matkallensa lähtemiseen. Lopuksi esitellään pyörämatkailijoita yhdistäviä identiteettitekijöitä ja elämäntapapoliittisia valintoja osana pitkän pyörämatkan merkityksen rakentamista.

6.1 Pitkän pyörämatkan ominaispiirteet

Tässä tutkimuksen alaluvussa pyritään kuvamaan aineistossa toistuvia teemoja, jotka kuvaavat pitkää pyörämatkaa matkailun muotona ja mikä sen erottaa muista matkailun muodoista. Tunnusmerkistössä on yhteyksiä muuhunkin matkailuun, erityispiirteet eivät ole kaikilta osin eksklusiivisia koskien ainoastaan pitkää pyörämatkaa.

6.1.1 Matkailua kahdella pyörällä ja sopivalla nopeudella

Seuraavissa kappaleissa kuvataan pyörämatkailijoiden ajatuksia kulkuvälineen valinnasta ja sen soveltuvuudesta hitaaseen matkailuun ja elämän hidastamiseen. Pitkällä pyörämatkalla on tarkoituksena liikkua paikasta seuraavaan pääasiassa polkien. Tyypillisesti pyörämatkailija on

liikkeellä päivittäin pitäen lepopäivän keskimäärin kerran viikossa. Pidemmällä matkoilla pysähdykset voivat olla kuukausienkin pituisia taukoja liikkeestä. On eroja siinä, miten päivän vuorokausirytmii asettuu kullakin pyörämatkailijalla, mutta yleisesti liikkeelläolo asettuu päivän valoisisille tunneille käsittäen päivästä noin 7–9 tuntia, joihin sisältyvät liikkumisen lisäksi myös lepotauot. Satulassa aikaa vietetään viidestä kuuteen tuntiin, jonka aikana maastosta, tien kunnosta ja pinnanmuodoista riippuen päivittäinen eteneminen polkemispäivinä on kutakuinkin 30–150 kilometrin välillä.

Vaikka polkupyörä onkin pääasiallinen liikkumisväline matkalla, käyttävät pyörämatkailijat muita kulkuneuvoja joissakin tapauksissa, esimerkiksi vesialueiden ylittämiseen tai pyöräilyn kannalta huonon sään osuessa kohdalle. Reittivalinnat ovat usein sellaisia, että muita kulkuneuvoja tarvitsee käyttää mahdollisimman vähän – ajatuksena on, että mahdollisimman suuri osa matkasta taitetaan omalla lihasvoimalla polkien. Suhtautumisessa muihin kulkuvälineisiin matkan aikana on eroja: osa on sitä mieltä, että on täysin suotavaa käyttää muitakin kulkuvälineistä pyörämatkallaan, kun taas osa suhtautuu muiden kulkuvälineiden käyttöön epäilevästi. Syyt muiden kulkuvälineiden välttämiseen ovat moninaiset: yksi kuvaa muiden kulkuvälineiden käytön olevan huijaamista, joiden käyttö näyttyy luovuttamisena tai periksi antamisena. Joidenkin pyörämatkailijoiden ajatus on, että pyörämatka on tehtävä kokonaan pyörällä, eikä muita kulkuvälineitä tule käyttää. Suhtautuminen voi myös vaihtua matkan aikana:

”Jotenkin, kun sä kysyit multa niistä muista pyörämatkailijoista, niin mun mielestä se on tosi huvittavaa, et on pyörämatkailijoita, jotka ei niinku hinnasta, eikä mistään, ei suostuis niinku nousee auton kyytiin. Ja oli mullakin ehkä aluks, oli mul silleen Boliviaan asti sellanen, et mä pyöräilen. Mut sit jossain vaihees mul tuli sellanen, et mul on kuitenkin tarkoitus nauttii täst matkasta ja tarkoitus on kuitenkin pitää hauskaa, ni jotenkin, et se on mulle kivaa.” -

Sissi 35v

Omalla lihasvoimalla liikkuminen tuottaa vain minimaalisesti hiilidioksidipäästöjä itse pyöräilyn aikana. Kuitenkin useissa tapauksissa lähtöpisteeseen tai loppupisteestä takaisin lähtöalueelle pyörämatkailijat siirtyvät lentokoneella. Vuosia kestäväällä pyörämatkalla on esimerkkejä siitä, että matkailija lentää välillä käymään kotimaassaan esimerkiksi hoitamassa asioitaan tai tapaamassa perhettään. Vaihtelua haastateltavien välillä oli siinä, kuinka he muuten suhtautuvat hiilidioksidipäästöihin heidän muussa matkailussaan ja muilla elämänalueilla. Osa ajattelee vihreästi muutenkin ja pyörä on valikoitunut kulkuvälineeksi sen ekologisuuden vuoksi ja välttävät lentämistä. Muissa kulutusvalinnoissa huoli ilmastosta näyttöytyi

esimerkiksi ruokavaliovalintoina. Toiset lentävät muille matkoilleen ja eivät pitäneet ekologisuutta kriteerinä kulkuvälineen valinnassa. Pitkän pyörämatkan toteuttaneissa henkilöissä näyttäytyy sekä pehmeän että kovan luokan (Dickinson & Lumsdon 2010: 90) hitaita matkailijoita.

Polkupyörä on valikoitunut kulkuneuvoksi ekologisuuden lisäksi sen sopivan nopeuden vuoksi. Haastateltavat kuvaavat, kuinka matkan kävely olisi liian hidasta, kun taas moottoroidulla kulkuvälineellä matkanteko olisi liian nopeaa maisemien ja paikkojen vilahtaessa matkailijan ohi. Koska liikkeelläoloaika on etenemispäivinä pitkä, on tahti pidettävä sellaisena, että matkailija pystyy pitämään sitä yllä useita tunteja päivän aikana. Haastateltavat kokivat, että pyörällä ehtii nauttimaan maisemista ja etuina pidettiin mahdollisuutta pysähtyä milloin haluaa. Matkapyöräilijät puhuvat liikkeelläolon tärkeydestä – tunne siitä, että matka etenee, koetaan matkailun muodossa tärkeäksi:

”Mä koetan pitää sen niinkun etenemisen tunteen, englanniks me puhutaan aina momentumista, et sulla pitää pysyy se liikemäärä, sulla pitää olla se filis, että matka edistyy.” -Taneli 30v

Haastateltavat pitävät etenemisen tunnetta tärkeänä, mutta samalla nopeus pysyy sopivana paikalliseen elämänmenoon ja kulttuuriin tutustumisessa:

”Nii, siinä.. sillä tavalla kans matkustamisen muotona se on niinku yks parhaista tutustua siihen maahan, maahan ja ihmisiin, koko kulttuuriin, koska se on niin hidasta. Ja sit se ei oo kuitenkaan liian hidasta, et sä kuitenkin etenet”-Silja 24v

Sopivaa nopeutta kuvaa myös yksi haastateltavista vertailemalla polkupyörää muihin kulkuneuvoihin:

”Jotenkin, pyöräretkeily, tuntuu, et se on just sopivalla liikkumisnopeudella tapahtumaa matkailua. [...] Näkee helposti maisemia sitten, tutustuu uusiin ihmisiin.. kuntokin luultavasti kohenee siinä retkeillessä.. ja tietysti mä henkilökohtaisesti mietin aika paljon noita ilmastopäästöjäkin, niin onhan toi tota yks ihan parhaita tapoja liikkua toi pyörä. [...] jos mieltii, et menis just autolla johonki, ni se on aika nopee, että sä vaan niinku hujahdat jostain yhestä maastakin niinku ohitten, että.. tai sit vielä nopeemmin tota lentokoneella, ni siinähan sä meet toiselle puolelle maailmaa jo aika nopeesti, et siitä sit ei jää mitään muistoja, että.. se on just toi semmonen.. Sit jos mä taas vertaan kävelyyn, niin mieltii et, mitä kävelyvaelluksiakin me ollaan tehty, ni se on jotain, oisko se noin yheksän päivää per

100 kilometriä.. ni sillain ei sit taas etene yhtään mihinkään. Ni [naurua] sillai se pyörä on just sopiva.” -Tommi 28v

Toisaalta myös liikkeelläolon nautinto perustuu vuosia kestäväällä pyörämatkalla yhden haastateltavan mukaan siihen, että välillä viettää pitkiä aikoja paikallaan:

*”Pitkällä pyörämatkalla pysähtyminen on tärkeää, jotta halu jatkaa matkaa ehtii uusiutua”
-Andrés 36v*

Haastateltavat kokivat, että elämän hidastaminen Parkinsin (2004) kuvaaman ideologian mukaisesti onnistuu hyvin pitkällä pyörämatkalla. Allen (2017) viittaa hitaan elämäntavan ajatukseen sitä kautta, että olisi suotavaa nimenomaan luopua kaikesta nopean elämän tunnusomaisista laitteista ja asioista matkansa ajaksi:

”Jätä puhelimesi ja kannettavasi kotiin. Yllytän sinua tekemään niin. Rohkene tehdä se. Heitä menemään kalenterisi.”

Lotta vertaa pitkällä pyörämatkalla olemista tavanomaiseen toimintaympäristöönsä seuraavasti:

”No jo se [on haastavaa], että tulee liikkuvasta elämästä takaisin paikalleen... Ei herääkään siihen, että on ulkona, vähän venyttelee siinä kun laittaa makuupussia.. tai kyykkii siinä, kun keittää kahvia.. [...] Kun on ulkona ja kattoo jotain rinnettä, tai metsää tai merta tai lintuja... ja sit onkin kotona ja kattoo läppäristä uutisia, ni onhan siinä jo ihan hirveesti eroa.. ja se, että ei.. ei liiku sitä koko päivää [...] paikat menee ihan solmuun.. ja elämä on aika kiireistä ja... on se sitte.. vaikka kuinka hidastaa omaa elämää, niin se tuntuu silti kiireellisestä, verrattuna siihen kun on kaikki aika ja vapaus.”

Tunteet kumpuavat siitä, että pyörämatkailijat matkailun aikana ovat vain vähän kosketuksissa tiedotusvälineiden välittämään runsaaseen informaatiomäärään ja kiireelliseen elämäntapaan. Tilalle pyritään saamaan tunne kiireettömyydestä polkien joustavalla aikataululla ja hätäilemättä. Tähän liittyy myös ajatus elektronisten laitteiden kotiin jättämisestä – niin suurelta osalta maapallon paikoista on pääsy nettiin, että matkan aikanakin voi ajatus selailta esimerkiksi sähköposteja ja sosiaalista mediaa olla läsnä. Idea on se, että otetaan pyörämatka kokonaisvaltaisena hitaan ajan kokemuksena, eikä omaksuta vain osaa siitä.

6.1.2 Matkailureitit kohdealueena

Perinteisesti matkailumaantieteen tutkimuksessa käsitellään matkailun osa-alueita lähtöalueena, kohdealueena ja siirtymäalueena (Vuoristo 1999; Suvantola 2002). Pitkän pyörämatkan luonteeseen kuuluu, että matkailija on liikkeessä useita tunteja päivässä vaihtaen kohdealuetta jatkuvasti. Matkailukokemuksen kannalta keskeinen kohdealue ei ole matkan vain päätepiste – matkailija on perillä ikään kuin koko ajan, sillä matkailureitti itsessään muodostuu kohdealueeksi. Hitaan matkailun käsitteessä korostetaan siirtymistä kohdealueelle tärkeänä osana matkaa. Pitkällä pyörämatkalla aspekti korostuu niin, että matkaaminen muodostuu matkan tärkeimmäksi toiminnaksi.

Yli 1000 kilometriä pitkä matka kulkee lähes väistämättä eri ilmastovyöhykkeiden – tai vähintäänkin kasvillisuusvyöhykkeiden lävitse. Matkapyöräilijät eri puolilta maailmaa polkiessaan eri mantereilla ovat kuvanneet yhdellä hetkellä vallitsevaa ja toisella hetkellä vaihtuvaa maisemaa matkailukokemusta syvästi määrittäväksi tekijäksi. Mieluisista reiteistä tiedusteltaessa haastateltavat mainitsevat toistuvasti maisemien vaihtelevuuden tärkeäksi. Preferenssit matkailureittien maisemien viihdyttävyydestä vaihtelevat, mutta aineistossa korostuvat eräät luonnonmaantieteelliset erityispiirteet tärkeänä osana reittiä. Haastateltavista useat mainitsivat vuoristot ja korkeusvaihtelut mielenkiintoisiksi luonnonmaantieteellisiksi alueiksi. Eräät äärimmäisten ilmastoalueiden läpi kulkevat reitit koettiin myös merkittäviksi niiden haastavuuden vuoksi – esimerkiksi kuumat hiekka- ja kiviaavikot tai harvakseltaan asutetut tuuliset arot. Myös reitit, jotka kulkivat metsien ja vesistöjen lähellä olivat usealle haastateltavalle mielekkäitä. Sateet pyörämatkailija pyrkii välttämään – märkänä polkeminen koettiin epämiellyttäväksi ja varusteiden kastuminen negatiiviseksi asiaksi. Maisemien ja pinnanmuotojen vaihtelevuus nousi aineistosta esiin tärkeimpänä miellyttävää matkailureittiä määrittävänä tekijänä

Lähes kaikki pitivät perifeerisillä alueilla polkemista matkailureittien kannalta viihdyttävimpänä – pienet ja syrjäiset tiet koettiin mielekkäiksi niiden rauhallisuuden ja vähäliikenteisyyden takia. Moottoroidun liikenteen minimaalisuus matkailureitillä oli yksi elementeistä, joka toistui vastauksissa. Liikenteen aiheuttama melu, sen tuottamat ilmansaasteet ja sen nostattama pöly koettiin lähes poikkeuksetta epämiellyttäväksi matkailureitillä. Myös turvallisuuden kannalta vilkkaasti liikennöity tie käsitettiin uhkana – läheltä pyörämatkailijan ohittamat autot ja erityisesti raskaita kulkuneuvoja pidettiin turvallisuusuhkana. Läheltä tapahtuvat ohitukset kiristävät matkailutunnelmaa – erityisesti rekkojen, joiden ohituksen aiheuttama ilmavirta helposti horjuttaa massaltaan kevyttä kulkuneuvoa ja imu helposti vetää

pyörämatkailijan tien sivusta kohti ajorataa. Keinoja saamaan autot väistämään pyörämatkailijaa tarpeeksi on useita:

”Autot ajaa monta kertaa liian läheltä, että se ilmavirtaus sitten siinä heiluttaa pyörää, että.. Sit pelkää, jos sattuu tulee kivi tai jotain, niin sä kaadut sitten suoraan sen auton alle sitten. Italiassa varsinkin, oli niin kapeet tiet, ja autot ajo niin lujaa, että me oltiin niin törkeitä, että leikattiin puusta iso oksa ja laitettiin se kiinni pyörään, et sellanen puoltoist metrii sojottamaan tonne tielle päin.” -Maarit 52v

Toisaalta liikenteen vähäisyys nostettiin esiin myös turvallisuushkana. Mikäli autoja kulkee reitillä harvakseltaan, voivat niiden kuljettajat käyttää tilannetta hyväkseen. Siten liikenne luo myös turvaa pyörämatkailijalle:

”Mulle tulee myös turvallinen fiilis siitä, että autoja menee vieressä. Mä oon ollu välil sellasilla teillä, et yks auto menee oikeesti ohi, ni kyl ne kuskit sen tietää, et ne on se ainoo auto, joka siit menee ohi. Ja sit, kun ei oo nettiä, ni on vähän sellanen olo, et jos nyt se yks kuski sattuu ole joku hullu, ni siinähan sit ollaan. Mut toistaseks ei oo mitään tapahtunu.” -Sissi 35v

Syrjäiset reitit ja pienet tiet johdattavat pitkällä pyörämatkalla matkailureitin pieniin asutuskeskittymiin, kun taas kontrastina suuret väylät usein yhdistävät kahta suurta asutuskeskittymää tai kaupunkia mahdollisimman suoraa reittiä. Pienien kylien vetovoima perustuu niiden palveluihin ja pyörämatkailijan kiinnostuksesta paikalliseen väestöön. Palveluiden avulla pyörämatkailija täydentää muonavarastojaan ja hankkii muita tarvitsemiaan asioita. Paikallisten ihmisten ystävällisyys ja uteliaisuus matkailijaa kohtaan nousi esiin useissa vastauksissa – haastateltavat olivat sitä mieltä, että pienissä asutuskeskittymissä ihmiset ovat usein vieraanvaraisia ja vastaanottavaisia. Tulokset perifeeristen matkailureittien viihdyttävyydestä myötäilevät Dickinsonin ja Lumsdonin (2010: 139) huomiota siitä, että pyörämatkailijat usein polkevat syrjäisten alueiden läpi. Lähes kaikki haastateltavista muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta kertoivat systemaattisesti välttävän suuria kaupunkeja – samoista syistä kun tiuhaan liikennöityjä väyliä. Syrjäisillä vuoristoreiteillä Etelä-Amerikassa on polkenut myös Sissi, jonka kulkuväline täydessä lastissa kuvassa 9 seuraavalla sivulla.



Kuva 9. Matkailureitit ovat tärkeässä osassa pyörämatkailussa. Kuvassa on Sissin retkipyörä tarvikkeineen Argentiinan Andeilla.

Vaikka välillä fyysinen rasitus olisi kova, ja matkailijalla olisi mielessä vain päivän päätepiste, tiivistää haastateltava ajatuksen siitä, kuinka juuri matkailureiteistä nauttiminen on matkailun muodossa olennaisin osa. Matkailureiteillä vietetään niin suuri osa matkasta, että siitä on tärkeä oppia nauttimaan kokonaismatkailukokemuksen kannalta:

”Ja eteneminen.. siinä niinku haluu päästä eteenpäin ja siinä just se, et oppi nauttii siitä matkasta, koska välillä, saatto olla just sellasii päivii, et vaan laskee niitä kilometrejä ja polkasuja ja pikkukylä ja sit miettii vaan, et kuinka pitkään vielä, et mä oon siellä maalissa. Mutta sitte just se tavallaan, että osas maadottaa ittenä siihen, et pyöräilee siihen tahtiin, et ehtii katella maisemia ja haistella sitä ilmaa ja niinku oikeesti nauttii siitä, ni se on kans niinku siinä hetkessä tosi palkitsevaa. Mut se helposti unohtuu, varsinkin jos on väsynyt, et mä oon tässä just nimenomaan tätä matkantekoa varten, enkä sitä, että mä oon just jossain tietyssä kohteessa tän päivän päätteeks.” -Silja 24v

Matkailureittien muodostuminen kohdealueeksi on täten merkittävä ominaispiirre pyörämatkailijoiden keskuudessa. Syrjäiset alueet ja vähäliikenteiset tiet ovat usein pyörämatkailijan mieleen niiden rauhallisuuden sekä turvallisuuden vuoksi. Kokonaismatkailukokemuksen kannalta itse matkailureiteillä polkeminen on pitkän pyörämatkan tyypillisintä – ja sitä kautta tärkeintä – toimintaa.

6.1.3 Luonto- ja kulttuurielämykset vetovoimatekijöinä

Koska matkailija pitkällä pyörämatkalla kulkee perifeeristen alueiden läpi, on matkailun muodolle ominaista, että aikaa vietetään luonnon ympäröimänä ja usein myös niin, että yöpyminen tapahtuu rakentamattomassa ympäristössä. Pyörämatkailusta käytetään perustellusta syystä myös termiä retkipyöräily, sillä se korostaa retkeilyn ja leirielämän läsnäoloa pyörämatkalla. Usealla haastateltavista oli kokemusta vaelluksesta ja muista luonnossa tapahtuvista aktiviteeteista, esimerkiksi kalastuksesta ja vaelluksesta. Näin ollen luonnossa toimiminen oli monelle tuttua jo ennen pyörämatkaa.

Pyörämatkailijat kuljettavat mukanaan yleensä kahdesta viiteen pyörälaukkua, joihin pakataan kaikki tarvittava luonnossa yöpymistä varten. Yöpymistarvikkeiden lisäksi useat ottavat mukaan ruuanlaittovälineet, joiden avulla ruuan valmistaminen itsenäisesti on mahdollista syrjäisilläkin alueilla luonnonympäristössä, josta muonituspalvelut ovat kaukana. Luontoelämyksissä viehättää erityisesti rauha, maisemalliset arvot, luonnon monipuolisuus ja itsenäisesti luonnossa selviytyminen.

Leiriytyminen luontoon ja siellä aikaa viettäminen on pitkän pyörämatkan yksi keskeisimmistä vetovoimatekijöistä. Halu majoittautua leirintäalueille oli huomattavasti vähäisempää – villiin luontoon leiriytymistä vastaajat pitivät poikkeuksetta mielenkiintoisempina. Leirintäalueita ei käsitetä oikeaksi luonnoksi, vaan matkailupalveluiksi, joista itsenäisesti toimiminen on kaukana:

”Ei ikinä leirintäalueita, ei! [...] Me tykätä, et siel on turisteja, me haluttiin elää ihan niinkun.. miten sen nyt sanois.. irti yhteiskunnasta tai sivilisaatiosta. Et me ei haluttu nähä mitään sellasia karavaaniautoilijoita ja tämmösiä.. Me oltiin niinku ihan siinä omassa, et se luonto ja oma pärjääminen, se oli tärkeetä.”-Maarit 52v

Maksullista leiriytymistä voidaan pitää myös rahastuksena:

”Emmä oikeestaan olis halunnu henkilökohtasesti hirveesti leirintäalueille mennä [...] Siis Englannissa oli kaikkein kalleimpia nää niinku leirintäaluemaksut, että.. mulle tarjottiin siel jotain 30 punnan.. yhdeltä yöltä yöpymistä.. että mitä on se, että mä saan sen jonkun

muutamana nelioimetrin ruohikkopläntin siihen, ja mahdollisuuden käydä vessassa? Ja sitte joissakin paikoissa vielä suihku maksaa erikseen. Se ei oo mun mielestä ihan hirveen hyvä diili se leirintäalue. Että jos vaan sais jossain mahdollisuuden käydä suihkussa, niin kyllä mä olisin ihan mieluiten jossain siellä metsätelthailemassa.” -Tommi 28v

Joissakin tilanteissa haastateltavien matkapyöräilijöiden oli kuitenkin käytettävä virallisia leirintäalueita pakon edessä – vain harvoissa maissa on olemassa jokamiehenoikeudet, ja villiin luontoon leiriytyminen voi olla sakon uhalla laitonta. Kiinnijäämisen ja sakon riski ajoi käyttämään maksullisia palveluita:

”Kyl mä sen nään, että olisin mä saattanut mennä laittomastikin, jos olis ollu hyvä paikka, mut tuota, sitten taas.. Mieltii siis, Alankomaissa on käsittääkseni tosi korkea sakko siitä, jos sut löydetään sieltä, et muistaakseni se on joku 300 euroo [naurua]. Sitä ei ihan kiinnostaisi maksaa.” -Tommi 28v

Luontoelämyksiä pyritään hakemaan myös äärimmäisistä olosuhteista. Osa pyörämatkailijoista hakeutuu hankaliin ilmasto-olosuhteisiin selviytymishengessä. Aavikoilla suuret lämpötilavaihtelut ja vuoristossa kylmyys, jylhyys ja ilman ohuus kiehtovat. Monet haastateltavat mainitsivat seikkailunhalun tärkeäksi osaksi matkaa, ja seikkailun tuntua haetaan nimenomaan haastavista luonnonmaantieteellisistä olosuhteista. Seuraavalla sivulla kuvassa 10 on esimerkki leiriytymisestä haastaviin ilmasto-olosuhteisiin kylmän talvisissa maisemissa Etelä-Patagoniassa. Toisaalta myös erittäin kuumassa ilmastossa matkailuun on tehtävä tavallisesta poikkeavia muutoksia ajoaikojen ja nukkumisaikojen suhteen:

”Sit siel tosiaan Marokossa, se oli toukokuun puolella jo, ni alko olemaan tosiaan niin kuuma, ettei pystyny päivällä pyöräilee. Sit siel oli kuutamo, niin me ruvettiin pyöräilee sitten kuun valossa. Ja olihan siihen aikaa nää dynamovalot, niin niitten valossa sit mentiin yöllä, ja päivällä sit nukuttiin jossai varjossa, mikä löydettiin.. joku keidas tai.. sit siltarumpu, se oli meidän keksintö, et siltojen alla oli varjoo, ni sinne me iskettiin makuupussit ja nukuttiin, et.. siellä kävi mukavasti viel ilmavirtauskin [naurua]” -Maarit 52v



Kuva 10. Äärimmäiset olosuhteet ja niissä selviäminen kiehtovat pyörämatkailussa. Kuvassa Tanelin yöpymispaikka Etelä-Patagoniassa Chilessä.

Luontoelämysten lisäksi paikallista kulttuuria – sen näkemistä ja kokemista – pidetään pyörämatkailijoiden keskuudessa korkeassa arvossa. Kulttuurielämyksistä erityisesti kiinnostavat paikalliset ihmiset ja heidän kanssaan ajan viettäminen. Haastateltavien vastauksista kävi ilmi, että toisille jo paikallisen elämänmenon ja tapojen näkeminen riittää tuomaan sisältöä matkailuun, kun taas osalle pyörämatkailijoista paikallisten ihmisten tapaaminen ja kulttuurin ymmärtäminen on tärkein osa matkailua. Polkupyörä käsitetään hyväksi liikkumisvälineeksi paikallisten ihmisten tapaamiseen – haastateltavien mukaan se herättää luottamusta ja mielenkiintoa paikallisissa asukkaissa. Pyöräilijää on helppo lähestyä, sillä hän ei ole omassa suljetussa tilassaan eristäytyneenä ja nopeus on sen verran hidas, että ihmiset ehtivät reagoida ohikulkijaan. Polkupyörä myös mahdollistaa pysähdykset ja poikkeamiset paikallisten ihmisten luona: esteenä ovat ainoastaan matkailijan omat aikataulukiiireet, mikäli sellaisia on. Koska paikallisten luona kyläilyssä raha ei yleisesti vaihda omistajaa, on haastateltavien mukaan kohteliasta olla hienotunteinen ja joustava:

”Et jos mä oisin hostellissa, niin se olis vähän eri tilanne [...] Kun mul niin kuin oikeus olla siellä, enkä mä oo kenenkään vieraana, vaan mä maksan siitä, että mä oon jossain hostellissa.. niin sit se on niinku okei. Mut sitku sä oot jonkun vieraana, ni sit sun pitää tavallaan sun pitää ymmärtää lähtee tavallaan ennenkun sun hosti [eli isäntä tai emäntä]

pyytää sua lähtee [...] Vaikka sulla oliskin sellanen olo, et ois ehkä kiva vielä olla pari päivää tai.. ehkä sulla on silleen, et jotain pitäis viel tehäkin, soittaa sukulaiset läpi tai kirjoittaa tai jotain muuta tehtävää [...] Sun pitää haistaa se tunnelma, et nyt ois hyvä niinku jatkaa matkaa. [...] Mä en tykkää siitä, että käyttää ystävällisiä ihmisiä kuin hostelleja.” - Taneli 30v

Matkailijan tapaaminen paikallisten ihmisten kanssa voi olla järjestäytyneitä ja etukäteen sovittua, vaikka ihmiset eivät olisikaan koskaan tavanneet toisiaan kasvotusten. Vieraanvaraisuusverkot mahdollistavat sovitun tapaamisen netin välityksellä. Verkostoista suosituin ja laajalle levinnein on Couchsurfing, jonka kautta sovitaan 4 miljoonaa yöpymistä vuosittain (Couchsurfing 2017). Lisäksi pyörämatkailijoille on kehitetty oma palvelunsa Warmshowers, jonka käyttäjämäärä on noussut yli 100 000 rekisteröityneeseen profiiliin (Warmshowers 2017). Sivusto kokoaa pyöräilyä ja pyörämatkailusta kiinnostuneita matkailijoita ja majapaikan tarjoavia yhteen. Matkailija ei maksa vierailustaan, vaan ideana on eräänlainen kulttuurivaihto ja verkostoituminen. Haastateltavista lähes kaikki olivat käyttäneet verkostoja matkansa aikana. Vieraanvaraisuusverkostoissa eduiksi nähtiin tutustuminen paikallisiin ihmisiin ja heidän elämäänsä. Pyörämatkailuun erikoistunut vieraanvaraisuusverkosto Warmshowers on osalle pyörämatkailijoista preferenssi siksi, että majoittajat ovat usein tehneet pyörämatkoja itse, joten he tuntevat pyörämatkailun erityispiirteet ja tätä kautta pyörämatkailijan tarpeet. Keskusteluissa voidaan täten myös keskittyä kokemusten ja vinkkien vaihtamiseen. Toisaalta pitkällä pyörämatkalla jatkuvasti pyöräilyä puhuminen voi muuttua yksitoikkoiseksi ja kyllästyttäväksi:

”Warmshowersissa mä oon, mutta mä en oo käyttäny sitä. Ehkä just siksi, et Couchsurfingista mä voin valita ihmisiä intressien mukaan, ja näin. Sit kun taas Warmshowersissa usein must tuntuu, et se yhdistävä tekijä on se pyörä. Sit taas pyöräilyn ulkopuolella mä en jaksa puhua siitä pyörästä tai pyöräilyä.”-Sissi 35v

Hitaan matkailun ideologiassa korostuu paikallisen kielen opettelu tärkeänä osana syventämässä matkailukokemusta ja paikallisen kulttuurin ymmärtämisessä. Vaikka elekielellä ja hymyllä pääseekin usein vuorovaikutuksessa pitkälle, pyörämatkailijat kokivat monissa tapauksissa paikallisen kielen perusteiden hallinnan tärkeäksi osaksi matkailua kokemuksen syventämisen ja turvallisuudenkin kannalta. Yhdessä tapauksessa kielen oppiminen oli yksi pääsyyistä matkailureitin valinnassa:

”Ni oli sellanen fiilis, et mä haluun mennä maahan – tai maihin – missä mä ymmärrän paikallista kieltä. Ja mä en siis puhunu espanjaa ennen kuin mä tulin tänne, mut mä puhuin Italiaa. Mä ajattelin, et mä opin kielen nopeesti. [...] Tietenkin voi kommunikoida hymyllä ja eleillä, mut jotenkin mun mielestä mielenkiintosempaa, et ymmärtää, mitä ihmiset ympärillä puhuu” -Sissi 35v

Tarvittavaa perussanastoa voi oppia myös paikan päällä pikkuhiljaa:

”Mulla meni joku kaks viikkoo sitä Saksaa polkiessa, ni kyl sitku mä menin rajan yli, ni mä puhuin jo saksaa [naurua]. [...] Italiassa mä kysyin heti, et millä sanoilla mä pärjään, ja niillä sanoilla mä suurimmaks osaks pärjäsin sitte” -Ada 24v

Hitaan matkailun ideassa tutkijat korostavat vaihtokaupan tärkeyttä matkailijan ja paikallisten ihmisten välillä. Vaihtokaupan ei tarvitse aina olla materiaallinen. Haastatteluissa kävi ilmi, että pyörämatkailijoiden vaihtokauppa voi olla myös tarkoitus inspiroida pyörämatkailuun kertomalla oman tarinansa. Rob kävi luennoimassa kymmenissä kouluissa matkastaan. Etelä-Amerikassa matkaillessaan Sissi on antanut haastatteluja paikallisille tiedotusvälineille ja kirjoittanut lehtiin matkallaan kohtaamista asioista ja tilanteista.

6.1.4 Omatoiminen matkailumuoto

Itsenäinen toimiminen ja riippumattomuus muista toistuivat monissa yhteyksissä haastateltavien vastauksissa ja muussa aineistossa. Keskeinen ajatus on, että pyörän mukana kannetaan itse kaikki matkalla tarvittavat varusteet, jotka mahdollistavat perustarpeiden tyydyttämisen matkan aikana. Valinnat matkailureittien, pysähdyksien ja yöpymispaikkojen suhteen halutaan järjestää itse. Riippumattomuutta korostaa myös kulkuvälineen valinta – pyörällä matkustava ei ole julkisten liikennevälineiden aikataulujen armoilla, vaan liikkuu silloin, kun haluaa.

Ajatus omatoimimatkailusta ja turisteista erottautumiseen on ollut läsnä jo pitkän pyörämatkan tehneiden pioneerien aikana. Inha kuvaa (2009: 95), kuinka suuttui häntä kutsuttaessa turistiksi Saksassa vuonna 1886:

”Turisti! nyt sain siis sitä nimeä kantaa, oikeinhan siitä mieli paisui...”

Erotautuminen massaturismista ja matkailukeskittymien välttäminen on edelleen läsnä pyörämatkailijoiden asenteissa – myös turvallisuuden vuoksi:

”Jos pysyt pois väenpaljoudesta, kaupungeista ja turistialueilta, ni se on turvallista. Paikalliset pitää susta huolen. Menepä johonkin turistialueelle, niin siel on paljon kaikkia taskuvarkaita ja... jos pysyt poissa turistialueista, niin matkustaminen on tosi paljon turvallisempaa.” -Taneli 30v

Aineisto pyörämatkailijat ovat pyöräilleet sekä yksin, kaksin että ryhmässä. Yksin matkustamisessa parhaiksi puoliksi he kuvasivat vapauden tehdä omat valinnat matkan suhteen itse, muista riippumattomana. Toisaalta yksin kokemusta ei matkan aikana ei voi jakaa matkakumppanin kanssa reaaliajassa. Ryhmässä matkustamisen huonoiksi puoliksi lukeutuivat kompromissit, joita yhdessä matkustamisessa on väistämättä tehtävä. Monet olivat matkustaneet osan ajasta matkalla tavanneensa pyörämatkailijan kanssa, mutta tiet olivat eronneet muutaman päivän tai viikon jälkeen – haastateltavat näkivät, että muiden preferenssit rajoittivat omaa vapautta valita ja hidastivat sekä vaikeuttivat matkantekoa. Lisäksi yksin pyöräilevää matkailijaa kuvattiin olevan helpompi lähestyä paikallisten ihmisten toimesta:

”Just se [ero ryhmässä pyöräilyssä verrattuna yksin matkailuun on] ainakin, että ihmiset ei lähesty niin helposti [...] Et yksin huomaa sen, et ihmiset vaan kutsuu niin paljon enemmän koteihinsa.” -Sissi 35v

Riippumattomuutta kuvattiin myös yhteistyökumppaneiden kautta – vaikka useat haastateltavat olivat ottaneet matkalleen mukaan varusteita palkkiona yhteistyöstä yritysten kanssa, korostettiin sitä, että kyse on omasta matkasta ja sponsorit ovat siihen vain lisä. Tärkeäksi koetaan tasapaino sen suhteen, kuinka paljon yhteistyökumppani vaatii matkailijalta suhteessa saadun hyödyn arvoon. Jotkut haastateltavista kokivat yhteistyösopimusten rajoittavan riippumattomuutta ja itsenäisyyttä matkan aikana. Yritysten pyynnöt vastavuoroisuudesta tuntuivat osassa tapauksista haastateltaville painolastina matkan aikana. Haastateltavat korostivat itsenäisyyttä ja omia valintoja tärkeinä. Yksi haastateltavista kuvaa asennetta kaupallisia yhteistyökuvioita kohtaan seuraavasti:

”Mul oli ennen reissua sellanen filosofia, että en halunnut mitään sponsoreita, en halunnut mitään tukia. Oli niinku tosi tärkeetä, että mä teen kaiken itsenäisesti, et se on vaan mun reissu, ja mä en vastaa kenellekään ja mä saan tehdä ihan mitä haluan. Kukaan ei odota multa mitään.” -Taneli 30v

6.1.5 Spontaanisuus ja joustavuus

Hitaan matkailun keskeinen ajatus on spontaanit ratkaisut matkan aikana kontrastina etukäteen suunnitellulle ja pitkälti ennen matkaa järjestetyille kokemukselle. Pitkällä pyörämatkalla ajatus yllättävyydestä ja hetkessä tehdyt ratkaisut ovat suuressa osassa matkailun ominaispiirteitä. Pyörällä poikkeaminen alkuperäiseltä reitiltä on mahdollista, mikäli tapaa jotain odottamatonta. Gardner (2009) kuvaa, kuinka hitaassa matkailussa olisi ideaalia etsiä odottamatonta ja antaa mahdollisuus sille. Haastateltavat kertovat tämän olevan usein koko matkailun muodon yksi kiehtovimmista puolista. Herätessä aamulla päivän suunnitelma voi olla tehty, mutta erilaiset sattumukset ja arvaamattomat käännteet luovat suunnitelmiin muutoksia ja tätä kauttamatka saa lisää mielenkiintoa:

”Kun mä katon kartasta, et okei, mä pääsen niinku about tonne kylään, joo, sit mä meen sinne kylään.. sit mä juttelenki jollekin tyyppille kadulla, ja sit se tyyppi kutsuuki mut kylään, ja sit loppujen lopuks mä oonki sen luona joku viis päivää. [...] Mulle on elämän aikana ollu niin mont kertaa just tollasii kokemuksii, et must mul on aina jotenkin sellanen fiilis, et jotain tulee tapahtumaan taas, mitä lie se sit onkin.. [...] Pyöräily mä meen paikkoihin, mitä mä en oo ikinä ennen nähny ja mä tiedän, et siel on aina jotain uutta.” -Sissi 35v

Aineiston perusteella pyörämatkailijat usein suunnittelevat reitin pääpiirteet, mutta yksityiskohdat – tarkat tiet, pysähdykset ja yöpaikat määrittyvät vasta matkalla. Polkupyörän valinta kulkuvälineeksi luo matkailureiteille joustavuutta, mikä olisi mahdotonta käyttäessä muunlaisia kulkuvälineitä. Esimerkiksi junalla pääsee pois vain asemilla, linja-autojen reitit ovat etukäteen määrättyt, ja peukkukyydillä kulkija on riippuvainen kuljettajan reitistä. Pyörällä tehdyt spontaanit poikkeamat kiintoisaksi näyttäviin paikkoihin nähdään matkailumuodon parhaiksi puoliksi:

”Mä oon aikasemmin reissannu just vaik autolla, ni sit sä katot vaan auton ikkunasta, et vitsit, mä haluisin vaan pysähtyy tonne. [...] Kun pyöräily on niin hidasta, ni sä voit kans tehdä sen, et sitku sul tulee se mieliteko, et hei tuol joen takana saattais olla joku koskikohta, jossa mä voisni vaik mennä uimaan, ni sit tarttuu siihen intuitioon ja siihen mielihohteeseen, ja sit kans menee sinne. [...] Sellasista hetkistä löyty aina oikeesti parhaimmat paikat ja semmoset hetket, mitkä sä olisit vaan missannu, jos sä oisit jatkanu, [...] Mut just se auttaa kyllä, kun tajuu sen, et kantsii pysähtyy joka kerta, kun tuntuu siltä ja mennä kattoo vähän pidemmälleki siit reitiltä pois, koska sielt saattaa löytyy ihan himmeit mestoi.” -Silja 24v

Suunnittelemattomuus ja joustavuus luovat matkailureittien poikkeamien ja käännteiden lisäksi mahdollisuuden olla pidempään paikoissa, joihin matkailija päätyy – esimerkiksi ystävälliseksi

osoittautuneiden ihmisten luona. Myös huonon sään sattuessa kohdalle voi matkailija pitää spontaanisti lepopäivän sen sijaan, että lähtisikin liikkeelle. Joissakin tapauksissa, jos vapaa-aikaa on käytettävissä paljon ja tarkkaa paluupäivämäärää ei ole, voi spontaanit ratkaisut olla suuriakin päätöksiä matkan kuluessa. Jukka Salminen teki päätöksen matkallaan pyöräilystä maailman ympäri alkuperäisen lyhemmän matkan sijasta ja haastateltavista Andrésin alkuperäinen suunnitelma oli pyöräillä Etelä-Amerikassa lyhyt matka, mutta päätyikin lähes viiden vuoden pituiselle maailmanympärimatalle. Tärkeää suuremmissa spontaaneissa päätöksissä on joustavat aikataulut ja runsas vapaa-aika. Andrés kuvaa, miten spontaanit ratkaisut johtivat hänen 52 000 kilometrin pituiselle pyörämatkalle:

”En suunnitellut juuri mitään. Improvisoin asiat matkan kuluessa. Ensimmäinen suunnitelmani oli polkea kaikkein eteläisimmästä kaupungista Argentiinassa – ja koko maailmassa – pohjoisimpaan Argentiinan kaupunkiin. Sitten päätinkin mennä kauemmas, Alaskaan. Ja sitten tavatessani tyttöystäväni jätin alkuperäisen suunnitelmani tehdekseni maailmanympärimatkan. Tiesin maat [etukäteen], mutta en koskaan reittiä, jonka tulisin valitsemaan” -Andrés 36v

Hän jatkaa spontaanien pysähdysten ja kiireettömien aikataulujen olevan pitkän pyörämatkan parhaita puolia:

”Se [kiehtovin puoli pitkällä pyörämatkalla] on se, että ei ole paluupäivämäärää tiedossa ja se, että on vapaa pysähtymään niin paljon kuin haluaa” -Andrés 36v

Joskus tuntematonta etsitään tarkoituksella – idea siitä, että jotakin odottamatonta tai arvaamatonta tulee tapahtumaan, kiehtoo pyörämatkailijaa:

”Ja sit pyörämatkailussa tai niinku retkipyöräilyssä, sä tiedät, et kaikki joita sä tapaavat, on tuntemattomia. [...] Jatkuvasti sä joudut tuntemattomien kans tekemisiin, ihan koko ajan. Tuntemattomat maisemat, tuntemattomat kylät, tuntemattomat ihmiset ja niinku, kaikki on tavallaan niinku arvaamatonta.” -Sissi 35v

Pyörä liikkumisvälineenä matkalla mahdollistaa spontaanit ratkaisut. Luonteenomaista matkalle on se, että kaikesta ei oteta etukäteen selvää yksityiskohtaisesti, vaan yllättäville ja odottamattomille tilanteille annetaan mahdollisuus. Gardnerin (2009) ajatus odottamattoman etsinnästä toteutuu pitkän pyörämatkan luonteessa ja hitaan matkailun joustavuus matkanteossa on vahvasti läsnä kulkuvälineen valinnan takia. Seuraavan sivun kuvassa 11 on havainnollistettu monipuolisten vaihtoehtojen läsnäoloa pitkällä pyörämatkalla.



Kuva 11. Pitkällä pyörämatkalla voi tehdä spontaaneja ja joustavia valintoja reittivalintojenkin suhteen.

6.2 Pitkän pyörämatkan mahdollistavat tekijät

Matkailumaantieteessä kahtena olennaisimpana matkailun mahdollistavana tekijänä on pidetty riittävää varallisuutta ja vapaa-aikaa – niiden on käsitetty olevan matkailun kaksi elementtiä, joiden lisääntyminen ihmisten elämässä on vaikuttanut matkailuun kasvavasti. Lisäksi transportaation kehitys on ollut avainasemassa matkailun kehityksessä ja yleistymisessä. Tässä alaluvuissa käsitellään pitkän pyörämatkan edellyttämää rahoitusta ja vapaa-aikaa sekä transportaation kehittymistä pyörämatkailuun vaikuttavina tekijöinä.

6.2.1 Rahoitus

Pitkän pyörämatkan rahoitus on aineiston pyörämatkailijoilla järjestynyt sekä ennen matkaa että matkan aikana. Useimmat pitävät työskentelyä ja pääoman hankkimista lähtöalueella järkevämpänä korkeamman palkkatason vuoksi sekä syystä, että matkalla voi keskittyä matkailuun sen sijasta, että matkailijan tarvitsisi tehdä töitä matkansa aikana.

Pyörämatkailijat käyttävät aineiston mukaan alueesta ja henkilöstä riippuen rahaa 3–40 euroa päivää kohden. Kuluja tulee perustarpeiden tyydyttämisestä, majoittumisesta, viisumeista ja polkupyörän korjaamisesta sekä varaosista. Pyörämatkan kulut voidaan pitää hyvinkin alhaisena, mikäli matkailija majoittuu ilmaiseksi teltassa ja syö itse tekemäänsä tai hänelle tarjottua ruokaa. Liikkumisesta ei tule kuluja muilta osin kuin polkupyörän kulutusosien ja hajonneiden osien muodossa sekä välillisesti valtion edellyttäessä matkailijalta maksullista viisumia.

Varusteisiin ja kulkupeliin voi sijoittaa paljonkin rahaa, niin kuin osa haastateltavista on tehnyt, tai käyttää minimaalisesti varoja, mistä on aineistossa myös esimerkkejä. Suurella osalla maapallon väestöstä on varaa ostaa polkupyörä – verrattuna esimerkiksi moottoroituihin ajoneuvoihin. Varusteisiin saa sijoitettua paljon rahaa, mutta niidenkin kanssa voi improvisoida. Taneli kertoi tavanneensa Etelä-Amerikassa pyöräilijöitä, joiden varustelaukut olivat tehty vanhoista bensatankeista. Pyörän ja varusteiden yhteisarvo oli alle 150 euroa. Ajatus siitä, että matkailumuoto on riittävän pääoman puolesta helposti saavutettavissa laajalle väestönosalle, on tärkeä:

”Mun mielest ihan kuka vaan ihminen voi lähtee pyöräreissulle, eikä se vaadi mitään niinku mitään hifi-pyöräilyvaatteita tai niinku edes mitään hifi-pyörää, vaik mul nyt kyl on sellanen. Mä en haluu antaa sellasta kuvaa, et pyörämatkailun pitää olla sellasta, et sul on niinku bränikät vaatteet ja.. ihan sama.. ihan perus t-paita ja shortsit.” -Sissi 35v

Työskentelyä matkan aikana on tehty tapauksissa, jolloin rahat ovat kesken matkan loppuneet tai suunnitelmien muuttuessa ja matkan pitkittyessä. Työt ovat vaihdelleet erilaisista ruumiillisista lyhytaikaisista töistä matkaan liittyviin työkeikkoihin, esimerkiksi kirjoittamiseen lehtiin tai luennointiin eri instituutioissa matkan vaiheista.

6.2.2 Vapaa-aika

Matkaan tarvittavan vapaa-ajan järjestäminen on aineistossa vaihdellut matkan pituuden mukaan. Lyhimmät käsitellyt matkat olivat kestoltaan hieman yli 30 päivää, kun taas pisin matka kesti kuusi vuotta. Tapauksissa, joissa matkan kesto on ollut kuukauden verran, on matka voitu toteuttaa opiskeluiden tai töiden kesäloman aikana, jonka jälkeen matkailija on palannut tavanomaiseen toimintaympäristöönsä. Pidemmällä matkoilla vapaa-ajan järjestämiseen on liittynyt suurempia järjestelyjä: pidempään matkailleet ovat irtisanoutuneet töistä ja myyneet asuntonsa.

”[Ennen matkalle lähtöäni] tein töitä, elin vuokra-asunnossa ja minulla oli tyttöystävä. Jätin kaiken matkani takia” -Andrés 36v

Pitkän pyörämatkan kestäessä yli 365 vuorokautta on matkailijan tehtävä erityisjärjestelyjä, sillä kansainvälisen matkailijan virallinen luokitus käsittää maksimissaan vuoden kestävän oleskelun poissa kotimaastaan. Tämä vaikuttaa esimerkiksi matkavakuutuksen saamiseen:

”Sitku oli yli vuoden Suomesta pois, niin sit ei voinu saada enää vakuutusta Suomesta. Sit pitää tukeutua näihin isoihin kansainvälisiin vakuutusfirmoihin. [...] Sä voit ottaa vaan vakuutuksen, joka voi alkaa, kun reissu on jo alkanut [...] Ne on kalliita, ja niiden kattavuus on tosi huono.” -Taneli 30v

Vapaa-ajan järjestämisessä nousi aineistossa esiin lähtöalueen sosiaaliset suhteet tärkeänä elementtinä – jos matkaan on lähdetty yksin, on ollut otettava seurustelukumppani huomioon matkan kestossa ja muissa järjestelyissä. Yksin matkailevat ovat eräissä aineiston tapauksissa löytäneet kumppaninsa matkan aikana ja järjestäneet omilla tavoillaan yhteydenpidon.

6.2.3 Transportaation tehostamisen vaikutus pyörämatkailuun

Koska transportaation tehostamisella on ollut suuri vaikutus matkailun yleistymisessä, on syytä tarkastella, kuinka se on vaikuttanut pyörämatkailun toteutumiseen. Pyörämatkailun idea ei ole niinkään ollut riippuvainen transportaation tehostumisesta ja lisääntymisestä, mutta se on vaikuttanut välillisesti pyörämatkailuun, kun tehokkaampaa liikkumista varten on infrastruktuuria kehitetty eteenpäin. Suurien moottoriteiden yhdistäessä kaupunkeja on liikenne vähentynyt vanhoilta pienemmiltä maanteiltä, jotka kiertävät pienempien asumiskeskittymien ja kylien kautta. Tämä vapauttaa pyörämatkailijoiden käyttöön syrjäisiä matkailureittejä, jotka he aineiston perusteella kokevat miellyttäväksi niiden rauhallisuuden ja vähäliikenteisyyden takia. Koska ideana ei ole päästä paikasta toiseen nopeasti, vaan nauttia matkailureitin

tarjoamista kulttuuri- ja luonnonmaisemista, kiertävät ja mutkittelevat tiet ovat vetovoimaisia pyörämatkailijan näkökulmasta.

Tien pinnan kunto vaikuttaa siihen, millaisella pyörällä tietä voi mukavasti ajaa. Päälystämättömillä teillä on hankala ja epämiellyttävä ajaa eräillä pyörämalleilla – esimerkiksi ohuilla renkailla varustetuilla maantiepyörillä. Täten transportaation kehitys ja sen kautta teiden asfaltointi vaikuttaa matkailureittien saavutettavuuteen pyörämatkailijoiden osalta.

Varta vasten ainoastaan kevyelle liikenteelle on kehitelty omaa Euroopan laajuista reittiverkostoa. Liikenteen kannalta toissijaisten maanteiden lisäksi vanhojen rautateiden hylkääminen tehostettujen rautateiden tieltä on vaikuttanut pyörämatkailuun suunnittelun tasolla, kun käyttämättömiä rautateitä on muutettu pyörämatkailureiteiksi (Weston et. al 2012). Transportaation tehostaminen on välillisesti vaikuttanut pitkän pyörämatkan toteuttamisen helpottumiseen mahdollistamalla eräiden reittien muuttamisen täysin pyöräilyreiteiksi ilman moottoriliikennettä. Infrastruktuurin kehittyminen on taas vapauttanut vanhoilta maanteiltä tilaa myös kevyemmälle liikenteelle luoden syrjäisistä matkailureiteistä vetovoimaisia alueita pyörämatkailijoille.

6.3 Motiivit pitkälle pyörämatkalle lähtemiseen

Tässä tutkimuksen alaluvuissa kuvataan ja analysoidaan aineiston pyörämatkailijoiden esittämiä syitä toteuttaa pitkä pyörämatka. Iso-Aholan (1980) jako palkinto- ja pakomotiiveihin toimii keskeisimpien motiivien kuvauksen ja analyysin perustana. Kaikilla matkailumotiivien osa-alueilla on tutkimuksessa pyritty kuvaamaan sekä pyörämatkailijoiden palkintomotiiveja että pakomotiiveja. Matti Rämö (2009a) kuvaa kirjassaan pyörämatkan positiivisia vaikutuksia lähtöalueen ongelmien käsittelyssä seuraavasti:

”Tien päällä on aikaa työstää elämänmuutoksia ja arjen kitkatilanteita, niihin saa tarvittavaa etäisyyttä. Stressaavista aiheista voi ensin irrottautua kokonaan ja antaa ajatuksen harhailla maisemissa. Sen jälkeen ideat ja ratkaisumallit alkavat omalla painollaan virrata esiin kuin taustamusiikiksi polkemiselle.” -Matti Rämö

Lainaus kuvaa osuvasti ajatusta henkilökohtaisten ja sosiaalisten pakomotiivien ratkaisua tien päällä – polkiessa on aikaa käsitellä ongelmia ja hakea niihin ratkaisuja. Seuraavaksi eritellään ja analysoidaan tarkemmin fysiologisia, sosiaalisia, itsensä haastamiseen ja kehittämiseen sekä vapauden tuntemuksiin liittyviä palkinto- ja pakomotiiveja.

6.3.1 Fysiologiset motiivit

Matkailumotivaation tutkimuksessa keskeiseksi fysiologiseksi palkintomotiiviksi matkailuun lähtemisessä on määritetty lepo ja rentoutuminen. Tässä mielessä pitkän pyörämatkan toteuttaminen myötäilee ajatusta rentoutumisesta vastausten pohjalta – toiminta nähdään rauhoittavana aktiviteettina, vaikka suuri osa päivästä ollaankin liikkeessä. Aktiivisen matkailun ei tarvitse olla stressaavaa tai kuluttavaa – pyörämatkailijat pyrkivät valitsemaan syrjäisiä matkailureittejä niiden rauhallisuuden vuoksi. Lisäksi he viettävät suuren osan matkailuajasta luonnossa, jonka on todettu rauhoittavan ihmistä psyykkisesti ja fyysisesti (mm. Maller et al. 2006).

Motivaatiota tutkittaessa huomio kiinnittyy väistämättä haastateltavien vastauksissa ja aineiston tulkinnassa siihen, että pitkällä pyörämatkalla keskeisiksi asioiksi nousevat perustarpeiden tyydyttäminen ja siitä saatava nautinto. Askeettisuus ja vähällä pärjääminen nousevat useissa yhteyksissä aineistosta motivaatiota selittävänä elementtinä – matkailun muodossa perustarpeiden täyttäminen muodostuu olennaiseksi ja jännittäväksi osaksi pyörämatkailua. Perustarpeiden täyttämiseen on käytettävä energiaa ja resursseja pitkällä pyörämatkalla: yöpaikan etsintä, ruokakauppojen paikallistaminen ja joillain alueilla jopa juomaveden löytäminen ei ole välttämättä itsestäänselvyys. Kun perustarpeiden tyydyttämisestä luodaan haaste, se pitää pyörämatkan jännittävänä – arkielämässä rutiininomaisista ja yksinkertaisista tehtävistä saadaan vaihtelevaa sisältöä matkaan. Kysyttäessä palkitsevista hetkistä matkan aikana haastateltavat mainitsivat usein perustarpeiden tyydyttämiseen liittyviä teemoja, itse tekeminen ei välttämättä ollut niin kiehtovaa, vaan sen sijaan se, että perustarpeiden tyydyttäminen tapahtuu vaihtelevassa ympäristössä ja erilaisissa tilanteissa suhteessa henkilön tavanomaiseen toimintaympäristöön.

Tavanomaisen toimintaympäristön ollessa hektinen ja kiireinen (Ryan 1991), antaa pitkä pyörämatka pitkän tauon arkielämästä – matkailijan viettäessä aikaa luonnossa ja polkiessaan rauhallisilla pienillä teillä, keskittyy matkailu liikkumiseen, näkemiseen sekä kokemiseen ja tätä kautta pyörämatkailija rentoutuu. Vaikka fyysisesti matkailija olisikin aktiivinen, on esimerkiksi tasaisella tiellä yleensä polkemisen tahti sen verran hidas, että liike automatisoituu eikä ole fyysisesti jatkuvasti raskasta.

Pinnanmuodoilla ja ilmastolla on tietenkin oma vaikutuksensa fyysiseen rasittavuuteen. Jukka pohtii matkakuvauksessaan sopivan tahdin valintaa:

”En tiedä, onko pyöräilyssä(kään) mitään järkeä, ellei sitä voi tehdä kevyesti, ei välttämättä joka ikinen hetki, mutta kuitenkin kokonaisuutena niin, että työ tulee tehdyksi hieman kuin itsestään.” -Jukka Salminen

Yksi haastateltavista kuvailee pitkän pyörämatkan polkemistahtia seuraavasti:

”Vaikka mä pyöräilen, niin se ei oo sellasta hikipyöräilyä, enemmänkin sellasta niinku tallustelua pyörällä.” –Sissi 35v

Fysiologisia pakomotiiveja nousi esiin aineistosta esimerkiksi sairauten liittyvissä tapauksissa. Kyse ei ole välttämättä siitä, että olisi fyysisesti huonossa kunnossa ja matkalle lähdettäisiin parantamaan sairautta, vaan enemmänkin siitä, että matkalla on aikaa suhtautua tapahtuneeseen. Aineistosta Matti ja Taneli lähtivät matkalleen sairauden aikana tai siitä parantumisen jälkeen – ajatus on ollut, että pitkä pyörämatka on tehtävä nyt, kun siihen on mahdollisuus.

”Mul on tässä sellanen tilanne, että.. mul on sellanen pieni sydänvika. [...] Tavallaan, että mä voin joutua leikkaukseen milloin vaan [...] Mutta, ku ei tiedä, milloin se sydänleikkaus tulee, ni oon sellanen olo, et reissu pitäis nyt saada päätökseen. En voi enää korkeille vuorille siis mennä enää sit sen leikkauksen jälkeen, et sen takii se reittikin on mennyt niinku korkeella vuoristossa. Nyt oon käynyt viimesen kerran elämässäni Himalajalla. Ja nyt on suunnitelmana viettää melkeen puol vuotta korkeella vuoristossa sitte Boliviassa ja Perussa. Ajan pikkupolkuja siellä korkeella vuoristossa ja pikkuteitä, kun nyt nään ne viimestä kertaa.” -Taneli 30v

Matti lähti ensimmäiselle pitkälle pyörämatkalleen treenattuaan ensin itseään fyysisesti parempaan kuntoon:

”Kesällä 2002 olin ajautunut rapakuntoon. Pitkän kuumeilujakson jälkeen diagnoosikseni vahvistui hankalahko keuhkoihin ja ruuansulatuselimistöön vaikuttava sarkoidoosi. [...] Toipumisen alettua tajusin vihdoin kuntoliikuntasaarnaajien perusviestin todellisen arvon ja viisauden: lähes jokapäiväinen puolen tunnin liikunta on avain hyvinvointiin. [...] Päivittäiset liikuntahetket alkoivat venyä pidemmiksi [...] Kesäiset retket pitenevät, ja pikkuhiljaa syksyllä 2005 alkoi haave polkaisusta kohti Roomaa ja Napolia elää omaa elämäänsä” -Matti Rämö

Pitkällä pyörämatkalla fysiologiset palkintomotiivit tasapainottelevat stressiä lievittävien rentoutumisen ja levon, mutta toisaalta myös fyysistä kuntoa kehittävien rasituksen ja kestävyuden välillä. Tunteiden tasolla vähällä pärjääminen ja perustarpeiden tyydyttäminen erilaisissa tavanomaisesta toimintaympäristöstä poikkeavissa kulttuuri- ja luonnonympäristöissä koetaan palkitsevaksi. Dickinson ja Lumsdon (2010: 139) pitävätkin juuri terveellisyyttä, rentoutusta ja luontoelämyksiä tärkeimpinä pyörämatkailijoiden motiiveina. Fysiologisista pakomotiiveista sairaudet ja niistä toipuminen tai matkailu sairauksista huolimatta nousevat aineistosta esiin.

6.3.2 Sosiaaliset suhteet motiivina

Uusiin ihmisiin tutustuminen ja olemassa olevien suhteiden lujittaminen nähdään matkailumotivaatiota tutkittaessa syyksi matkailuun (mm. Ryan 1991: 25–29; Pearce 2005: 59–61). Pitkällä pyörämatkalla uusien sosiaalisten suhteiden solmiminen nousee olennaiseksi motiiviksi matkustaa – paikallisten ihmisten tapaaminen suunnitellusti ja suunnittelemattomasti ovat merkittävässä osassa syissä, jotka ovat johtaneet pyörämatkalle lähtemiseen. Laajemmin voidaan ajatella, että kulttuuriset piirteet toimivat pyörämatkailijalle alueen vetovoimatekijöinä, joiden edustajina paikalliset ihmiset toimivat. Osalle aineiston pyörämatkailijoista uusien ihmisten tapaaminen ja sitä kautta vieraisiin kulttuureihin tutustuminen on tärkeimpien matkailumotiivien joukossa.

Vaikka uusia sosiaalisia suhteita tulisi solmittuakin matkan aikana, dynaamisen matkailun (Vuoristo 1998) luonteelle on ominaista, että ollaan liikkeessä paljon. Täten uudet tuttavuudet voivat jäädä lyhytaikaisiksi. Toisaalta joustavuus aikatauluissa mahdollistaa sen, että miellyttävien uusien tuttavuuksien kanssa voidaan viettää alkuperäistä suunnitelmaa pidempi aika. Nykypäivän yhteydenpitovälineistö mahdollistaa myös sen, että yhteyttä voidaan pitää jälkeensäkin, ei vain tapaamishetken aikana. Silja kuvaa kuinka hänen matkallaan tapaamista henkilöistä on tullut myöhemmin hänen ystäviään:

”Barcelonassa mä asuin sellasen pariskunnan luona, et niistä tuli ihan sellasii perheenjäsenii, et mä oon nyt käyny jo neljä kertaa sit niiden luona sen jälkeen, kun mä oon ne tavannut. Ja ne on tullu kerran Suomeen. [...] Tulin juuri takaisin Belgian reissulta, jossa kävin ottamassa uudelleen uutta tatskaa mimmiltä, jolta otin silloin viimeks siellä pyöräreissulla, ja sillä sama.. ja nyt samaisella reissulla sinne Brysseliin tuli mun Saksassa tapaamani tyttö, tuli sinne Brysseliin moikkaamaan mua. Et aika hyvin järjestyny silleen, et noi kaikki ystävyssuhteet on sit kestäny, et silti löytää tapoja pitää niit yllä, vaikka ei asukaan samassa maassa.” -Silja 24v

Toisaalta vaikka uusien sosiaalisten suhteiden solmiminen tuntuu palkitsevalta, se voi olla myös haaste matkalla. Pyörämatkailijat kuvaavat kuinka heidän matkailureittinsä kulkevat alueiden läpi, jossa paikalliset ihmiset eivät ole tottuneet näkemään matkailijoita. Uusia tuttavuuksia kiinnostaa usein samat asiat, joita saa selventää toistuvasti matkan aikana:

”Välillä se oli tietty myös rasittavaa, kun aina oli ne samat kysymykset: mistä sä tuut, mihin sä meet, miks sä lähit pyöräiee, kauan sä oot pyöräilly? [...] Et joka ilta samat kysymykset, kun on ihan sairaan väsyneenä ja haluis vaan ottaa suihkun ja mennä nukkumaan.” -Sissi 35v

”Tottakai sit ihan niinku ihmisten seura oli aika tärkeetä, mut sit jossain vaiheessa tuli sellanen, että ei enää jaksa selittää sitä omaa tarinaa muille, koska siihen tilanteeseen hirveen helposti joutuu, tottakai, varsinkin, niinku mun asemassa, kun olen yksinmatkaileva, nuori, tatuoitu nainen, niin silleen tavallaan se, kun mä pyöräilen siellä, niin se herättää tosi paljon huomiota, varsinkin jossain Espanjan maaseudulla, silleen et, ihmiset jää tuijottaan, tai juoksee perään kyselemään, et.. että mitä ihmettä sä oikeen teet? Ni se kävi vähän raskaaks se, tavallaan se ihmisille jatkuva selittely.” -Silja 24v

Oma lisänsä ovat sukupuoliroolien vaikutus pitkällä pyörämatkalla – yksin pyöräilevä nainen voi kohdata turvattomuutta tai epämiellyttäviä tilanteita matkansa aikana sukupuolensa takia. Haastatelluista naiset kuvasivat monenlaisia tilanteita, joissa olivat tunteneet itsensä turvattomaksi. Aiheesta toki riittäisi kirjoitettavaa varmasti oman tutkielmansa verran. Sosiaalisen palkintomotiivin takia on kuitenkin olennaista se, että jos pelot ja epäilykset osoittautuivat turhiksi, olivat kohtaamiset myös palkitsevia:

”Mun piti mennä johonki keskellä ei mitään -majataloon, mis on niinku viis miestä, ja mä meen aluks suurin piirtein polvet kalisten, et okei, mul ei oo mitään muuta vaihtoehtoo.. ei oo mitään mist saa vettä, ei oo mitään kauppa, ei oo mitään.. okei sit tonne vaan sit mennään.. ja okei, aluks ihan paniikissa, et mitäköhän tyyppei tuol sit on.. mitä tapahtuu.. [...] Yhel maatilal mä muistan, et ne [miespuoliset asukkaat] oli vaan, et ota vaan suihku, ja sit mä muistan, et siel ei esim ollu suihkus niinku lukkoa ollenkaan.. et.. mä meen niinku joidenki vieraiden ukkeleiden himaan keskellä ei mitään ja mä otan niinku suihkun, mis ei oo niinku ees lukkoa.. Ja sit mä olin ihan paniikissa koko ajan, et okei, avaaks ne nyt ton oven vai eiks ne avaa.. ja sit sama niinku yöllä. Aluks kun mä menin nukkumaan, niin mä mietin, et kömpiiks sieltä joku niinku pimeessä jotenkin mun viereen sinne huoneeseen.. mut sit mitään ei tapahtunu, ja seuraavan aamun on jotenkin ihan sit sillai, et ahh, ihana

maailma, ja oikeesti ihania ihmisiä ja huh. Ja tollasista tulee sit vaan niinku tosi hyvä fiilis. Ei tietenkään siitä pelosta, mut niinku jotenkin siit, et joka kerta tulee jotenkin vähän luottavampi fiilis.” -Sissi 35v

Matkailumotivaation tutkimuksessa olemassa olevien suhteiden lujittaminen on motiivi matkailun tekemiseen (mm. Ryan 1991: 25–29; Pearce 2005: 59–61). Tämä motiivi nousee pitkällä pyörämatkalla esiin, mikäli matkalla on useampia henkilöitä, tai jos matkailija suuntaa paikkoihin, joissa hänellä on olemassa perhettä tai ystäviä jo valmiiksi. Jukka Salminen polki osan Afrikkaa isänsä kanssa, Maarit teki kolme pitkää pyörämatkaa seurustelukumppaninsa kanssa ja Tommin koko matkan idea lähti ajatuksesta vierailla ystävänsä luona Lontoossa. Ada kertoi matkansa sen hetkisen päätepisteen olevan perheen luona Espanjassa. Varila ja Pirttioja (2008) ovat tehneet useita matkoja koko perheen voimin pitäen yhdessä poljettuja pyörämatkoja perhesuhteita tiivistävänä tekijänä.

Ajallisesti pitkään matkustaneet nostavat esiin haastavana puolena yksinäisyyden tunteen ja pitkäaikaisten sosiaalisten suhteiden vähyyden matkalla. Varsinkin pyörämatkalle yksin lähteneistä suuri osa viettää pääosan päivästä yksin muun liikenteen kuljettajien ollessa suljettuina omissa kulkuneuvoissaan sujauttaen nopeasti ohi ja pyöräilijän pysähdyksen jälkeen jatkaessa matkaansa jäävät uudet tuttavuudet taakse. Toisaalta yksin olemisesta voi oppia myös pitämään, ja se on väistämätön osa itsenäistä matkailua erityisesti, jos matkalle on lähdetty ilman matkaseuraa. Iso-Ahola (1980) on käsittänyt myös sosiaaliset työntekijät osaksi sosiaalisia pakomotiiveja, minkä takia matkailija lähtee matkalle pois tavanomaisesta sosiaalisesta toimintaympäristöstään. Toisille juuri itsekseen oleminen on motiivi lähteä – yksin oleminen matkalla voidaan käsittää olevan myös sosiaalinen pakomotiivi. Usein yksin olemiseen liitettiin luontokokemukset olennaisena osana – vaikka muita ihmisiä ei ole ympärillä, niin luonto on läsnä:

”Ja minä kyllä tykkään olla yksin (naurua) tai varsinkin loppua kohden. Se oli minulle tosi voimaa antavaa olla yksin tien päällä ja luonnossa” -Lotta 28v

”Mä nautin yksinäisyydestä ja siitä, että pärjää yksin, oli sitten myrsky tai helle.” -Maarit 52v

Myös muiden pyörämatkailijoiden tavassa matkustaa haastateltavat näkivät sosiaaliset suhteet työntekijöinä ja pakomotiivina. Pitkällä pyörämatkalla on mahdollisuus viettää aikaa paljon yksin, mutta myös tavata muita ihmisiä. Haastattelun aikana Sissi luokitteli pitkät pyörämatkailijat kahteen ryhmään heidän sosiaalisten motiiviensa perusteella:

”Selkeesti mä jakaisin [pyörämatkailijat] kahteen eri ryhmään. Siis ne, jotka on lähteny tutustumaan eri kulttuureihin ja sitten ne, jotka on lähteny tutustumaan luontoon ja itseensä. Tottakai siinä tulee molempia tehtyä, mut joko niihin, jotka suuntautuu niinku yksinäisyyteen, ja sit niihin, jotka suuntautuu ulospäin.”

Pitkällä pyörämatkalla voi olla vaikeiden sosiaaliin suhteisiin liittyvien tapahtumien käsittelemiseen liittyviä motiiveja. Matti Rämö lähti (2009b) Intiaan pyöräilemään äitinsä kuoleman jälkeen viedäkseen osan äitinsä jälkeen jättämistä tuhkista hindujen pyhimpään kaupunkiin Varanasiin. Kuten Rämö jo aikaisemmassa matkakuvauksessaan (2009a) toteaa, pitkällä pyörämatkalla on aikaa käsitellä elämänmuutoksia, jotka tässä tapauksessa käsittävät myös muutokset tavanomaisen toimintaympäristön tärkeissä sosiaalisissa suhteissa.

6.3.3 Itsensä haastaminen ja kehittäminen

Tärkeimmäksi motiiviksi pitkälle pyörämatkalle lähtemiseksi nousee aineistosta itsensä kehittäminen. Tämä tapahtuu matkailijan haastamalla itseään tietoisesti ja selviytyessään tilanteesta hän saa kokemuksen itsensä voittamisesta. Matka kokonaisuudessaan nähdään haasteena, mutta myös matkan aikana tehdyt reittivalinnat pyritään tekemään niin, että matkailussa on tarpeeksi haastetta. Reittivalinnoissa pyritään M. Csikszentmihalyin ja I. Csikszentmihalyin (1998) teorian mukaisesti tilanteisiin, jossa taitotaso ja haastetaso kohtaavat niin, että pyörämatkailija ei koe apatiaa tai tylsyyttä. Flow-kokemukset tai syvän kontrollin tilat syntyvät esimerkiksi äärimmäisissä ilmasto-olosuhteissa tai pinnanmuodoiltaan haastavissa ympäristöissä. Alamäissä on keskityttävä tarkasti, sillä virheliike voi olla kohtalokas. Myös laajojen aavikkoalueiden ylittäminen tai syrjäisten vuoristoalueiden läpi polkeminen edellyttää valmistautumista ja kokemusta, kun asutuskeskittymät ovat kaukana matkareitiltä ja on selviydyttävä itsekseen. Taneli kuvaa kuinka haastetaso vaikuttaa kokemukseen – kuvailemassaan tapauksessa ratkaiseva tekijä haasteen tuntu on tullut tien kunnosta, vaikka luonnonmaantieteelliset piirteet ovatkin olleet hyvin samanlaiset. Hän aloittaa kuvaamalla haastavaa kokemustaan:

”Varmaan luonnon puolesta ne mihin mä yritän päästä, on just ne vuoristot ja aavikot. [...] Mä vältän asfalttiteitä. Se tienlaatu muuttaa ihan täysin sen kokemuksen. Et mulla luonnon puolesta on kaks suhtkoht samanlaista luontoo ollu. Oli Uzbekistanissa ja Kazakstanissa yks sellanen suuri aavikkopätkä. Et siin oli melkee 1500 kilometriä, niinku ei mitään. [...] Se oli hiekkatietä ja siel oli sit samaa aikaa tosi kuuma. Et se oli hyvä haaste. Ja samaa aikaa se hiekkatie teki siitä seikkailuntuntuisen.”

Taneli jatkaa kuvaten toista kokemustaan, jossa alhainen haastetaso yhdistettynä korkeaan taitotasoon on vienyt matkailijan kohti tylsyyttä:

”Mut sitku mä poljin tuon Taklamatakanin hiekka-aavikon halki Länsi-Kiinassa, ni se sit taas on niinku suora tie ja levee piennar. Siin ei oo niinku mitään pyöräilyhaastetta. Ja siel sattu viel, et oli täydelliset pyöräilylämpötilat, tyylit joku 10 tai 15 plussaa, ja yöllä menee sit lähelle nolaa tai vähän pakkasta. [...] Ni siin ei ollu mitään haastetta [...] Et se on ollu ehkä huonompia kokemuksia, mitä mul on ollu, et siin alko jo mieltii koko sitä matkan tarkotusta, ja meni koko se motivaatio, niinku täysin.”

Taitotason kasvaessa pyörämatkailija voi hakeutua yhä voimakkaammin haastaviin olosuhteisiin, kun aikaisemmista on selvitty. Itsensä voittaminen antaa uskoa selviytymiseen yhä hankalammissa olosuhteissa. Äärimmäisyyksiinkin voidaan mennä, kuten Lilwall kuvaa kirjassaan (2009) päätöksestään polkea Afganistanin läpi tai polkiessaan Siperiassa -40 asteen pakkasissa kaukana asutuksesta. Jos taitotaso ei kohtaa haastetasoa, voi haaste olla liian suuri. Andrés selvittyään eteläisen Etelä-Amerikan perifeerisiltä aroilta piti hän tempaustaan ilman kokemusta järjettömänä:

”Ensimmäiset kuukaudet olivat vaikeita. Olin vähällä lopettaa matkan heti alkuunsa. [Pitkän pyörämatkan] aloittaminen Ushuaiasta ilman kokemusta oli hullua ja tyhmää” - Andrés 36v

Fyysisellä tasolla haasteena on pitkän matkan taittaminen polkuvauhtia. Vaikka pyöräilyvauhdit harvoin ovat sellaisia että pulssi nousisi korkeisiin lukemiin, vaatii kuukauden tai jopa useamman vuoden lähes päivittäinen pyöräily fyysistä kestävyyttä ja kuntoa. Itsensä haastaminen fyysisesti toistui useassa vastauksessa ja kaunokirjallisissa aineistoissa:

”Mä haluan kans kamppailla oman kropan kanssa.. miten jaksaa ja kunto nousee ja.. siitä kans tulee sellasta intoa, kun huomaa, että jaksaa ja on hyvä kunto.” -Maarit 52v

Kuitenkin pitkällä pyörämatkalla fyysisen haasteen sijasta korostuu enemmänkin psyykinen puoli – tuhannesta viiteenkymmeneen tuhanteen kilometrin polkeminen edellyttää uskoa onnistumiseen ja kykyä selvitä mentaalisesti raskaista tilanteista ja pelottavistakin hetkistä. Luottaminen omiin kykyihin ja uskominen omaan selviämiseen Maarit kuvaa itsensä kehittämistä:

”Se [pyörämatkailu] on varmaan, tiäksä, elämän joogaa. Ku sä kehityt siinä, et sä et pelkää mitään, ja sä pärjät. Ja sun pinna kasvaa koko ajan, et sä et hermostu pikku asioista enää. [...] Että sitä niinkun kasvaa ihmisenä.” -Maarit 52v

Yksinäisyyden sietäminen nähdään jossain tapauksissa myös psyykkisesti kehittäväenä aspektina:

”Sitte oppii sietää yksinäisyyttä oli silleen aika iso tavote, koska mä tiesin, että se tulee oleen haaste mulle, varsinkin silloin ku kyseessä on niinku tollane fyysinen reissu... et kun on niinku tosi väsynyt iltasin, ni varsinkin silloin ehkä kaipais siihen seuraa ympärille.. tai et ois joku vähän niinku huolehtimassa, et vois ite vaan relata siinä illalla.. ja näin ni.. ni ehkä se oli sellanen yks haaste.” -Silja 24v

Matkailumotivaation tutkimuksessa itsensä sivistäminen palkintomotiivina käsittää myös Ryanin (1991: 25–29) mukaan muut tavat kuin virallisen opiskelun. Pitkällä pyörämatkalla valtion tai alueen läpi poljetaan hitaasti, joka mahdollistaa kosketuksen paikalliseen kulttuuri- ja luonnonympäristöön kiireettömästi. Täten alueen tuntemuksen kautta on pitkällä pyörämatkalla itsensä sivistämiseen liittyviä motiiveja. Koettu yksinäisyys matkan aikana koetaan haasteena ja yksinäisyyteen tottuminen taas itsensä kehittämisenä. Toisaalta osa pyörämatkailijoista myös nauttivat yksin olemisesta, jolloin yksinäisyyden kokemus ei välttämättä ole läsnä, vaikka matkakumppania tai pysyviä ihmissuhteita olisikaan matkan aikana jatkuvasti saatavilla. Kuvassa 12 on havainnollistettu aavikon läpi polkemista, jossa spontaaniksi matkaseuraksi saapui paikallinen asukas. Kuitenkaan muutaman kymmenen kilometrin yhteinen polkeminen ei välttämättä vähennä yksinäisyyden kokemusta, vaan matkailija tarvitsisi pysyvämpiä sosiaalisia suhteita matkalleen tunteen vähentämiseen.



Kuva 12. Joillakin reiteillä voi olla yksinäistä polkea ilman matkaseuraa. Kuva La Guajiran aavikolta Kolumbiassa.

6.3.4 Arvostuksen saaminen ja muiden inspiroiminen

Arvostuksen saaminen ja statuksen nostattaminen ovat olleet tärkeiden matkailumotiivien joukossa. Mutta kuten Dann (1981) on todennut, matkailijat eivät välttämättä halua kertoa matkailumotiivejaan. Tunnustuksen saamisen tavoittelu voi olla haastavin motiivi matkailijan myöntää, sillä se voi vaikuttaa egoistiselta. Tutkimuksessa ei kysytty haastateltavilta asiasta suoraan, mutta vastauksista on tulkittavissa arvostuksen saamisen olevan kuitenkin jossain määrin matkailumotiivi. Arvostuksen saamisen ei tarvitse tapahtua suoranaisesti leveilemällä suorituksillaan, vaan matkailijat voivat käyttää hienovaraisempia tapoja egonsa vahvistamiseen ja statuksen nostamiseen. Lilwall (2009) kuvaa matkakertomuksessaan kuinka häntä jälkeensä hävetti muiden matkailijoiden seurassa rehentely omalla uroteollaan, jossa hän oli polkenut yksin Afganistanin läpi. Aina myöskään pyörämatkailija ei ole tietoinen motiiveistaan, joten arvostuksen saaminen voi tulla ikään kuin matkan ohessa – siinä sivussa, vaikka se ei olisikaan pääasiallinen motiivi ennen matkaan lähtemistä.

Useat haastateltavista jakoivat matkastaan kirjoituksia, valokuvia ja liikkuvaa kuvaa netin eri alustoilla ja sosiaalisen median kautta. Useilla oli matkaansa varten blogi joko etukäteen tai kesken matkan luotuna. Dokumentoinnilla ja valokuvien, kirjoitusten ja videoiden jakamisella voidaan ajatella olevan puhtaasti tiedottamiseen ja muisteluun liittyvät motiivit. Kuitenkin muiden ihmisten inspiroiminen pyörämatkailuun nousi esiin dokumentoinnin tarkoituksena – eri alustoille ja medioihin voi päätyä monenlaisia ihmisiä, jotka innostuvat toisen matkasta. Tarkoituspereinä oman kokemuksen jakamiseen näyttää aineiston pohjalta olevan enemmän muiden kannustaminen pyörämatkailuun kuin suoranainen sosiaalisen statuksen nostamisen tavoittelu.

Matkailijan ajatus kertoa matkastaan näyttäisi enemmänkin olevan se, että henkilö kertoo matkastaan ja muut ihmiset mahdollisesti innostuvat ajatuksesta lähteä itsekkin pyörällä matkaan. Kuitenkin haastateltavat kertoivat saaneensa matkastaan hyvää palautetta ja sen vaikuttavan positiivisesti mielialaan sekä sitä kautta kannustaa jatkamaan matkaan liittyvän dokumentaation jakamista. Vaikeuksien voittaminen matkalla ja selviäminen haastavissa olosuhteissa on ennemminkin oman itsensä voittamista – tätä kautta se voi olla egoa vahvistavaa.

6.3.5 Vapauden tunne palkintomotiivina

Monissa haastateltavien vastauksissa ja kaunokirjallisissa aineistoissa olennaiseksi asiaksi nousi tunne vapaudesta pitkällä pyörämatkalla. Välttämättä suoranaisesti tieto tästä tunteesta ei ole ollut ennen matkaa tiedossa, vaan tunne on muodostunut pikku hiljaa matkan edetessä. Varsinkin pidempään matkalla olleet tai useampia matkoja tehneet pyörämatkailijat korostivat vapauden tunnetta yhtenä tärkeimpänä ja kiehtovimpana elementtinä pyörämatkailussa.

Ensinnäkin ajatus, että henkilö on vapaa tavanomaisen toimintaympäristön asioista, johtuu siitä, että matkalla ylipäänsä ollaan – idea vapauden tunteesta sisältyy Mannellin ja Iso-Aholan (1987) mukaan kaikkeen vapaa-ajan matkailuun. Vapauden tunnetta voi syventää entisestään se, että siteistä lähtöalueelle on luovuttu – päivätöistä on mahdollisesti irtisanouduttu kokonaan ja asunnostakin on voitu luopua. Pitkän pyörämatkan tekemisen ollessa itsenäisen matkailun muoto, se sisältää Caruanan ja Cranen (2011) kuvailemia itsenäisen matkailun vapauden teemoja – matkailureitit kulkevat usein perifeerisille alueille kaukana turistialueista. Vastuullisen matkailun vapauden tunne korostuu yhteisessä kanssakäymisessä paikallisten ihmisten kanssa ja vähävaikutuksellisten luontoelämysten luomisessa – vapaus syyllisyyden tunteista matkailun negatiivisten sosiaalis-kulttuuristen ja ympäristövaikutusten osalta on pitkällä pyörämatkalla vahvasti läsnä. Vapaus syyllisyydestä ja omantunnon tuskista korostuu myös polkupyörän valitsemisessa liikkumisvälineeksi sen vähäisten ympäristövaikutusten takia.

Pitkällä pyörämatkalla vapauden tunteen muodostumisessa korostuvat erityisesti Caruanan ja Cranen (2011) esittämä ajatus toimintavapauksista matkalla. Itsenäisessä matkailussa vapauden tunteella on yhteys itsenäiseen tekemiseen ja toimimiseen – tunne siitä, että ei ole muista riippuvainen, on tunteen muodostumisen lähde. Pyöräillessä vapauden tunteella on yhteys siihen, että voi itse valita reittinsä ja voi mennä sinne, minne matkailija itse haluaa sekä mahdollisuudesta tehdä spontaaneja valintoja ilman, että on sidottu aikatauluihin tai muiden tahtoon ja mieltymyksiin. Pysähtyä ja lähteä voi milloin matkailija itse niin haluaa. Riippumattomuuden tunteet kumpuavat myös siitä, että perustarpeisiin tyydyttämiseen tarvittavat välineet kulkevat mukana matkalla – yöpymistarvikkeet ja ruuanlaittovälineistö mahdollistavat sen, että toiminta on itsenäistä ja antaa vapauden toimia riippumattomana muista ihmisistä. Omatoimisen matkailun vapauksiin on Caruanan ja Cranen (2011) mukaan luettu myös vähäisellä budjetilla matkaaminen – koska pitkällä pyörämatkalla oleminen on moniin muihin matkailumuotoihin verrattuna hyvin edullista, vähällä pärjääminen lisää myös vapauden

tunnetta. Aineistosta on havaittavissa, että osalla pyörämatkailijoista painottuvat nimenomaan itsenäinen selviäminen ja luontokokemukset tärkeimpänä osana vapauden tunnetta:

”Se [pitkä pyörämatka] tuo sellasen vapauden tunteen. Se on mahtava tunne. [...] Mulla se tyyli, se retkeilytyyli, on vähän sellanen, et ei oo riippuvainen paikallisista, että mennään tosi itsenäisesti, niin mulle se itsenäisyyden tunne, se tuo.. se on sellanen aika voimaannuttava tunne ja parhaimmillaan.. tai ei parhaimmillaan.. kyl se pyöräilyretkeily sitä on, varsinkin mulla, kun voi kantaa viikon ruuat laukuissa. Aikaisemmin pystyi kantamaan melkeen kolmen viikon ruuat laukuissa, mut nyt kun on viikonkin ruuat laukussa ja voi mennä viikonkin kevyellä setupilla ja leveillä renkailla. Voin ajaa niitä pikkuteitä ja polkuja, niin kyl mä vaan pääsen sellasiin paikkoihin, mihin monet ihmiset ei niinkun pääsis [...] Se pyörä mulle liikkumistapana tuo sen joustavuuden, et jos mä haluan sielt äkkiä pois, ni se on mahdollista myös [...] Pyörän kanssa se antaa mulle valtavia vapauksia niinkun reittivalintojen suhteen – mä pystyn pysähtymään milloin mä haluan ja mä pystyn menemään niin pitkälle kun mä haluan. Mä en niinku tarvitse, niinkun paljon inputtia siitä yhteisöstä, missä mä oon, mikä on sit samaa aikaa tietenkin... se tota.. emmä tiedä onks se sitten matkustamista? Monelle ihmiselle se on se kulttuuri ja niiden ihmisten kohtaaminen on se tärkein juttu... ja on se mullekin se, mikä tuo sen suolan, mutta, mut mä oon ymmärtänyt, et mulle tosi tärkeetä on se seikkailu ja ne luontokokemukset” -Taneli 30v

Itsenäisen matkailun ajatuksessa se, että on vapaa myös turistialueilta matkaamaan autenttisille alueille, on pyörämatkailussa viety ajatuksena vieläkin pidemmälle – Allen (2017) kuvaa kuinka omatoimimatkailijat käyttävät opaskirjoja kohdealueidensa ja matkailureittien suunnittelussa, mutta pyörämatkailija on vapaa opaskirjojen alue-ehdotuksista:

”Tässä on yksi loistava asia, joka pyörämatkailuun liittyy: et ole rajoittunut kenenkään muun ideaan siitä, mikä kohde olisi vierailun arvoinen. Sinulla on kadehdittava määrä vapautta verrattuna muihin matkailun muotoihin. Ja voit itse valita sinun mielenkiinnon kohteesi sen sijaan, että teeskentelisit olevasi kiinnostunut asioista, joista matkaopaskirjat olettavat kaikkien olevan kiinnostuneita.”

Toisilla pyörämatkailijoilla painottuvat enemmän Caruanan ja Cranen (2011) mainitsemat vastuullisen matkailun toimintavapauden tunteet paikallisten kanssa kokemuksen rakentamisesta yhdessä, jossa korostuu myös vaihtokaupan tärkeys osana vapauden tunnetta ja matkailukokemusta. Yksi haastateltavista kertoi viettävänsä noin 80 % öistään paikallisten ihmisten luona ja pääasiallinen syy matkustaa on tutustuminen paikalliseen kulttuuriin ja

ihmisiin – polkupyörä on väline, joka helpottaa paikallisten ihmisten luona kyläilyä ja mahdollistaa yhdessä kokemuksen rakentamisen. Vaihtokauppana hän on jakanut tietoutta naisten oikeuksista Etelä-Amerikassa kirjoittamalla havainnoistaan lehtiin ja nettisivuilleen.

Pitkällä pyörämatkalla toimintavapaudet painottuvat käsittämään itsenäisestä matkailusta ja vastuullisesta matkailusta muodostuvat vapauden tunteet. Liikkumisvälineen valinta ja sen kautta joustavuus liikkumisessa syventävät vapauden tunnetta pitkällä pyörämatkalla ja luovat siihen omaleimaisen lisän verrattuna muihin matkailumuotoihin. Pakomotiivina vapauden tunne kumpuaa ajatuksesta, että tavanomaisessa toimintaympäristössä elämä on jotakin muuta kuin vapauden tunteiden sävyttämää. Pitkältä pyörämatkalta palaaminen tuntuu varsinkin ajallisesti ja matkallisesti pitkiltä matkoilta haastateltavista hankalalta:

”[Haastavin puoli pitkällä pyörämatkalla oli] matkan päättäminen ja paluu normaaliin elämään. Pitkän matkan jälkeen kaikki näyttäytyy niin naurettavana – rutiinit ja byrokrania jne.” -Andrés 36v

Lyhemmän ajanjakson matkustaneille paluu tavanomaiseen toimintaympäristöön on ollut helpompaa:

”Kaks kuukautta on kuitenkin niin lyhyt aika. [...] En kokenut olleeni mitenkään eristäytynyt tästä meijän tästä normielämästä. Se on varmaan eriasia sit, jos viettää useemman vuoden toleen niinku nomadisen elämäntyylin parissa, ja sitte yrittää palata takasin normiyhteiskuntaan. Se ois sitte varmasti haasteellista, mut kaks kuukautta ei nyt hirveesti hetkauttanut kuitenkaan. [...] Tuli vaan niinku hyvän elämäkokemuksen ja tälläisten niinku asenteen ja voittajafiiliksen kans takas sieltä.” -Silja 24v

Ajatus vapaudesta ja liikkuvasta elämästä siihen tottuneelle voi vieraannuttaa tavanomaisen toimintaympäristön arjesta ja totutuista toimintamalleista.

”Mä oon aina kaivannu sellasia suuria seikkailuja, että.. Vähän elänyt niinku omissa maailmoissa, että mua ei jaksa ihan tää normielämä niin kiinnostaa, että..” -Maarit 52v

Pitkällä pyörämatkalla korostuvat toimintavapaudet ja liikkumisvälineen valinta on suuressa osassa vapauden tunteen muodostumisessa. Pyörämatkailussa on sekä itsenäisen että vastuullisen matkailun vapauden tunteen muodostumiseen liittyviä erityispiirteitä. Pitkällä matkalla vapauden tunne korostuu, kun etäisyys ajallisesti ja etäisyyden kannalta on tavanomaiseen toimintaympäristöön mittava. Seuraavan sivun kuvassa (kuva 13) on esitetty omatoimimatkailemisen toimintaa pyöräilyn muodossa Teneriffalla, jossa on pitkät massaturismin perinteet.



Kuva 13. Vapauden tunne on suurimmillaan, kun toimintavapaudet ovat laajat ja vastuullisen matkailun idea toteutuu. Kuvassa on liikenteen osalta vapaa tie El Teiden rinteellä Teneriffalla.

5.4 Yhdistävät identiteettitekijät – elämäntapapoliittiset valinnat

Seuraavissa alaluvuissa käsitellään tekijöitä, joihin pyörämatkailija identifioituu – keskeisten kollektiivisen identiteetin rakennusaineiksi, joiden kautta analysoidaan niiden merkityksiä osana pyörämatkailijan matkansa aikana harjoittamaa elämäntapaa. Sen sijaan, että identiteetti rakentuisi etnisyyden, rodun, kielen, uskonnon tai kansallisuuden varaan (S. Hall 1999: 19; Johansson & Sernhede 2002: 7), koostuu pyörämatkailijoiden yhteinen identiteetti enneminkin yhteisistä arvoista ja yhteisille kokemuksille annetuista merkityksistä. Nämä kokemukset eivät tarvitse olla täysin identtisiä keskenään – riittää, että kokemukset ovat jollain tasolla samansuuntaisia, jotta yhteinen kokemus matkailijan identiteetistä toteutuu. Jokaisella pyörämatkailijalla on varmasti oma tarkka merkityspoliittikkansa omalle matkalleen, mutta tässä osassa tutkimusta pyritään esittämään joitakin koko matkailijaryhmää koskevia havaintoja ja tulkintoja.

Haastateltavien vastauksissa sekä elektronisista ja kaunokirjallisista aineistoista on löydettävissä yhteisen, kollektiivisen identiteetin rakennusaineiksi neljä keskeistä tekijää. Ensimmäiseksi kaikki pyörämatkailijat käyttävät pääasiallisena kulkuvälineenään polkupyörää. Toiseksi pyörämatkailijat pyrkivät matkansa aikana riippumattomuuteen ja selviytymiseen omillaan. Kolmantena kollektiivisen identiteetin rakentamisessa keskeinen elementti on perifeerisille alueille matkustaminen. Neljänneksi pitkällä pyörämatkalla olevat identifioituvat yhteiseen kokemukseen siitä, että tavanomaisesta toimintaympäristöstä ollaan pitkä aika poissa – kuukaudesta useaan vuoteen kestävä ajanjakso. Seuraavissa alaluvuissa analysoidaan näiden neljän yhdistävän pyörämatkailijan elämäntapaan liittyvän identiteettitekijän merkityksiä.

6.4.1 Polkupyörällä edullisesti, kiireettömästi ja kestävästi

Keskeisin kollektiivisen identiteetin rakennusväline on kulkuvälineenä toimiva polkupyörä ja siihen kytkeytyvät merkitykset. Polkupyörä matkustamisen kulkuvälineenä edustaa hidasta ja pyöräilijän omalla lihasvoimalla toimivaa liikkumista. Moniin muihin liikkumisvälineisiin sen omistaminen ei vaadi suuria investointeja – se on saavutettavissa globaalilla tasolla suurelle ihmisjoukolla. Polkupyörän käyttöön ei liity myöskään korkeita jatkuvia kustannuksia, esimerkiksi vakuutusmaksuja, veroja tai polttoainekuluja. Näiden seikkojen takia pyörän hankinta ei vaadi suurta varallisuutta ja sen kanssa matkustamisella ei ole niinkään suurta taloudellista kynnystä vaan sen sijaan kysymys on enemmänkin siitä, että henkilöllä on suuri määrä vapaa-aikaa käytössään ja hänellä on halua käyttää se polkupyörällä matkustamiseen. Polkupyörällä matkustamisen voidaan nähdä olevan elämäntapapoliittinen kannanotto nopeaa liikkumista ja suoritusyhteiskuntaa vastaan. Sen sijaan, että liikuttaisiin nopeasti matkan aikana,

on pyörämatkailijalle tärkeämpää se, että aikaa on runsaasti ja kiirettä ei ole. Joillekin pyörämatkailijoille tärkeässä osassa on myös kulkuvälineen valinta osana vihreämpää ja ilmastollisesti kestäväää elämäntapaa – polkupyörällä liikkuminen merkitsee vähäisiä hiilidioksidipäästöjä verrattuna autoon, julkisiin kulkuvälineisiin tai lentokoneeseen.

6.4.2 Riippumattomuus ja vapaus kulkemiseen

Riippumattomuus, individualismi ja selviytyminen omillaan ovat keskeisiä arvoja pyörämatkailijoiden keskuudessa. Vaikka tilaa polkupyörän kyydissä oleville tavaroille on rajoitetusti, pyrkivät pyörämatkailijat siihen, että kaikki oleellinen kannetaan matkan aikana mukana selviytymiseen luonnossa ja perifeerisillä alueilla, kaukana matkailijapalveluista. Selviytyminen itse luo kontrastin tavanomaisen toimintaympäristön normeille ja odotuksille yhteiskunnassa. Pyörämatkailija luo merkityksen matkailukokemukselleen niin, että matkustus tapahtuu instituutioiden ulkopuolella, omaehtoisesti ja riippumattomana muiden odotuksista, tavoitteista tai haluista. Riippumattomuus heijastaa myös ajatusta siitä, että on vapaa kulkemaan vailla rajoituksia. Ravenscroft ja Gilchrist (2011: 45) ovat pitäneet yksityisissä tai suojelluissa ympäristöissä ajanvietämistä problemaattisena – ajatus on ollut, että maisemaa voi katsoa, mutta sen kokeminen on rajoitettu säännösten ja rajoitusten vuoksi. Voidaan ajatella, että äärimmäinen vapaus kulkea maan pinnalla ei olisi millään tavoin valtioiden rajoista tai yksityisistä maista riippuvainen, vaan yksilö saisi kulkea vapaasti parhaaksi kokemaansa reittiä pitkin. Vaikka käytännössä tämä ei ole tällä hetkellä maailmassa mahdollista, pyrkivät pyörämatkailijat useissa tapauksissa venyttämään ajatusta oikeudesta kulkea minne haluaa ja mitä tahansa reittiä pitkin. Vapauden tunteen muodostumisessa oikeus kulkea vailla rajoituksia on olennainen – useat pyörämatkailijat matkakertomuksissaan kertovat polkeneensa valtion kieltämällä reiteillä esimerkiksi Tiibetissä tai Iranissa tai yksityisillä maa-alueilla polkien ja yöpyen. Ajatus vapaasti kulkemisesta heijastelee omien päätösten ja individualismin ilmenemistä – joissakin tapauksissa uhmaamalla paikallista lainsäädäntöä. Ajatus on, että vastuu on pyörämatkailijalla itsellään ja jos hän ei koe aiheuttamansa vahinkoa, esimerkiksi yöpymällä yksityisillä mailla, hän voi toimia moraalinsa mukaan piittaamatta siitä, että käytännössä eräillä alueilla kulkeminen ja yöpyminen voi olla kielletty. Näissä tapauksissa vaakakupissa painaa enemmän vapauden tunteen tavoittelu kuin lain noudattaminen – ristiriitaista tilannetta ei synny, jos pyörämatkailija ei koe toimillaan vahingoittavan ympäristöä, muita ihmisiä tai toimistaan olevan muuta haittaa. Seuraavan sivun kuvassa (kuva 14) on havainnollistettu leiriytymistä luontoon ilman virallisen majoituspaikan läsnäoloa.



Kuva 14. Vapaus kulkemiseen ja yöpymiseen matkailijan haluamissa paikoissa on kollektiivisen matkailijaidentiteetin rakentamisessa olennainen.

6.4.3 Perifeeristen ja haastavien alueiden elämykset

Perifeerisille alueille matkustaminen erottaa pyörämatkailijat omaksi matkailijaryhmäkseen – paikasta toiseen matkustaminen edellyttää usein matkailun kannalta vähävetovoimaisten alueiden läpi liikkumisen, jotka nousevat olennaiseksi pyörämatkailijoiden kollektiivisen identiteetin rakentamisessa. Perifeeristen alueiden läpi kulkemisessa pyörämatkailija näkee ja kokee sellaisia asioita, jotka pyörämatkailijat kokevat olevan tärkeä osa pitkää pyörämatkaa – koskemattomat luontoalueet, syrjäiset asutuskeskittymät ja pitkälle horisonttiin jatkuvat tyhjä t. Edellä mainittujen kokeminen luo koheesiota pyörämatkailijoiden välille. Perifeerisillä alueilla ajan viettäminen irrottaa pyörämatkailijan hetkellisesti tietoyhteiskunnasta, mikä on jo sinällään elämäntapapoliittinen teko. Luonnossa ja syrjäisillä alueilla ajan viettämisellä on suuri kontrasti varsinkin suuremmissa kaupungeissa elämiseen, jossa toimintaa, palveluja ja liikennettä on paljon. Pyörämatkailijat pitävät arvossa rauhallisilla reiteillä polkemista ja pienien syrjäisten alueiden läpi matkustamista – nähdään, että se antaa tauon kiireellisestä elämäntavasta ja tarjoaa selviytymisen elämyksiä.

Elämyksien etsiminen saa joissakin tapauksissa äärimmäisiäkin ilmenemismuotoja – pyörämatkailijat voivat valita tahallaan luonnon- tai yhteiskuntapoliittisilta oloiltaan hankalia tai jännittyneitä alueita poljettavakseen, jotta elämyksellisyys ja tunne seikkailusta olisivat vahvasti läsnä. Näistä esimerkkejä ovat aineistossa matkakertomuksissa ja haastateltavien vastauksissa kuvailut pyörämatkoista läpi Afganistanin tai Patagonian tuulisten arojen. Riskinotossa ja seikkailunhaluisuudessa on yhteyksiä seikkailu-urheilusta tuttuihin teemoihin riskien otosta osana lajin viehätystä vapauden tunteen kokemisen kautta (mm. Palmer 2004: 55; Wheaton 2004; Brymer & Sweitzer 2013). Elämykset periferiassa ja jopa riskialttiilla alueilla luovat merkityksen selviytymisestä ja kontrastilla tavanomaisen toimintaympäristön elämään etsitään yksilöllisen kokemuksen lisäksi elämysurheilusta tuttua hetkessä elämistä.

6.4.4 Pitkä ajanjakso poissa tavanomaisesta toimintaympäristöstä

Pitkällä pyörämatkalla on tarkoitus olla kauan poissa tavanomaisesta toimintaympäristöstä. Tutkielmassa on matkan aikarajaksi asetettu 30 vuorokautta, ja useat matkustavat kuukautta huomattavasti pidempään – jopa useita vuosia. Pitkän ajanjakson viettäminen polkupyörän selässä matkustaen vie matkailijan kauas tavanomaisen toimintaympäristönsä arkitoiminnoista. Tämä voi vieraannuttaa henkilöä kotimaansa toimintamalleista pyörämatkailijan keskittyessä sen hetkisen reitin asioihin ja ympärillä olevien asioiden kokemiseen ja näkemiseen. Voidaan nähdä, että pitkän ajanjakson viettäminen tavanomaisen toimintaympäristön ulkopuolella vahvistaa edelleen riippumattomuutta ja oman selviämisen tärkeyttä ja on elämäntapapoliittinen

valinta. Pitkä pyörämatka sulkee myös matkailijan lähtöalueen työmarkkinoiden ulkopuolelle matkansa ajaksi, mikäli hän ei tee etätöitä. Matkalla oleminen ajallisesti kauan osallistumatta työmarkkinoille voi olla myös elämäntapapoliittinen kannanotto – keskitytään elämyksiin ja seikkailuun sen sijasta, että oltaisiin työelämässä mukana. Mikäli pyörämatkailija on lähtöalueelta poistuessaan luopunut omaisuudestaan, vähentää se siteitä entisestään. Jos matkalla ollaan hyvin kauan ja lähtöalueen omaisuudesta on pitkälle luovuttu, matkailija voi pyrkiä kokemukseen modernin matkailijanomadin elämäntavasta, jossa matkailijalla ei ole vakinaista asuinpaikkaa (Newlands 2006). Tämän ajatuksen ei tarvitse kestää loppuelämää, vaan matkailija voi identifioitua väliaikaisesti ajatukseen siitä, että asuinpaikka vaihtuu aina liikkumisen mukana. Vakinaisen asuinpaikan puuttuminen voi vahvistaa tunnetta vapaudesta, kun matkalla vietetyn pitkän ajanjakson aikana tavanomaisen toimintaympäristön asiat eivät vaikuta jokapäiväiseen toimintaan matkan aikana.

7. Johtopäätökset

Seuraavissa kappaleissa kootaan yhteen tutkimuksessa selvinneet tulokset yhteenvedona. Tutkimuksessa tarkastelussa ovat olleet seuraavat tutkimuskysymykset:

- 1) Mitkä ovat pitkän pyörämatkan ominaispiirteet?
- 2) Mitkä tekijät mahdollistavat pitkän pyörämatkan?
- 3) Miksi ihmiset lähtevät pitkälle pyörämatkalle?
- 4) Millaisten elämäntapapoliittisten valintojen ja pyörämatkailijoita yhdistävien identiteettitekijöiden välille pitkän pyörämatkan merkitys rakentuu?

Pitkän pyörämatkan toteuttaminen on omatoimimatkailua, jossa liikutaan pääasiallisesti polkupyörällä paikasta toiseen. Muita liikennevälineitä käytetään vesialueiden ylittämiseen, huonon pyöräilynsä sattuessa tai viisumien voimassaolon lähentyessä loppuaan. Kaikki haastateltavista olivat käyttäneet matkansa aikana lentokoneita siirtyessään aloituspisteeseen tai lopetuspisteestä takaisin kohdealueelle tai siirtyessään matkailureitiltä toiselle. Liikkeelläolo ja tunne etenemisestä koetaan tärkeäksi, vaikka matkalla olisikin lukuisia lyhempiä tai pitempiäkin pysähdyksiä. Pyörä on valittu kulkuneuvoksi ekologisuuden lisäksi sen vuoksi, että liikkumisnopeus matkailureiteillä on sopiva mahdollistaen nauttimisen kulttuuri- ja luonnonmaisemista. Liikkumismuodon valinnalla koetaan olevan yhteys hitaaseen elämäntapaan sen vuoksi, että modernin nopean yhteiskunnan rutiinit pyritään minimoimaan matkalla. Matkailureitit ovat pitkän pyörämatkan tärkeimmät kohdealueet pyörän ollessa kokemuksen rakentamisen väline matkailureittejä pitkin polkiessa. Matkailureitit kulkevat läpi

perifeeristen alueiden, joiden vetovoimaisuus perustuu niiden maisemallisiin arvoihin ja rauhallisuuteen. Tärkein elementti matkailureittien valinnassa oli vaihtelevuus maisemien osalta. Vilkkaasti liikennöidyt valtatie ovat systemaattisesti vältettäviä epämiellyttäviä matkailureittejä liikenteen aiheuttamien ilmansaasteiden, turvattomuuden, melun ja autojen nostattaman maantiepölyn vuoksi.

Pitkät pyörämatkailijat viettävät paljon aikaa luonnossa ja useimmat kantavat mukanaan varusteita, jotka mahdollistavat leiriytymisen ja perustarpeiden tyydyttämisen ilman matkailijan palveluita. Jokainen haastateltavista kertoi välttävänsä leirintäalueita, sillä ne koetaan rahastukseksi tai turistialueiksi. Äärimmäiset luonto-olosuhteet kiehtovat suurinta osaa pitkistä pyörämatkailijoista niiden haasteellisuuden takia. Pyörämatkailijat pitävät kulttuurielämyksiä suuressa arvossa. Vaihtelua on siinä, kuinka paljon paikalliseen kulttuuriin halutaan ottaa kontaktia tapaamalla paikallisia ihmisiä. Jakautuminen tapahtuu niin, että osa painottaa enemmän luontoelämyksiä ja itsenäistä pärjäämistä, kun taas osalle paikallisten ihmisten tapaaminen ja heidän kanssa yhdessä kokemuksen rakentaminen ovat tärkeämpiä. Paikallisten ihmisten tapaamiseen käytetään suunnittelemattomien kohtaamisen lisäksi netissä toimivia vieraanvaraisuusverkostoja. Kaikki paitsi yksi haastateltavista olivat käyttäneet verkostoja matkansa aikana yöpymiseen ja ihmisten kanssa tutustumiseen.

Itsenäisyyden ja riippumattomuuden tunteukset kumpuavat pitkällä pyörämatkalla siitä, että ensinnäkin kaikki tarvittavat varusteet kannetaan itse mukana ja toisekseen polkupyörällä liikkuminen mahdollistaa muista riippumattomat päätökset matkailureiteillä. Pitkän pyörämatkan tekeminen on ollut pyöräilymatkailun historian aikana edustanut omatoimista matkailumuotoa pyörämatkailijoiden välttäessä turistikeskittymiä ja turistialueita. Ryhmässä matkustamisen etuina pidetään kokemuksen jakamista reaaliajassa. Toisaalta osallistujia ollessa enemmän kuin yksi koetaan kompromissien tekeminen negatiiviseksi puoleksi. Haastateltavista puolella oli matkallaan kaupallisia yhteistyökumppaneita ja puolella taas ei. Ne, jotka eivät olleet solmineet yhteistyösopimuksia, olivat jättäneet ne tekemättä riippumattomuuden takia. Vaikka yhteistyökumppaneita on, korostavat pyörämatkailijat omatoimisuutta ja riippumattomuutta. Pyörä liikkumisvälineenä on joustava, sillä se mahdollistaa spontaanit pysähdykset ja poikkeamat suunnitelmista. Pyörämatkailijat suunnittelevat matkansa pääpiirteet jättäen yksityiskohdat avoimiksi antaen yllättäville kohtaamisille ja odottamattomille tilanteille tilaa. Jos aikaa on käytettävissä paljon, se mahdollistaa pitkällä pyörämatkalla suuretkin muutokset reitin ja aikataulujen suhteen.

Samoin kuin muissakin matkailun muodoissa, myös pitkän pyörämatkan tärkeimmät mahdollistavat tekijät ovat riittävä rahoitus ja vapaa-aika. Koska liikkumisesta ei tule kuluja muuta kuin kulutusosien ja ihmisen energiatasot ylläpitävän ruuan vuoksi, on pyörämatkailu edullisimmasta päästä eri matkailutapoja verrattaessa tarvittavan rahoituksen osalta. Päivittäin käytettävä rahasumma vaihteli kolmesta eurosta viiteenkymmeneen euroon riippuen matkailijasta ja alueen vallitsevasta hintatasosta. Haastateltavista kuusi kahdeksasta ei ollut työskennellyt matkansa aikana. Kaksi olivat työskennelleet kesken matkan, jolloin syynä olivat olleet ensimmäisellä varojen loppuminen kesken matkan ja toisella etätyöt mahdollistava työpaikka. Varusteisiin ja kulkuvälineeseen saa investoitua paljonkin rahaa, mutta ne eivät ole matkan edellytys. Vapaa-ajan pituuden järjestäminen riippuu matkan ajallisesta pituudesta. Tarkastelluista matkoista kaksi olivat noin kuukauden pituisia, jolloin matkan toteuttamiseen riittää työpaikan tai opiskelupaikan lomat. Kolme haastateltavista olivat olleet matkalla useamman vuoden, jolloin lähtöalueen työpaikalta oli irtisanouduttu ja asunnosta luovuttu. Vaikka työn tai opiskeluiden puolesta matkalla olisi voitu olla pidempi aika, niin sosiaaliset suhteet lähtöalueella lyhensivät matkan ajallista pituutta.

Matkailumotivaation tärkeimmät pako- ja palkintomotiivit pitkällä pyörämatkalla ovat fysiologisia, sosiaalisia, itsensä haastamiseen ja kehittämiseen liittyviä sekä vapauden tunteen tavoittelemiseen liittyviä. Fysiologisia palkintomotiiveja ovat pitkällä pyörämatkalla lepo ja rentoutuminen, mutta myös aktiivinen fyysinen toimiminen ja kunnon kohottaminen. Rauhalliset reitit ja luonnossa toimiminen rentouttavat pyörämatkailijaa ja vähentää stressiä. Fysiologisia pakomotiiveja ovat sairaudet, ja tavoitteena matkalla on niistä toipuminen sekä niihin suhtautuminen. Uusia sosiaalisia suhteita pyörämatkailijat solmivat paikallisten ihmisten ja muiden matkailijoiden kanssa. Pitkällä pyörämatkalla kuitenkin tuttavuudet voivat jäädä lyhyeksi ja varsinkin pidemmällä pyörämatkoilla matkailijat kokivat pysyvien sosiaalisten suhteiden puuttumisen haasteelliseksi. Toistuvasti oman tarinansa kertominen koettiin uuvuttavaksi, vaikka muuten uudet tuttavuudet olisivatkin olleet miellyttäviä. Teknologia mahdollistaa yhteydenpidon myöhemminkin ja lähes kaikki haastateltavista olivat pitäneet jälkeensä uusiin tuttavuuksiinsa yhteyttä. Sukupuolensa takia pyörämatkailijat olivat joutuneet epämiellyttäviin tilanteisiin. Jos epäilykset olivat osoittautuneet turhiksi, oli tilanne palkitseva. Yksin matkailevat suhtautuvat vaihtelevasti yksin olemiseen – osalle se on pakomotiivi tavanomaisen toimintaympäristön sosiaalisista suhteista, kun taas toiset kokevat yksin olemisen haasteelliseksi yksinäisyyden vuoksi. Pitkälle pyörämatkalle lähdetään myös käsittelemään muutoksia tärkeissä sosiaalisissa suhteissa.

Itsensä haastaminen ja kehittäminen ovat pyörämatkailijan tärkeimmät motiivit. Itsensä haastaminen tapahtuu sekä fyysisellä että psyykkisellä tasolla. Fyysiset haasteet liittyvät kestävyYTEEN ja jaksamiseen. Psyykkiset haasteet ovat omaan selviämiseen ja omiin kykyihin uskomista. Pyörämatkailijat hakeutuvat haasteellisiin tilanteisiin saadakseen tunteen itsensä voittamisesta ja sitä kautta tuntevat kehittäväN itseään. Koko matka nähdään suurena haasteena ja osahaasteina on erilaisissa kulttuuri- ja luonnonympäristöissä toimiminen. Taitotason noustessa ja kokemuksen karttuessa pyörämatkailijat hakeutuvat yhä haastavampiin tilanteisiin, jotta haastetaso kohtaa taitotason. Arvostuksen saaminen tutuilta ja tuntemattomilta motivoi pyörämatkailijoita. Seitsemän kahdeksasta haastateltavasta dokumentoi matkaansa niin, että sitä pääsevät lukemaan sekä perheenjäsenet ja ystävät että tuntemattomat ihmiset. Muiden inspiroiminen pyörämatkailuun oli tärkeä motiivi dokumentoinnin jakamisessa.

Vapauden tunteen kokeminen toistuu kuuden kahdeksasta haastateltavien vastauksissa. Koetulla vapauden tunteella pitkän pyörämatkan aikana on yhteys sekä itsenäiseen matkailuun että vastuulliseen matkailuun. Vapauden tunne pitkällä pyörämatkalla syntyy siitä, että matkailija on vapaa tavanomaisen toimintaympäristön rutiineista ja vaikutuspiiristä. Itsenäiseen matkailuun liittyvä vapauden tunne koetaan pitkällä pyörämatkalla toimintavapauksina matkailureittien ja liikkumisen suhteen kaukana turistialueista. Pyörä liikkumisvälineenä mahdollistaa periferisten seutujen matkailun. Vastuullisen matkailun vapaus ilmenee pitkällä pyörämatkalla sosiaalisella tasolla yhdessä paikallisten ihmisten kanssa kokemuksen rakentamisessa ja kulttuurisena vaihtokauppana matkailijan ja paikallisten ihmisten välillä. Luontoelämysten kokeminen ja matkustaminen ympäristö- ja ilmastoystävällisesti luovat vapauttavat pyörämatkailijan syyllisyyden tunteista. Riippumattomuus ja itsenäisesti selviäminen syventävät vapauden tunnetta. Pitkältä matkalta palaaminen koettiin haasteelliseksi vapauden tunteen vaihtuessa takaisin tavanomaisen toimintaympäristön tavallisiin tunnetiloihin.

Elämäntapapoliittiset valinnat ja pitkän pyörämatkan toteuttaminen heijastelee yksilön omia tavoitteita ja pyrkimyksiä, mutta yhteisiä identiteettitekijöitä on löydettävissä. Polkupyörällä kulkeminen, riippumattomuus, perifeerisillä alueilla matkailu sekä pitkä ajanjakso pois tavanomaisesta toimintaympäristöstä ovat yhdistäviä kollektiivisen identiteetin rakennusaineita.

Polkupyörä on elämäntapapoliittinen kannanotto siihen sisältyvän kiireettömän liikkumisen takia sekä vähäisten hiilidioksidipäästöjen vuoksi. Polkupyörä on taloudellisesti saavutettavissa suhteellisen edullisesti – varallisuuden sijaan pitkälle pyörämatkalle tarvitaan paljon vapaa-

aikaa, jonka järjestäminen vaatii elämäntapajärjestelyjä. Pyörämatkailu edustaa hidasta matkailua, joka on elämäntapapoliittinen kannanotto nopeaa yhteiskuntarytmiä vastaan. Pitkä pyörämatka matkailun muotona edustaa kestävästä matkailusta. Pyörämatkailijoille matkan merkitys rakentuu runsaasta vapaa-ajasta ja kiireettömyydestä.

Riippumattomuuden tunteet edustavat ideaa, jossa vapaus kulkea minne haluaa, on olennainen. Usein yöpyminen voi tapahtua yksityisillä mailla tai reitit kulkea valtion rajoittamien teiden kautta – tällöin ajatus vapaudesta kulkea ja yöpyä voi olla voimakkaampi kuin säännöt, mikäli pyörämatkailija ei koe toiminnastaan olevan vahinkoa ympäristölle tai muille ihmisille.

Perifeeristen alueiden läpi kulkeminen merkitsee taukoa tietoyhteiskunnan runsaasta jatkuvan informaation välittämisestä ja ajatuksesta, jossa ihmisen pitäisi olla tavoitettavissa. Elämykset selviytymisestä ja riskialttiit reittivalinnat vahvistavat vapauden tunnetta ja häivyttävät entisestään tavanomaisen toimintaympäristön ongelmia.

Pitkän ajanjakson viettäminen poissa tavanomaisesta toimintaympäristöstä vahvistaa entisestään riippumattomuuden tunteita. Työikäisen olo poissa työmarkkinoilta matkansa aikana on elämäntapapoliittinen valinta, jossa tunnetta vapaudesta, elämyksiä ja omaa selviämistä arvostetaan enemmän kuin tavanomaisessa toimintaympäristössä työskentelyä. Mikäli pyörämatkailija viettää matkallaan hyvin pitkän ajan, saa elämäntapa modernin matkailijanomadin elämäntavan piirteitä.

8. Pohdinta ja keskustelu

Tutkimuksessa kuvattiin pitkää pyörämatkaa matkailun muotona selvittäen sen ominaispiirteet ja tulkittiin pyörämatkan mahdollistavia tekijöitä sekä matkalle lähtemisen syitä. Pyörämatkailun tutkimus antaisi aihetta vielä jatkotutkimukseen keskittyen johonkin pitkän pyörämatkan osa-alueeseen. Vapauden tunteen mainitsivat monet ja se poikkeaa ilmenemismuodoltaan aiemmista itsenäisen ja vastuullisen matkailun parissa esiintyvistä vapauden tunteesta sisältäen matkailututkimuksen teorian lisäksi elementtejä elämysurheilusta. Jatkotutkimus keskittyen kulkuvälineeseen vapauden tunteen luomisen välineenä toisi uusia näkökulmia pyörämatkailun vetovoimaisiin puoliin. Tässä tutkimuksessa käsiteltiin pitkää pyörämatkaa hitaan matkailun muotona – kuitenkin pyörämatkailijan motiiveissa ja pitkän pyörämatkan ominaispiirteissä on viitteitä myös elämysmatkailuun ja elämysurheiluun. Luontoelämykset pitkän pyörämatkan ominaispiirteissä avaisivat laajan tutkimuskentän elämysmatkailusta kiinnostuneelle tutkijalle. Elämysurheilun tutkimuksessa vapauden tunteen tavoittelu ja itsensä haastaminen äärimmäisissä olosuhteissa ovat olleet tutkimuksen kohteena. Näkökulma avaisi uusia suuntia pyörämatkailijan motiivien tutkimukseen.

Tähän tutkimukseen osallistui haastateltavien osalta kolme yli kaksi vuotta matkalla ollutta pyörämatkailijaa. Kun matkailija on ollut yli vuoden pois kotimaastaan, häntä ei käsitellä enää virallisten määritelmien mukaan matkailijana. Pitkä pyörämatka saa tällöin matkailun sijasta nomadiseen elämäntyyliin liittyviä piirteitä, joissa riittäisi jatkotutkimuksen aihetta. Aineistossa oli viitteitä myös siitä, että pyörämatkailijat käsittivät matkansa eräänlaisena pyhiinvaelluksena. Jatkotutkimus, joka keskittyisi pitkään pyörämatkan toteuttamiseen teoreettisena viitekehyksenään pyhiinvaelluksen perintö ja jatkumo antaisi varmasti mielenkiintoisen ja antoisan näkökulman pyörämatkailun tutkimukseen. Lisäksi pelkästään naispyöräilijöihin keskittyvä tutkimus voisi rajata ainoastaan yhdelle sukupuolista olennaiset asiat tarkempaan tarkasteluun. Useat naispuoliset haastateltavat kertoivat matkaansa varjostavista ahdistelutapauksista ja niihin liittyvästä pelosta – sukupuoleen liittyvän rajauksen ja näkökulman kautta jatkotutkimus voisi syventää ilmi tulleiden ongelmien analyysia ja tulkintaa.

Tutkimukseen pyrittiin valitsemaan aineistoja, joissa tarkastelussa olisi pyörämatkailijoita mahdollisimman monipuolisesti heidän iän, sukupuolen ja kansallisuuden suhteen. Elämän hidastamisen ideologia sisältää ajatuksen teknisten laitteiden käytön vähentämisestä. Kuitenkin tutkimuksessa haastateltavat etsittiin sosiaalisen median kautta, mikä jättää ulkopuolelle sellaiset potentiaaliset haastateltavat, jotka eivät sosiaalisia verkostoja käytä. Mielenkiintoista olisi ollut tavoittaa myös sellaisia pyörämatkailijoita, jotka eivät käytä lainkaan teknisiä laitteita matkallaan eivätkä raportoi tai dokumentoi matkaansa jakaakseen sitä muille. Myös haastateltavien määrää olisi ollut mielekästä lisätä muutamalla osanottajalla – erityisesti muita kun suomalaisia – saaden lisää näkökulmia pitkän pyörämatkan tehneisiin henkilöihin. Erityisesti eri kansallisuudet ja eri sosiaaliluokista tulevat henkilöt tutkittavina pyörämatkailijoina voisivat rikastuttaa ja laajentaa käsitystä pitkästä pyörämatkasta hitaan matkailun muotona.

9. Kirjallisuus

- A community of bicycle tourists and those who support them (2017). Warmshowers.org Foundation, Boulder. 20.12.2017. <<https://www.warmshowers.org/>>
- Brundtland, G. H. (1987). Our common future – Call for action. *Environmental Conservation*, 14: 4, 291–294.
- Brymer, E. & R. Schweitzer (2013). Extreme sports are good for your health: a phenomenological understanding of fear and anxiety in extreme sport. *Journal of health psychology*, 18:4, 477–487.
- Burns, P. M. & A. Holden (1995). *Tourism: A new perspective*. 239 s. FT Prentice Hall, Cornwall.
- Caffyn, A. (2012). Advocating and implementing slow tourism. *Tourism Recreation Research*, 37: 1, 77–80.
- Caruana, R. & A. Crane (2011). Getting away from it all: Exploring freedom in tourism. *Annals of Tourism Research*, 38: 4, 1495–1515.
- Cohen, E. (1972). Toward a sociology of international tourism. *Social research*, 164–182.
- Cohen, E. (1979). A phenomenology of tourist experiences. *Sociology*, 13: 2, 179–201.
- Conway, D. & B. F. Timms (2012). Are Slow Travel and Slow Tourism misfits, compadres or different genres? Teoksessa Singh, T.V. (toim.): *Critical debates in tourism*. 365–373 Channel view publications, Bristol.
- Cooper, C. (2008). *Tourism: Principles and practice*. 4. p. 736 s. Pearson education, Harlow.
- Csikszentmihalyi, M. & I. S. Csikszentmihalyi (toim.) (1998). *Optimal experience: Psychological studies of flow in consciousness*. 409 s. Cambridge university press, Cambridge.
- Dann, G. M. (1981). Tourist motivation an appraisal. *Annals of tourism research*, 8: 2, 187–219.
- Dickinson, J. E. & L. M. Lumsdon (2010). *Slow travel and tourism*. 227 s. Earthscan, London.

- Eskola, J. & J. Suoranta (1998). *Johdatus laadulliseen tutkimukseen*. 3. p. 268 s. Vastapaino, Jyväskylä.
- Eurovelo: The European cycle route network (2017). European Cyclists' Federation, Brussels. 20.12.2017. <<http://www.eurovelo.org/routes/>>
- Weston, R., N. Davies, L. Lumsdon, P. McGrath, P. Peeters, E. Eijgelaar & P. Piket. (2012). *The european cycle route network Eurovelo*. 190 s. IP/B/TRAN/FWC/2010-006/Lot5/C1/SC1. Euroopan unioni, Brysseli.
- Finn, M., M. Walton & M. Elliott-White (2000). *Tourism and leisure research methods: Data collection, analysis, and interpretation*. 285 s. Pearson education, Harlow.
- Gardner, N. (2009). A manifesto for slow travel. *Hidden Europe*. 25, 10-14.
- Gray, H. P. (1970). *International travel--international trade*. Heath Lexington Books.
- Hall, C. M. & S. J. Page (1999). *The geography of tourism and recreation: Environment, place and space*. 309 s. Routledge, London.
- Hall, C. M. (2005). *Tourism: Rethinking the social science of mobility*. 448 s. Pearson Education, Harlow
- Hall, S. (1999). *Identiteetti*. 285 s. Vastapaino, Tampere.
- Hirsjärvi, S. & H. Hurme (2006). *Tutkimushaastattelu: teemahaastattelun teoria ja käytäntö*. 4. p. 213 s. Yliopistopaino, Helsinki.
- Honoré, C. (2009). *In praise of slowness: Challenging the cult of speed*. 332 s. Harper Collins, New York.
- Howard, C. (2011). Speeding up and slowing down: Pilgrimage and slow travel through time. *Teoksessa Fullagar, S., K. Markwell & E. Wilson (toim.): Slow tourism: Experiences and mobilities*. 233 s. Channel view publications, Bristol.
- International recommendations for Tourism Statistics 2008 (2010). Maaailman matkailujärjestö. M: 83: 1. United Nations Publication, New York.
- Iso-Ahola, S. E. (1980). *The social psychology of leisure and recreation*. 436 s. William C Brown Pub. Dubuque, Iowa

- Jang, S. & L. A. Cai (2002). Travel motivations and destination choice: A study of British outbound market. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 13: 3, 111–133.
- Jennigs, G. R. (2005). Interviewing: a focus on qualitative techniques. *Teoksessa* B. W. Ritchie, P. M. Burns & C. A. Palmer (toim.): *Tourism research methods: integrating theory with practice*. 232 s. Cabi, Massachusetts.
- Johansson, T. & O. Sernhede (2002). Culture and identity in transition. *Teoksessa* Johansson, T. & O. Sernhede (toim.): *Lifestyle, desire and politics: contemporary identities*. 7–12. Daidalos, Göteborg.
- Jones, A. (1987). Green tourism. *Tourism management*, 8: 4, 354–356.
- Krippendorf, J. (1982). Towards new tourism policies: The importance of environmental and sociocultural factors. *Tourism management*, 3: 3, 135–148.
- Kylliäinen, M. (2007a). Juoksukoneesta ketjuvetoiseen polkupyörään. *Teoksessa* Antila, K. (toim.): *Velomania! pyörällä halki aikojen*. 7–39. Tampereen museot ja kirjoittajat, Tampere.
- Kylliäinen, M. (2007b). Pikakulkuri saapuu Suomeen. *Teoksessa* Antila, K. (toim.): *Velomania! pyörällä halki aikojen*. 41–93. Tampereen museot ja kirjoittajat, Tampere.
- Lamont, M. (2009). Reinventing the wheel: A definitional discussion of bicycle tourism. *Journal of Sport & Tourism*, 14: 1, 5–23.
- Larsen, G. R. & J. W. Guiver (2013) Understanding tourists' perceptions of distance: A key to reducing the environmental impacts of tourism mobility. *Journal of Sustainable Tourism*. 21: 7: 968–981
- Lillywhite, M. & L. Lillywhite (1991). Low impact tourism: coupling natural/cultural resource conservation, economic development, and the tourism industry. *Ecotourism and Resource Conservation: A Collection of Papers*, 1: 89.
- Long, V. H. (1991). Nature tourism: Environmental stress or environmental salvation. *Leisure & Tourism: Social and Environmental Change*, 615–623.

- Lumsdon, L. M. (2000). Investigating the needs of recreational cycling: the experience of the Peak District national Park. *Transport planning review*, 71: 3, 379–389.
- Lumsdon, L. M. & McGrath, P. (2011). Developing a conceptual framework for slow travel: A grounded theory approach. *Journal of Sustainable Tourism*, 19:3. 265-279.
- Maller, C., M. Townsend, A. Pryor, P. Brown & L. St Leger (2006). Healthy nature healthy people: 'contact with nature' as an upstream health promotion intervention for populations. *Health promotion international*, 21:1, 45–54.
- Mannell, R. C., & S. E. Iso-Ahola (1987). Psychological nature of leisure and tourism experience. *Annals of tourism research*, 14:3, 314–331.
- Matkailun koulutus- ja tutkimuskeskus (1995). Ympäristöä säästävän matkailun käsikirja. *MKTK:n julkaisuja*, C: 8. 1–90.
- Mauranen, T. (2007). Ajatte tuulenkeveydellä!. *Teoksessa* Antila, K. (toim.): *Velomania! pyörällä halki aikojen*. 95–171. Tampereen museot ja kirjoittajat, Tampere.
- Mayer, H. & P. L. Knox (2006). Slow cities: Sustainable places in a fast world. *Journal of urban affairs*, 28: 4, 321–334.
- Middleton, V. T, & R. Hawkins (1998). *Sustainable tourism: A marketing perspective*. 266 s. Routledge, Oxford.
- Mill, R. C. (1996). Societal marketing—implications for tourism destinations. *Journal of Vacation Marketing*, 2: 3, 215–221.
- Mowforth, M. & I. Munt (2009). *Tourism and sustainability: Development, globalisation and new tourism in the third world*. 455 s. Routledge, London.
- Palmer, C. (2004). Death, danger and the selling of risk in adventure sports. *Teoksessa* Wheaton, B. (toim.): *Understanding Lifestyle Sport: Consumption, Identity and Difference*. 55–69 Routledge, Lontoo.
- Parkins, W. (2004). Out of time: Fast subjects and slow living. *Time & Society*, 13: 2–3, 363–382.
- Pearce, P. L. (2005). *Tourist behaviour: Themes and conceptual schemes*. 256 s. Channel View Publications, Clevedon.

- Plog, S. (2001). Why destination areas rise and fall in popularity: An update of a Cornell Quarterly classic. *The Cornell Hotel and Restaurant Administration Quarterly*, 42: 3, 13–24.
- Poon, A. (1994). The ‘new tourism’ revolution. *Tourism management*, 15: 2, 91–92.
- Portwood-Stacer, L. (2013). *Lifestyle politics and radical activism*. 198 s. Bloomsbury Publishing, New York.
- Pucher, J. & L. Dijkstra (2003). Promoting safe walking and cycling to improve public health: lessons from the Netherlands and Germany. *American journal of public health*, 93: 9, 1509–1516.
- Ryan, C. (1991). *Recreational tourism: A social science perspective*. 227 s. Routledge, London.
- Simonsen, P. S., B. Jørgensen & D. Robbins (1998). *Cycling tourism*. 231 s. Unit of Tourism Research at Research Centre of Bornholm.
- Sirakaya, E., V. Sasidharan & S. Sönmez (1999). Redefining ecotourism: The need for a supply-side view. *Journal of Travel Research*, 38: 2, 168–172.
- Shaw, G. & A. M. Williams (2002). *Critical issues in tourism: a geographical perspective*. 2. p. 371 s. Blackwell Publishers, Oxford.
- Smith Valene, L. (1977). *Hosts and guests: the anthropology of tourism*. 254 s. University of Pennsylvania Press, Pennsylvania.
- Stay with locals and meet travelers: Share authentic travel experiences (2017). Couchsurfing International Inc, San Francisco. 20.12.2017. <<https://www.couchsurfing.com/>>
- Stevens, T. (1889). *Around the World on a Bicycle*. 2. p. 1072 s. Stackpole Books, Pennsylvania.
- Suvantola, J. (2002). *Tourist's experience of place: new directions in tourism analysis*. 297 s. Ashgate Publishing Limited, Hampshire.
- UNEP & UNWTO (2005). *Making Tourism More Sustainable - A Guide for Policy Makers*, s. 11–12.
- Uriely, N. (2005). The tourist experience: Conceptual developments. *Annals of Tourism research*, 32:1, 199–216.

- Urry, J. (2002). *The tourist gaze*. 2. p. 183 s. Sage, Lontoo.
- Urry, J. (2007). *Mobilities*. 335 s. Polity, Cambridge.
- Valentine, P. S. (1993). Ecotourism and nature conservation: A definition with some recent developments in Micronesia. *Tourism management*, 14: 2, 107–115.
- Veal, A. J. (2006). *Research methods for leisure and tourism: A practical guide*. 3. p. 421 s. Pearson Education, Harlow.
- Vuoristo, K-V. (1998). *Matkailun muodot*. 251 s. WSOY, Porvoo.
- Weston, R., N. Davies, L. Lumsdon, P. McGrath, P. Peeters, E. Eijgelaar & P. Piket. (2012). *The european cycle route network Eurovelo: Challenges and opportunities for sustainable tourism*. 190 s. IP/B/TRAN/FWC/2010-006/Lot5/C1/SC1. Euroopan unioni, Brysseli.
- Wheaton, B. (toim.). (2004). *Understanding lifestyle sport: Consumption, identity and difference*. Routledge, Lontoo
- Wheaton, B. (2013). *The cultural politics of lifestyle sports*. 235 s. Routledge, Lontoo.
- Wheeller, B. (1991). Tourism's troubled times: Responsible tourism is not the answer. *Tourism Management*, 12: 2, 91–96.
- Wheeller, B. (1993). Sustaining the ego. *Journal of sustainable tourism*, 1: 2, 121–129.
- Williams, S. & A. A. Lew (2015). *Tourism geography. Critical understandings of place, space and experience*. 3. p. 327 s. Routledge, New York.
- Wong, C. K. S., & W. Y. Y. Kwong (2004). Outbound tourists' selection criteria for choosing all-inclusive package tours. *Tourism management*, 25: 5, 581–592.

9.1 Aineisto

Tutkielmaa varten käytettiin aineistoina haastattelulitterointeja, kaunokirjallista aineistoa ja sähköisiä aineistoja.

9.1.1 Haastattelut

Ada Rantanen (2017) Pyörämatkailija. Haastattelu Helsingissä 4.12.2017.

Andrés Fluxa (2017) Pyörämatkailija. Haastattelu Helsingissä 14.11.2017.

Lotta Eriksson (2017) Pyörämatkailija. Haastattelu Helsingissä 15.11.2017.

Maarit Liukkonen (2017) Pyörämatkailija. Haastattelu Helsingissä 11.12.2017.

Silja Minkkinen (2017) Pyörämatkailija. Haastattelu Helsingissä 22.11.2017.

Sissi Korhonen (2017) Pyörämatkailija. Haastattelu Helsingissä 4.12.2017.

Taneli Roininen (2017) Pyörämatkailija. Haastattelu Helsingissä 18.9.2017.

Tommi Eronen (2017) Pyörämatkailija. Haastattelu Helsingissä 7.12.2017.

9.1.2 Kaunokirjallinen aineisto:

Inha, I. (2009). Muistelmia polkupyöräretkeltäni. *Teoksessa* Kylliäinen, M. (toim.):

Muistelmia polkupyöräretkeltäni. 33–110. Vanhat Velot ry, Kangasala.

Laitinen, P. (2015). *Pieni pyörä preerialla: Polkupyörällä Amerikan halki*. 280 s. Mediapinta, Tampere.

Lilwall, R. (2009). *Cycling home from Siberia*. 350 s. Hodder & Stoughton Ltd, London.

Rämö, M. (2009). *Rengasrikkokkoja Saharassa: Polkupyörällä Pakilasta Pohjois-Afrikkaan*. 330 s. Minerva kustannus oy, Helsinki.

Rämö, M. (2009). *Polkupyörällä Intiassa: Lehmiä, jumalia ja maantiepölyä*. 301 s. Minerva kustannus oy, Helsinki.

Salminen, J. (2013). *Polkupyörällä maailman ympäri*. 367 s. Suomalaisen kirjallisuuden seura, Helsinki.

Soininvaara, O. (2008). *Fillarilla Nizzaan*. 231 s. Teos, Helsinki.

Varila, J & J. Pirttioja (2008). *Pyörällä: Matkantekoa polkuvauhtia*. 172s. Kirjapaja, Helsinki.

9.1.3 Sähköiset aineistot

Hanne Honkanen (N/A) *Pyörämatkailu.com*. 22.12.2017.

<http://www.pyoramatkailu.com/haastattelut/hanne-honkanen/>

Kaisa & Christoffer Leka (N/A) *Pyörämatkailu.com*. 22.12.2017.

<http://www.pyoramatkailu.com/haastattelut/kaisa-christoffer-leka/>

Lukas Priklopil (N/A) *Pyörämatkailu.com*. 22.12.2017.

<http://www.pyoramatkailu.com/haastattelut/lukas-priklopil/>

Matti Rämö (2012) *Pyörämatkailu.com*. 22.12.2017.

<http://www.pyoramatkailu.com/haastattelut/matti-ramo/>

Two Years On The Bicycle: Another Retrospective (2017) *Kambskarð-Bennett, J.* 31.1.2018.

<https://jkbsbikeride.com/2017/04/15/two-years-on-the-bicycle-another-retrospective-160116-160117/>

What Is Adventure Cycle Touring? (2017) *Allen, T.* 21.12.2017.

<http://tomsbiketrip.com/what-is-adventure-cycle-touring/>

Where Is It Possible To Travel By Bicycle? (2017) *Allen, T.* 21.12.2017.

<http://tomsbiketrip.com/where-is-it-possible-to-travel-by->

10. Liitteet

Liitteinä ovat teemahaastatteluja ohjanneet haastattelurungot suomeksi ja englanniksi.

TEEMAHAASTATTELU

PITKÄ PYÖRAMATKA

Ikä:

Sukupuoli:

Koulutustausta:

Ammatti:

Matkanteko:

Kuinka pitkä matkasi oli kokonaisuudessaan? (vain poljetut kilometrit) entä poljetun päivämatkan pituus?

Liikuitko matkasi aikana muilla kulkuvälineillä? Jos kyllä, niin miksi, jos et, niin miksi et?

Kuinka paljon reitistäsi oli etukäteen suunniteltu? Pysyitkö alkuperäisessä suunnitelmassa vai poikkesitko siitä jotenkin?

Liikuitko jatkuvasti, vai pidempia aikoja paikallaan? Miksi?

Mahdollistavat tekijät:

Millaisessa elämäntilanteessa olit, kun lähdit matkalle?

Miten järjestit matkalle tarvittavan vapaa-ajan?

Miten rahoitus järjestyi ennen matkaa ja matkan aikana?

Motiivit:

Missä ja miten sait idean lähteä?

Millaisia tavoitteita matkallesi asetit?

Miksi lähdit matkaan nimenomaan pyörällä?

Mikä sai valitsemaan juuri kyseisen reitin?

Mitkä ovat pitkän pyörämatkailijan tärkeimmät tarpeet?

Yöpyminen, ruoka ja juoma:

Missä nukkuminen? Millainen ruoanlaitto? Mistä juomavesi?

Käytitkö vieraanvaraisuusverkostoja (esim Warmshowers tai Couchsurfing) matkasi aikana?

Dokumentointi:

Kirjoititko blogia, päiväkirjaa tai päivityksiä sosiaaliseen mediaan? Mitä käytit ja miksi?

Teitkö audio-visuaalista tallennetta matkastasi? Onko se jaossa jossakin? esim Youtube, Vimeo?

Dokumentoitko matkaasi muilla tavoin? esimerkiksi foorumeille tai alan lehtiin?

Miksi olet dokumentoinut, miksi et ole dokumentoinut?

Luonnonmaantiede:

Suositsko joitakin reittejä niiden luonnonmaantieteellisten ominaispiirteiden vuoksi?

Välttätkö tai suositsko joitakin alueita tai reittejä niiden luonnonolojen vuoksi? (esim. tuuli, mäet, kuivuus, kylmyys...)

Millainen on ihanteellinen matkareitti?

Talous:

Teitkö töitä matkasi aikana? Mikä ammatti? Kuinka pitkään työskentelit ja missä?

Haitko ja saitko sponsoreita matkalle? Jos hait niin miksi, jos et niin miksi et?

Haastavat puolet:

Millaisia vastoinkäymisiä on matkalla käynyt?

Mitkä ovat pyörämatkailun huonoja puolia?

Mitkä ovat pitkän pyörämatkailun haastavimmat puolet?

Hyvät puolet

Mikä pyörämatkailussa kiehtoo?

Mikä on pitkällä pyörämatkalla palkitsevinta?

Mihin pitkän pyörämatkan toteuttamisella pyrit?

Mitä ajatuksia pyrkimykset herättävät nyt matkan jälkeen?

Miten sopeuduit takaisin tullessasi tavanomaiseen toimintaympäristösi?

Age:

Sex:

Education:

Occupation:

Bicycle tour and route:

How long is the trip in whole (only the kilometers covered by pedaling)? What about the day distance pedaled?

Do you use another form of transport during your trip? If so, why? And if not, why not?

How large part of your trip is planned beforehand? Have you stayed in the original plan, or have the plan been changing during the trip?

Do you move constantly, or do you stay longer periods of time in one place? Why?

The factors that make the bicycle trip possible:

In which kind of situation in life you were when you left for the bicycle tour?

How did you manage to organize the amount of leisure time needed for the tour?

How did you manage the financial issues?

Motives:

Where and how did you have an idea to leave for the trip?

Which kinds of goals have you set for your trip?

Why did you leave specifically by bicycle and not another mode of transport?

What made you choose the precise route you are on?

What would be the principal needs of a long distance bicycle traveler?

Basic needs:

Where do you spend your nights?

How do you manage the eating and drinking necessities?

Do you use any of the hospitality clubs during your trip, for instance, Warmshowers, Couchsurfing? If so why, and if not why not? How frequently?

Documenting:

Do you write blog, website, diary or updates on social media? Which ones did you use and why?

Do you made audio-visual footage out of your trip? Is it sharable somewhere (Vimeo, Youtube etc.)?

Other ways of documenting (internet forums, magazines etc.)?

Why have you documented your trip? Why not?

Physical geography:

Do you prefer some routes with specific physical geography characteristics during your trip?

Do you avoid some specific route by its physical geography characteristics?

Which kind of route in physical geographical means is ideal for bicycle travel?

Economy:

Do you work during your trip? What was the occupation, how long and where?

Did you search and did you get any sponsors/enterprise co-operation for your trip? If you searched, why so? If not, why not?

The challenging sides:

Have you had any hardship during your trip? Which kind of?

Which are the bad sides of a long distance travel bicycle trip?

Which would be the biggest challenges of a long distance bicycle trip?

The feeling:

What is the most fascinating thing in long distance bicycle trip?

Which are the most rewarding feelings in it? Why?

Which were your aims for the trip before leaving? Why?

What you think about the aims now when you have already cycled quite a bit?

(How did you adjust yourself to the conventional environment after your trip?)

What kind of feedback have you received of your trip (both during the trip and afterwards)? Who has given the feedback?