



Satakunnan ammattikorkeakoulu
Satakunta University of Applied Sciences

SARA SUVITIE

Yritysten ja asiakkaiden tarpeiden kartoittaminen moottorikelkkamat- kailun kehittämiseksi

Case: Sodankylän kunta

MATKAILUN TUTKINTO-OHJELMA
2023

TIIVISTELMÄ

Suvitie, Sara: Yritysten ja asiakkaiden tarpeiden kartoittaminen moottorikelkkamatkailun kehittämiseksi, Case: Sodankylän kunta
Opinnäytetyö, AMK
Matkailun tutkinto-ohjelma
Toukokuu 2023
Sivumäärä: 88

Opinnäytetyön toimeksiantajana toimi Sodankylän kunta. Tutkimustehtävänä opinnäytetyössä oli syventyä moottorikelkkamatkailun nykytilanteeseen ja kehityskohtiin Sodankylän kunnassa. Toimeksiantaja ei ollut aikaisemmin toteuttanut vastaavanlaista tutkimusta, mutta he ovat pyrkineet aikaisempina vuosina panostamaan moottorikelkkamatkailuun. Tutkimus oli kartoittava, sillä vastaavanlaista tutkimusta ei ole ennen tehty ja käsitteenä moottorikelkkamatkailu on vähän tunnettu. Tutkimuksessa käytettiin menetelmätriangulaatiota yhdistämällä kaksi tiedonhankintamenetelmää. Lisäksi hyödynnettiin sekä laadullista että määrällistä tutkimusmenetelmää aineistonkeruussa ja analysoinnissa. Opinnäytetyö suoritettiin talven ja kevään 2023 aikana.

Opinnäytetyössä tutkittiin moottorikelkkamatkailun tilannetta Sodankylässä laadullisin ja määrällisin tutkimusmenetelmin. Tutkimuskysymykset työssä olivat: Millaisena kunnan yritykset ja moottorikelkkamatkailijat kokevat Sodankylän tämänhetkisen moottorikelkkamatkailun? Ja mitä moottorikelkkamatkailun kehittämistarpeita Sodankylässä on palveluyritysten ja asiakkaiden näkökulmasta?

Tutkimus aloitettiin teorian keräämisellä. Opinnäytetyön teoria käsitteli Lapin matkailua, ohjelma- ja elämispalveluita, moottorikelkkailua sekä moottorikelkkamatkailua. Ensimmäinen aineistonkeruutapani olivat teemahaastattelut, joita suoritettiin viidelle sodankyläläiselle yritykselle. Niiden lisäksi tein kyselyn moottorikelkkamatkailijoille. Molempien aineistojen tarkoituksena oli keskittyä palveluntarjoajien tai moottorikelkkamatkailijoiden näkökulmiin Sodankylän moottorikelkkamatkailusta. Molemmat aineistot vastasivat sellaisiin asioihin, joita ei vielä tutkimuksen teorian pohjalta tiedetty. Haastateltavat yritykset olivat ympäri Sodankylää mahdollisimman kattavan kuvan saamiseksi. Kyselyä jaettiin moottorikelkkailijoille suunnatuilla alustoilla internetissä.

Haastatteluiden ja kyselyn tulokset antoivat yhteneväisiä näkökulmia moottorikelkkamatkailun nykytilanteesta ja kehityskohdista Sodankylän kunnassa. Kaiken keskiössä todettiin aineistojen perusteella olevan moottorikelkkaväylästäöjen kunnan sekä saavutettavuuden parantaminen. Kyselyyn vastanneet toivoivat hyvin samanlaisia asioita, kuin haastateltavat yritykset olivat suunnitelleet parantavansa. Aineistojen perusteella todettiin, että Sodankylä on potentiaalinen moottorikelkkamatkailukohde, kunhan ydintuote korjataan.

Avainsanat: Moottorikelkat, matkailu, ohjelmalvelut, elämispalvelut

Abstract

Suvtie, Sara: Exploring the needs of businesses and their customers to improve snowmobile tourism, Case: Sodankylä
Bachelor's thesis
Degree programme in tourism
May 2023
Number of pages: 88

This thesis was made for Sodankylä. The research assignment of this thesis was to get to know the current state and the development targets of snowmobile tourism in Sodankylä. Sodankylä had not executed any similar type of research before. However, during earlier years, they had made effort to develop snowmobile tourism. This research was made to map out the subject, because no other similar research has been made and the term snowmobile tourism is not well known. The research method of this thesis was triangulation by combining two ways of data acquisition. Qualitative and quantitative research methods were also used in both data acquisition and analysis. This thesis was executed during winter and spring of 2023.

The state of snowmobile tourism in Sodankylä was researched by qualitative and quantitative research methods. The research questions in this thesis were: How do the businesses and snowmobile tourists see the current state of snowmobile tourism in Sodankylä? And which development targets are there in the eyes of service providers and customers?

The research begun by collecting a theory base. The theory of this thesis was about tourism in Lapland, programme and adventure services, snowmobiling and snowmobile tourism. The first way of data acquisition were theme interviews, which were made to five businesses in Sodankylä. Another way of acquiring data was a questionnaire to snowmobile tourists. The purpose of both methods was to focus on the views of either service providers or snowmobile tourists. The views were focused on the state of snowmobile tourism in Sodankylä. Both materials answered to such matters which were not known based on the theory. The businesses that were interviewed were scattered around Sodankylä to have as comprehensive view as possible. The questionnaire was distributed in internet platforms, that were directed to snowmobilers.

The results of the interviews and the questionnaire were quite similar to one another. They gave perspective on the current state of snowmobile tourism and the development targets in Sodankylä. Based on the results, in the centre of everything are improving the snowmobile lanes and accessibility by snowmobile. The answers to the questionnaire hoped similar things as to what the interviewed businesses are planning on improving. Based on the results Sodankylä is a very potential snowmobiling target, after the core product is fixed.

Keywords: Snowmobiles, tourism, programme services, adventure services

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	6
2 TUTKIMUKSEN TAUSTAT	7
2.1 Sodankylän kunta	8
2.2 Aiheen sopivuus	9
3 LAPIN MATKAILU	10
3.1 Lapin maantiede ja ilmasto	12
3.2 Koronapandemian vaikutukset Lapin matkailuun	13
3.3 Sodankylän matkailu	14
3.4 Kotimaanmatkailu	16
4 OHJELMA- JA ELÄMYSPALVELUT	18
4.1 Teemamatkailu	20
4.2 Seikkailumatkailu	20
4.3 Luontomatkailu	21
4.4 Urheilu- ja liikuntapalvelut	21
4.5 Ohjelma- ja elämyspalveluiden turvallisuus	22
4.6 Asiakaskokemus ja ohjelmapalvelun laatu	23
5 MOOTTORIKELKKAILU	25
5.1 Moottorikelkkaväylästä	27
5.2 Moottorikelkkailun historia	31
5.3 Moottorikelkkailu Suomessa	32
5.4 Moottorikelkkailu Sodankylässä	33
5.5 Ympäristövaikutukset	34
5.6 Moottorikelkkailun turvallisuus	36
5.7 Lainsäädäntö	40
6 MOOTTORIKELKKAMATKAILU JA MOOTTORIKELKKAMATKAILIJA ...	41
6.1 Moottorikelkkailijaprofiili ja ostokäyttäytyminen	41
6.2 Haasteet	43
7 TUTKIMUSMENETELMÄT	44
7.1 Laadullinen tutkimus	45
7.2 Määrällinen tutkimus	46
8 AINEISTONKERUU- JA ANALYYSIMENETELMÄT	47
8.1 Haastattelut	48
8.2 Kysely	49
8.3 Sisällönanalyysi	50

8.4 Tilastollinen analyysi ja tunnusluvut.....	51
9 HAASTATTELUT	51
9.1 Yrityksen toiminta ja vetovoimatekijät moottorikelkkamatkailuun liittyen	52
9.2 Yrityksen osaaminen ja kehityskohdat moottorikelkkamatkailuun liittyen	55
9.3 Yrityksen tarpeet moottorikelkkamatkailun kehittämiseksi.....	56
9.4 Yrityksen moottorikelkka-asiakkaat	57
10 HAASTATTELUAINEISTON ANALYSOINTI	58
11 KYSELYAINEISTO	62
11.1 Taustamuuttajat.....	63
11.2 Moottorikelkkailuosio	66
12 KYSELYAINEISTON ANALYSOINTI	77
13 TULOKSET JA JOHTOPÄÄTÖKSET	81
14 LUOTETTAVUUSTARKASTELU	84
15 OMA POHDINTA	86
16 TOIMEKSIANTAJAN PALAUTE	88

LÄHTEET

LIITTEET

1 JOHDANTO

Moottorikelkkailu on merkittävä talviharrastemuoto sekä tärkeä osa lumeen perustuvaa matkailua. Moottorikelkkoja on Suomessa sekä vapaa-ajan käytössä että hyötykäytössä. Pohjois-Suomen matkailuelinkeinon tärkeä osa nykyisin on harrastekelkkailu ohjelma- ja muiden palveluiden muodossa. (Päivänen, ym., 2009.)

Suomessa moottorikelkkailun suosio on kasvanut viime vuosina. Vuonna 2019 kerrottiin moottorikelkkojen myynnin Suomessa kasvaneen noin 28 prosenttia neljän vuoden aikana. Kasvun syynä on moottorikelkkojen käyttäjäkunnan laajentuminen ja monipuolistuminen. Myös moottorikelkkavalikoiman lisääntyminen on yksi syy kasvuun. Mallistot ovat laajentuneet helppokäyttöisemmillä ja vähäpäästöisemmillä sekä hiljaisemmilla malleilla, joiden käyttö on mukavaa ja helppoa. (Rouhiainen, 2019.) Suomessa vuonna 2021 oli rekisteröity yli 160 000 moottorikelkkaa (Tilastokeskus, 2022).

Suomen matkailun kärjessä on Lappi. Se on tunnettu kestävä, hiljaisena ja vastuullisena matkailukohteena. Lappi on kansainvälisesti tunnettu brändi, ja siellä onkin vuonna 2019 rekisteröity yli kolme miljoonaa yöpymistä, joista yli puolet olivat kansainvälisiä. (House of Lapland, n.d.-a.)

Tämän opinnäytetyön aiheena on kartoittaa toimeksiantajalle, Sodankylän kunnalle, sodankyläläisten yritysten ja asiakkaiden tarpeita moottorikelkkamatkailun kehittämiseksi. Näin tullaan tekemään laadullisin ja määrällisin tutkimusmenetelmin, tekemällä haastatteluita viidelle sodankyläläiselle yritykselle sekä kysely moottorikelkkamatkailijoille. Näillä aineistoilla tullaan kartoittamaan sitä, millaiseksi moottorikelkkamatkailun nykytilanne koetaan ja millaisia kehityskohtia on olemassa.

2 TUTKIMUKSEN TAUSTAT

Opinnäytetyön tutkimustehtävänä on syventyä moottorikelkkamatkailun nykytilanteeseen ja kehityskohtiin Sodankylän kunnassa. Aiheeseen perehtyminen tulee tapahtumaan teorialähteitä tutkimalla, jonka lisäksi teen varsinaisen tutkimusosion, eli haastatteluita viidelle sodankyläläiselle yritykselle sekä kyselyn moottorikelkkamatkailijoille. Yritysten haastatteluilla tulen saamaan näkökulmaa palveluntarjoajilta, eli heidän nykytilaansa ja tarpeitansa liittyen moottorikelkkailijoista koostuvaan asiakaskuntaan. Yritysten lisäksi on tarpeellista saada näkökulmaa ja mielipiteitä myös moottorikelkkamatkailijoilta, jotka opinnäytetyössä edustavat asiakkaita. Tutkimus on kartoittava, koska moottorikelkkamatkailu käsitteenä on vähän tutkittu ja vähän tunnettu ilmiö. Opinnäytetyön teoreettinen viitekehys koostuu seuraavista käsitteistä: moottorikelkkailu, moottorikelkkamatkailu, Sodankylän ja Lapin matkailu, elämyspalvelut sekä aktiviteetti- ja seikkailumatkailu.

Päättökysymys opinnäytetyössä on ”millaisena kunnan yritykset ja moottorikelkkamatkailijat kokevat Sodankylän tämänhetkisen moottorikelkkamatkailun?”, jonka lisäksi alakysymys on ”mitä moottorikelkkamatkailun kehittämistarpeita Sodankylässä on palveluyritysten ja asiakkaiden näkökulmasta?”. Tutkimuksen tavoitteena on kartoittaa kunnan moottorikelkkamatkailun tilannetta palveluntarjoajien ja -kuluttajien näkökulmasta. Tarkoituksena opinnäytetyössä on saada ajankohtaista tietoa aineistojen avulla, jota toimeksiantaja voi hyödyntää sekä nykytilanteen että mahdollisesti jatkotutkimusten avulla, kuten benchmarking-menetelmällä tai SWOT-analyysillä.

Haastatteluista suurimman osan toteutan etäpalaverina Teamisissa ja osan paikan päällä kasvotusten. Tarkoituksena on saada haastatteluista koko Sodankylän alueelta, jotta saadaan mahdollisimman laaja käsitys moottorikelkkamatkailun vaikutuksista. Yrityksiltä voidaan saada myös näkökulmaa siihen, millaiset Sodankylän moottorikelkkaväylästä ovat ja miten ne vaikuttavat moottorikelkalla tulevien asiakkaiden pääsyyn palvelun luokse. Haastatteluiden lisäksi jaan kyselylomakkeen internetissä Kelkkalahteen ja kahteen

moottorikelkkailuun liittyvään Facebook-ryhmään sekä yhdelle haastateltavista yrityksistä esitteenä, jossa on kyselyyn QR-koodi. Kyselystä saadaan moottorikelkkamatkailijoiden näkökulmaa siihen, millaiseksi he kokevat Sodankylän tämänhetkisen palvelutarjonnan tilanteen ja mitä kehityskohtia heidän mielestään kunnassa on moottorikelkkamatkailun näkökulmasta. Tiedossa on, että kyselyyn saattavat vastata myös Sodankylän paikalliset moottorikelkkailijat, mitä en koe haitalliseksi. Vaikka he eivät edusta tutkimuksen kohteena olevia varsinaisia matkustajia, on heillä kattava näkemys Sodankylän moottorikelkkailuun liittyen, ja suurin osa vastaajista tulee joka tapauksessa edustamaan varsinaisia moottorikelkkamatkailijoita. Jotta kyselyyn vastaavat vain moottorikelkkailijat, jaan linkin kyselyyn vain sellaisille alustoille ja paikoille, jotka ovat suunnattu kyseisen lajin harrastajille.

2.1 Sodankylän kunta

Opinnäytetyön toimeksiantaja, eli Sodankylän kunta, haluaa tietää, miten he voisivat kehittää kunnan moottorikelkkamatkailun tilannetta. Tämä tullaan selvittämään yritysten moottorikelkkamatkailun kehittämiskohtien ja nykytilanteen arvioinnin kautta sekä moottorikelkkamatkailijoiden mielipiteiden avulla. Sodankylän kunta ei ole ennen tehnyt vastaavanlaista kartoitusta, joten aiheen tutkiminen on heille hyödyllistä, ja he tulevat tutkimuksen tulosten avulla tekemään käytännön toimenpiteitä.

Sodankylä sijaitsee Lapin maakunnan keskiosassa. Sen kokonaispinta-ala on 12 415,32 neliökilometriä (Maanmittauslaitos, 2022). Pinta-alaltaan Sodankylä onkin Suomen toiseksi suurin kunta (Sodankylä, n.d.-a). Kunnassa on vuonna 2021 ollut asukkaita 8 178 (Tilastokeskus, n.d). Sodankylässä on yhteensä 29 kylää ja yli 8 000 asukkaan lisäksi noin 20 000 poroa. Yöttömänä yönä Sodankylässä aurinko ei laske ollenkaan. Kunnassa kaamoksen syvin aika on joulun aikaan ja valoisa aika alkaa toukokuun lopulla. (Sodankylä, n.d.-a.)

Tunnetuimpia luontokohteita Sodankylässä ovat Sompion luonnonpuisto, Pyhä-Luoston kansallispuisto sekä Urho Kekkosen kansallispuisto. Muita

matkailukohteita ovat muun muassa Luosto ja Kakslauttanen. Majoitustoiminnan lisäksi Sodankylässä tarjotaan myös elämyspalveluita. Kunnassa järjestetään myös runsaasti tapahtumia, kuten Sodankylän Elokuvajuhlat, Yöttömän yön ravit, Luosto Soi! -festivaalit, Kullanhuhdonnan Suomen Mestaruus kisat, Porokisat ja pilkkikilpailut. (Sodankylä, n.d.-a.)

2.2 Aiheen sopivuus

Haluan lähteä tutkimaan Sodankylän moottorikelkkamatkailun tilannetta, koska aihe on itselleni mielenkiintoinen ja Sodankylä toimii omien moottorikelkkamatkojeni kohteena. Aihe on kuitenkin itselleni vielä hieman vieras, enkä ole tutustunut koko Sodankylän laajaan alueeseen, mikä tekee aiheesta itselleni myös haastavan.

Levi ja Ruka mielletään eniten moottorikelkkailukohteeksi (Julkunen, 2023; Sipola 2023). Levi on etenkin suosittu moottorikelkkakohde, jonka matkailupotentiaali on ylipäätään suuri. Levillä moottorikelkkaväylästä koostuu pelkästään lainvoimaisista ja maksuttomista reiteistä, joiden hoito on hyvällä tasolla. Savukoski on myös suosittu moottorikelkkakohde isojen etäisyyksien alueiden vuoksi. Sodankylän moottorikelkkamatkailun tilanne on hiljaisempi huonon saavutettavuuden ja heikon moottorikelkkaväylästäjien kunnan vuoksi. (Sipola 2023.)

Kuten aikaisemmin mainitsin, Sodankylän kunta kokee aiheen heille tarpeelliseksi, koska aihetta ei ole ennen siellä tutkittu. Kunta haluaa kehittää moottorikelkkamatkailua ja onkin aikaisempina vuosina järjestänyt moottorikelkkailejoille freeride -alueen, jossa on saanut ajaa moottorikelkalla umpihangella vapaasti maksutta (Pesonen, 2022). Kuitenkin kyseinen kokeilu lopetettiin, sillä alue koettiin pieneksi ja lumi tampattiin alueelta nopeasti. Vahvuutena alueella oli hienot maisemat, mutta heikkoutena alue oli liian pieni, eikä Suomessa sada tarpeeksi lunta kyseisten alueiden käyttömäärään nähden. (Sipola, 2023.) Alue perustettiin vuonna 2020 Oratunturiin ja oli kausien 2020 ja 2021

aikana auki noin neljä kuukautta. Alue oli 940 hehtaarin kokoinen, ja se oli suunniteltu yhteistyössä Metsähallituksen kanssa. (Sompio, 2020.)

3 LAPIN MATKAILU

Lappi on matkailun digitaalisen myynnin ja markkinoinnin edelläkävijä. Saavutettavuus Lappiin toimii suorien lento- ja ratayhteyksien kautta, joiden lisäksi Lapissa matkaketjut toimivat hyvin. (Lapin Liitto, 2021.)

Lapin matkailun visio vuodelle 2030 on ”Lappi on vastuullinen ja aito ympäri-
vuotinen matkailukohde, joka kasvaa viisaasti.” Tavoitteena on siis viisas kasvu, jonka edellytykset ja painopisteet ovat arktinen kesä, saavutettavuus ja mahdollistava digitaalisuus. Kasvuun johtava tieto koostuu vastuullisuudesta sekä laadusta ja turvallisuudesta. Kasvua tukevat kehittämisen kohteet ovat tiedolla johtaminen, toimintaympäristön kehittäminen sekä myynti ja markkinointi. Vuonna 2019 päivitetystä tavoitteesta lumellisen ajan matkailutulo olisi 60 prosenttia koko vuoden matkailutulosta. (Lapin Liitto, s. 6–7.)

Arvopohja Lapin matkailussa koostuu vastuullisuudesta, aitoudesta, viisaudesta ja yhteydestä. Vastuullisuus tukee Lapin matkailun tavoitetta. Vastuullinen matkailu edellyttää vastuullisuutta koko matkailuekosysteemeiltä ja sidosryhmiltä. Jokaisella toimijalla on vastuu toiminnoistaan ja niiden seurauksista ekosysteemeille sekä sidosryhmille. Lapissa matkailun vetovoima perustuu voimakkaasti luontoon ja kulttuuriin. Sosiaalisella, kulttuurisella, ekologisella ja taloudellisella osa-alueella toiminnan tulee olla kestävä ja vastuullista, jotta Lapin matkailua voitaisiin kehittää. Aitous Lapissa koostuu vetovoimatekijöistä, eli luonnosta, ihmisistä ja alueista. Näihin lukeutuvat ”aidosti hullut” ideat, jotka tuottavat palveluinnovaatioita, maailman puhtain ilma, revontulet, kaamos, yötön yö ja arktisuus. Matkailun kehittämisessä tulee hyödyntää tietoja ja tausta-aineistoja, joista matkailustrategian arvo ”viisaus” tulee. Näistä tiedoista ja tausta-aineistoista syntyy kyky ajatella, harkita vaihtoehtoja ja

tehdä päätöksiä. Yhteys koskee matkailuekosysteemiä, jonka jäsenet ovat yhteydessä keskenään ja vaikuttavat toisiinsa sekä jakavat yhteisen tulevaisuuden. Lapin matkailu muodostaa omanlaisensa ekosysteemin, jonka verkostot ovat tiiviitä, dynaamisia ja itseohjautuvia. (Lapin Liitto, 2021, s. 14–15.)

House of Lapland (2020) onkin Lappiin kohdistuvaan matkailuun luonut vastuullisen matkailun ohjeistuksen matkailijoille niin suomeksi kuin englanniksi. Näihin kuuluvat luonnossa kulkeminen jälkiä jättämättä, paikallisten palveluiden ja tuotteiden suosiminen, paikallisten ja heidän kulttuurinsa kunnioitus, kulutuksen minimointi ja energian säästö sekä omasta ja muiden turvallisuudesta huolehtiminen.

Suomessa toiseksi kansainvälisin matkailualue on Lappi, jossa yli puolet rekisteröidyistä yöpymisistä on kansainvälisiä. Matkailu on tärkeä toimiala Lapin kunnille, koska se auttaa ylläpitämään ja kehittämään palvelurakennetta ja saavutettavuutta useissa maaseutuvaltaisissa kunnissa. Merkittäviä vaikutuksia matkailu tuo suoraan tuloihin ja työllisyyteen sekä välillisesti muuhun liiketoimintaan. Viime vuosina matkailu Lapissa on kehittynyt huomattavasti. Elämyksellisiin majoituksiin ja ohjelmapalveluihin onkin tehty uusia investointeja. (Lapin Liitto, n.d.)

Ennätysvuosi Lapin matkailussa oli vuonna 2019. Viime talvena, marraskuussa 2022 Rovaniemen kärkikohteissa oli lähes 10 000 kävijää enemmän kuin kyseisen ennätysvuoden marraskuussa. Kyseinen kausi alkoi varhaisemmin kuin aikaisempina kausina, jo lokakuussa. Tämän lisäksi lentoliikenne oli vilkkaampaa, kuin ennen. Suoria yhteyksiä oli 11, joista viidestä kuuteen oli uusia reittejä. Koronapandemian ja Ukrainan sodan karsimat Kiinan ja Venäjän matkailijat olivat korvanneet eurooppalaiset ja yhdysvaltalaiset matkailijat. Saksalaiset, ranskalaiset, espanjalaiset ja britit olivat suuri matkailijaryhmä, joiden lisäksi hyvät lentoyhteydet toivat myös yhdysvaltalaiset Lappiin. (Pöyhönen, 2022; Helsingin Sanomat, 2022.)

Vuoden 2022 joulukuussa Lapissa kirjattiin 555 000 rekisteröityä yöpymistä, joka on noussut vuotta aikaisemmasta ajankohdasta 12,5 prosenttia. Näistä

rekisteröidyistä yöpymisistä kotimaisia oli 113 000 ja ulkomaalaisia 441 000. Kotimaiset yöpymiset vähenivät 13 prosenttia ja ulkomaalaiset yöpymiset lisääntyivät 22 prosenttia vuoden 2021 joulukuusta. Eniten ulkomaalaisten yöpymisiä tuli Englannista, joita oli 194 000. Yöpymisistä vapaa-ajan matkustajat vastasivat 467 000 yöstä ja työn takia matkustavat 88 200 yöstä. Vapaa-ajan matkustaminen oli noussut edellisestä joulukuusta 15,8 prosenttia. (TAK Research, 2022; Tilastokeskus, 2023.) Samankaltaista nousua on havaittavissa muiltakin vuosilta. Joulukuussa 2021 kirjattiin eurooppalaisten matkailijoiden yöpymisiä viisi prosenttia enemmän kuin joulukuussa 2019. Vuonna 2021 Lapissa mitattiin koko maan korkein hotellihuoneiden käyttöaste, 66,3 prosenttia. (Tilastokeskus, 2022b.)

Vuonna 2019, jota kutsutaan matkailun ennätysvuodeksi, ulkomaisia yöpymisiä oli Lapissa 1,8 miljoonaa, joka oli neljä prosenttia enemmän edellisestä vuodesta. Koko Suomen kaikista ulkomaalaisista yöpymisistä tämä lähes kahden miljoonan ulkomaalaisen yöpymisen osuus oli 25 prosenttia. (Business Finland, 2020.)

3.1 Lapin maantiede ja ilmasto

Lapin luonto ja ilmasto ovat suuri tekijä Lapin lumellisen ajan matkailussa. Lapin läänin pinta-ala on 100 369,18 neliökilometriä, josta vesistöä on 6 320,62 neliökilometriä. Lapissa asuu noin 180 000 asukasta ja noin 200 000 poroa. (Tarssanen, 2009, s. 79.)

Suomen sijainti on 60. ja 70. leveyspiirien välissä, eli samoilla leveysasteilla kuin Alaska, puolet Grönlannista ja suuri osa Siperiasta. Lappi sijaitsee 66. leveysasteen pohjoispuolella. Verrattuna Siperian ikiroutaan ja Grönlannin jääkauteen, on Lapissa toisenlainen luonto. Lapissa keskilämpötila on noin kuusi astetta korkeampi. Routa sulaa maasta keväällä, joka mahdollistaa maanviljelyksen. Pohjois-Atlantilla kulkeva Golfvirta vaikuttaa asiaan. (Tarssanen, 2009, s. 79–89.)

Lapissa vaikuttaa sekä merellinen että mantereinen ilmasto. Merellinen ilmasto on voimakkainta Pohjois-Lapissa ja mantereinen ilmasto Keski-Lapissa. Usein loka-marraskuun aikaan Lappiin tulee pysyvä lumipeite, joka sulaa yleensä touko-kesäkuussa. Paksuimmillaan lumipeite on usein maaliskuun aikaan. Lumisen ajan pituus on jopa yli 200 päivää. Kylmimmät alueet sijoittuvat talvisin Keski-Lappiin sekä käsivarteen. Enontekiöllä on huhtikuussa 1997 mitattu lumen ennätysvyvyys noin 190 senttimetriä. Alin pakkasen on puolestaan mitattu Kittilässä tammikuussa 1999, joka oli -51,5 astetta. Normaali helmikuun keskilämpötila on -14 astetta. (Tarssanen, 2009, s. 80.)

Napapiiri on päivänvalovyöhykkeen raja, joka on arktisten alueiden erikoisuus, myös Lapin. Se on pohjoisin paikka, jossa aurinkoa on mahdollista nähdä talvipäivän seisauksen aikaan joulukuun 21. päivä ja eteläisin paikka, jossa kesikesällä näyttäytyy keskiyön aurinko. Kaamosaikaan Ivalosta mitattuna aurinko ei nouse yli kahteen kuukauteen eikä kesällä laske reiluun kahteen kuukauteen. (Tarssanen, 2009, s. 80–81.)

3.2 Koronapandemian vaikutukset Lapin matkailuun

Suomeen julistettiin hallituksen toimesta poikkeustila maaliskuussa 2020, kun Covid-19-virus levisi alkuvuodesta nopeasti ympäri maailmaa. Kyseisen poikkeustilan aikana oli voimassa rajoituksia ja suosituksia, joilla oli vaikutus matkailuun ulkomailta Suomeen sekä Suomessa liikkumiseen. Näistä tuli nopeasti vaikutuksia sekä matkailuelinkeinolle että sen liitännäispalveluille. Koko maassa jouduttiin sopeuttamaan matkailuyritysten toimintaa asiakasmäärien romahtaessa, joka johti nopeaan taloudelliseen tilanteen muuttumiseen. Kotimaanmatkailijoiden avulla matkailua saatiin kuitenkin elävöitettyä. (Lapin Liitto, 2021.)

Koronalla oli suuria taloudellisia vaikutuksia myös Lapin matkailuun. Lapin maakunnan majoitus- ja ravitsemistoiminnan liikevaihto supistui vuoden 2020 aika voimakkaasti. Edeltävän vuoden 2019 tasosta liikevaihto vuositasona

pieneni 33,4 prosenttia. Samalla matkailupalveluiden liikevaihto supistui pandemian takia 32,7 prosenttia vuoden 2019 tasosta. (Lapin Liitto, 2021.)

3.3 Sodankylän matkailu

Sodankylän keskusta sijaitsee 120 kilometriä Napapiirin pohjoispuolella. Alue on tunnettu sen erämaista, poromiehistä ja värikkästä historiasta. Kuntaan ei ole suoria lento- tai raideyhteyksiä, mutta lähimmiltä lentokentiltä tai junapysäkeiltä on noin kahden tunnin matka sinne. (House of Lapland, n.d.-b.)

Sodankylän matkailua tulee palvelemaan uusi ratayhteys Sodankylä-Kittilä-Ylläs välillä. Ratayhteyden selvitystyö on valmis helmikuussa 2023. Sen nimeksi on nimikyselyssä valittu Tunturirata. (Lapin Liitto, 2022.)

Sodankylässä hotellihuoneiden käyttöaste oli tasaisessa nousussa vuosien 2015 ja 2017 välillä, jonka jälkeen käyttöaste oli vuoteen 2019 asti tasaisesti yli 40 prosenttia. Huipussaan se oli vuonna 2017 saavuttaessaan noin 45 prosentin käyttöasteen. (Business Finland, 2020.)

Vuoden 2021 joulukuussa Sodankylässä kirjattiin 37 100 rekisteröityä yöpymistä, joka oli 420 prosenttia enemmän kuin vuotta aikaisemmin. Näistä yöpymisistä ulkomaalaisten tekemiä oli 29 800 ja kotimaisia 7 300. Ulkomaalaisten tekemät yöpymiset lisääntyivät 9 151 prosenttia verrattuna vuotta aikaisempaan. Eniten matkailijoita tuli Englannista, Ranskasta ja Yhdysvalloista. Joulukuun 2021 majoitusliikkeiden huoneiden käyttöaste oli 58,4 prosenttia. Tammi-kuusta joulukuuhun Sodankylässä oli yhteensä 158 000 rekisteröityä yöpymistä, joista kotimaisten osuus oli 116 000 ja ulkomaalaisten 41 300. Koko Suomen 1,6 miljoonasta rekisteröidystä yöpymisestä Sodankylän markkinaosuus oli 2,3 prosenttia. Koko vuoden 2021 majoitusmyynti Sodankylän kunnassa oli yhdeksän miljoonaa euroa. (TAK Research, 2021.)

Vuonna 2022 Suomen matkailualan liitto Smal, Suomen Matkailuorganisaatioiden yhdistys Suoma ja Tutkimus- ja Analysointikeskus TAK valitsivat

Suomen matkailualueet vertailemalla kuntia, seutukuntia ja maakuntia keskenään. Vertailussa mukana oli 127 aluetta, joista Sodankylä sijoittui kolmanneksi 79 pisteellä. Vertailun kriteereinä olivat rekisteröityihin majoitusliikkeisiin saapuneiden vieraiden määrän kehitys, matkailijoiden viipymän kehitys, lomamatkailijoiden yöpymisen määrän tasainen jakautuminen eri kuukausille sekä majoitusmyynti asukasta kohden. (Sodankylä, n.d.-b.)

Talvikauden 2022–2023 alku oli Lapissa vauhdikas. Useammat kunnat ja kaupungit uutisoivat vahvasta kauden alusta. Samoin sesonki jatkui vahvana myös Pyhä-Luoston alueella, jossa joulukuu 2022 oli ennätysellinen, erityisesti kansainvälisten matkailijoiden osalta. Tammikuussa odotettiin, että sesonki jatkuu vahvana maaliskuun loppuun asti. (Metsäjoki & Vaarama, 2023.)

Vuonna 2019 Sodankylässä matkailun välitön tulo oli vähän yli 60 miljoonaa euroa, mikä selvisi Lapin ammattikorkeakoulun tuottamassa selvityksessä, jonka Sodankylän kunta tilasi. Kyseinen selvitys kuvaa ennen pandemiaa vallinnutta tilannetta. Iso osa välittömästä matkailutuotosta muodostui majoitus- ja ravitsemistoimialasta. Sama toimiala on merkittävä työllistäjä kunnassa. (Lapin ammattikorkeakoulu, 2021.) Vuonna 2019 Sodankylässä oli ennätysellinen määrä rekisteröityjä yöpymisiä ulkomaalaisten osalta, jolloin rekisteröityjen yöpymisten määrä oli 135 263. Ennätysmäärään kotimaisten yöpyjien kohdalla puolestaan päästiin vuonna 2021, joita oli 116 463 rekisteröityä yöpymistä. (Lapin Luotsi, n.d.)

Sodankylän kunta laati ajalla 1.1.2021-30.9.2022 matkailun kehittämissuunnitelman, jossa otettiin huomioon kestävän kehityksen periaatteet sekä eri maankäyttömuotojen yhteensovittaminen ja erityistä huomiota kiinnitettiin kulttuuriseen ja sosiaaliseen kestävään kehitykseen. Kehittämissuunnitelman läpikäymisen aiheina olivat matkailun kehittämisen toimintaympäristö, matkailun nykytila ja sen kehittämiseen liittyvät suunnitelmat, keskeiset kehittämisalueet, investointitarpeet, strategiset linjaukset, kehittämistä ohjaavan maankäytön suunnitelmat sekä sen antamat mahdollisuudet. Hankkeella pyrittiin edistämään matkailusektorin kansainvälistymistä, kilpailukyvyn parantamista ja pienten ja keskisuurten yritysten toimintaedellytyksien uudistamista koko

Sodankylän alueella. Hankkeen aikana koottiin kunnan matkailun kehittämisen tietosisältö yhteen ja laadittiin havainnollistavia materiaaleja, jotka tukevat päätöksentekoa, markkinointia, kunnan veto- ja pitovoimaa, elinvoimaisuutta ja kansainvälisyyttä. Hankkeen tarkoituksena oli vahvistaa matkailun asemaa Sodankylän yhtenä kehittämisen painopistealueista ja kärkielinkeinoista. (Sodankylä, n.d.-c.)

3.4 Kotimaanmatkailu

Kotimainen matkailukysyntä ennen koronapandemiaa kattoi noin 55 prosenttia Suomen matkailun kokonaiskysynnästä. Kotimaisella matkailukysynnällä on suuri rooli matkailun volyymin ja ympärivuotisen toiminnan näkökulmasta. Ympäri- ja vuotisuuden lisäksi kotimaanmatkailu toimii tasaisuutta tuovana markkinana. Kotimaanmatkailun kysyntä kasvoi koronapandemian aikana. (Työ- ja elinkeinoministeriö, n.d.)

Työ- ja elinkeinoministeriön (2021) vuonna 2020 tuottamassa selvityksessä tutkittiin kotimaanmatkailun nykytilaa, potentiaalia ja kohderyhmiä sekä laadittiin matkailuyritysten tuotekehitystä palvelevia kehittämissuhteita. Selvityksessä tehtiin kysely tuhannelle suomalaiselle, haastateltiin asiantuntijoita sekä perehdyttiin matkailutilastoihin ja -tutkimuksiin. Työ- ja elinkeinoministeriön tekemän kyselyn perusteella tunnistettiin viisi erilaista kotimaanmatkailijatyyppeä, joita ovat kaupunkilomailijat, mökkeilijät ja kyläilijät, aktiivilomailijat, nautiskelijat sekä kulttuurista ja luonnosta kiinnostuneet.

Selvityksessä luoduista matkailijatyypeistä tämän opinnäytetyön aiheeseen sopii parhaiten aktiivilomailija, joka moottorikelkkailun ohessa harrastaa esimerkiksi vaellusta, pyöräilyä, veneilyä ja laskettelua. Selvityksen mukaan suomalaisista aktiivilomailijoista on 19 prosenttia, joista 64 prosenttia on miehiä ja loput naisia. Matkailijatyyppeistä edustaa viidestä vaihtoehdosta toiseksi nuorinta osuutta. Suurin osa, eli 26 prosenttia aktiivilomailijoista on 25–34-vuotiaita. Kaikista pienin ikäryhmä on yli 65-vuotiaat, joita on seitsemän prosenttia. Suurin osa aktiivilomailijoista tekee vapaa-ajan matkoja yöpymisellä tai ilman.

Suurin syy kotimaanmatkan valitsemiseen ulkomaanmatkan sijaan matkailijatyypillä on kotimaisen yrittäjyyden tukeminen, helppous, vastuullisuus sekä turvallisuus ja se, että kotimaassa on riittävästi tarjontaa. He saavat ennen kaikkea tiedon kotimaan kohteista matkailuyritysten kotisivuilta, Googlesta ja matkailu- ja varaussivustoilta. Matkan he varaavat useimmin yrityssivustoilta tai internetistä varauspalveluista. Aktiivilomailijoita on ammatillisesti muita matkailijatyyppejä enemmän johtavissa asemissa. Iso osa heistä on myös työntekijöitä. Heistä suurin osa asuu kyselyn rajaamassa eteläisessä Suomessa, toiseksi eniten heitä asuu Länsi-Suomessa, sitten Oulun läänissä ja Lapissa ja vähiten Itä-Suomessa. Aktiivilomailijoista suurin osa edustaa lapsetonta aikuistaloutta, yksinasujia on seuraavaksi eniten, kolmantena ovat perheet, joissa on 0–6-vuotias lapsi tai lapsia, ja vähiten lapsiperheitä, joissa on yksi tai useampi 7–17-vuotias lapsi. (Honkanen, Sammalkangas & Satokangas, 2021.)

Vuotena 2018 kotimaanmatkailu tuotti 70 prosenttia matkailun kokonaiskäynnästä. Viimeisen kymmenen vuoden aikana kotimainen matkailukäyntä on kasvanut, ja on arvioltaan yli 10 miljardia euroa. Kotimaisen vapaa-ajan matkailun osuus oli 55 prosenttia matkailun kokonaiskäynnästä. (Visit Finland, 2020.)

Honkasan, Sammalkankaan ja Satokankaan (2021) tekemässä kotimaanmatkailun tutkimuksessa selviää, että suurin osa, 40 prosenttia, vuonna 2019 teki kotimaan vapaa-ajan matkoja Uudellemaalle. Lappiin, Pirkanmaalle ja Varsinais-Suomeen kuhunkin matkoja teki noin 20 prosenttia kyselyyn vastanneista. Suurin osa vastanneista pitää mökkeilyä, kyläilyä, nähtävyyksiä sekä ruoka- ja ravintolapalveluita merkittävimpinä vetovoimatekijöinä. Vastaajien mukaan vuotena 2021 suosittuihin matkailukohteisiin kuulusivat muun muassa kansallispuistot ja ulkoilualueet. Kotimaan pakettimatkat eivät kiinnostaneet suurinta osaa vastaajista, mutta eniten kiinnostuneita löytyi 25–34-vuotiaiden ryhmästä. Kotimaan matkoista haetaan erityisesti tietoa Google-hakukoneen kautta sekä muun digitaalisen tiedon ohella sanallisia tietoja tuttavilta. Kotimaanmatkojen aktiviteettipalveluita vastaajat ostivat useimmiten paikan

päältä matkakohteessa, internetissä varauspalvelun kautta sekä internetissä yrityssivujen kautta.

4 OHJELMA- JA ELÄMYSPALVELUT

Ohjelmapalveluita ovat erilaiset seikkailu-, elämys-, luonto- ja liikuntapalvelut, joissa asiakas osallistuu itse aktiivisesti joko ohjatusti tai omatoimisesti palvelussa tehtävään toimintaan. Näitä ohjelmapalveluita ovat esimerkiksi moottorikelkka- ja porosafarit sekä vaellukset. Niiden turvallisuudesta vastaa ohjelmapalveluiden palveluntarjoaja. Ohjelmapalveluiden ensisijainen tarkoitus on tuottaa uusia elämyksiä ja kokemuksia. Niitä on eri ympäristöissä, sekä sisäettä ulkotiloissa, kuten maastossa, ilmassa ja vesillä. (Turvallisuus- ja kemikaalivirasto, n.d.)

Ohjelmapalvelun keskiössä on asiakas ja hänen tarpeensa. Palvelutuotteen suunnitteluvaiheessa on otettava huomioon muut matkailualan osa-alueet ja verkostoitua muiden toimijoiden kanssa. Palvelun teknisiin osiin kuuluvat tarvittavat varusteet, välineet ja laitteet, joihin yhdistetään palveluhenkilöstön vuorovaikutustaidot ja läsnäolo. Laatuajattelu, lainsäädännön vaatimukset sekä turvallisuus- ja ympäristönäkökulmat ovat ohjelmapalvelun suunnittelun ja toteutuksen perustana. Ohjelmapalvelun toteuttamiseen vaikuttavia tekijöitä ovat siis asiakas ja tarpeet, elämys, kokemus, tuotesuunnittelu, muut matkailupalvelut, yhteistyökumppanit, varusteet, välineet, laitteet, vuorovaikutus ja läsnäolo, laatu, lainsäädäntö, turvallisuus ja ympäristö. (Verhelä & Lackman, 2003, s. 9.)

Työ- ja elinkeinoministeriön mukaan Maailman matkailujärjestö World Tourism Organization (WTO) luokittelee ohjelmapalvelut kansainvälisesti viiteen ryhmään, joita ovat vesi- ja ranta-aktiviteetit, talviaktiviteetit, luontomatkailu, sosiaalinen elämä ja kilpailut. Suomessa usein ohjelmapalveluiden pääryhmät

ovat harrastus- ja virkistyspalvelut, kulttuuri- ja taidetapahtumat ja kilpailutapahtumat. (Jänkä, 2016.)

Moottorikelkkailu ja -safirit kuuluvat ohjelmapalveluissa ohjelmallisiin aktiviteetteihin. Ne usein jaetaan kesä- ja talvilajeihin tai lumelliseen ja lumettomaan tekemiseen. Safaritalot yleensä muodostavat sisällön, jonka vuoksi alueelle tullaan. Yksi suurimpia safaritoimintoja on vuodesta 1982 lähtien toiminut Lapin Safarit, joka toimii kahdeksalla eri matkailualueella Lapissa. (Jänkä, 2016.) Moottoriajoneuvot ovat osa seikkailumatkailun ohjelmapalveluita ja niiden statusarvo tulee vauhdista elämyksen lähteenä. Asiakkaiden kokema jännitys saattaa syntyä moottoriajoneuvon uutuusarvosta, sillä kokematon asia tuottaa aina jännitystä. Jännityselementtiin voivat vaikuttaa myös hankala maasto sekä vieras ympäristö. Palveluntuottajalle kuitenkin maastosafirit ja sen tyyppiset ohjelmapalvelut ovat riskialttiita. Kulkuneuvojen hankinta on suuri investointi, minkä lisäksi niiden tulisi olla melko uusia, jotta toimintavarmuus ja asiakkaiden mielenkiinto olisi taattua. Suuria menoja syntyy myös huollosta, ylläpidosta sekä vakuutusmaksuista. Tekninen osaaminen ja asiantunteva opastus ovat edellytyksiä moottoriajoneuvojen käytölle ohjelmapalveluissa. Luonnossa moottoriajoneuvojen käyttäminen saattaa tuottaa ongelmia, koska merkittävät reitit tulee noudattaa. (Verhelä & Lackman, 2003.)

Elämys on paljon hyödynnetty käsite matkailumarkkinoinnissa. Elämystuotteen ostaja nähdään vieraana, jolle kokemus räätälöidään. Kokemus voi olla dramaattinen ja teemoitettu. Elämys syntyy kokemuksen aikana. (Tarssanen & Kylänen, 2009.) Ensisijaisesti matkailijat hakevat matkoiltaan tunteita herättäviä elämyksiä, minkä vuoksi matkailuyritykset ovat entistä enemmän kiinnittäneet huomiota elämyksen mahdollistamiseen asiakkaalle. Matkailijan näkökulmasta matkakohteessa koetut elämykset ovat keskeisessä roolissa, jolloin matkailupalvelun kuluttaminen antaa matkailijalle mahdollisuuden saada toimiaan elämyksiä. Elämyksellinen kokemus on poikkeuksetta yksittäisen kuluttajan subjektiivinen kokemus, jolloin yksilölliset ominaisuudet, tarpeet ja mieltymykset vaikuttavat kokonaiskokemukseen ja asiakkaan saamaan elämysarvoon. (Konu, Pesonen & Reijonen, 2020, s. 45–46.)

4.1 Teemamatkailu

Teemamatkailua ovat sellaiset matkailun muodot, joita ohjaa matkailijoiden tietyt kiinnostuksen kohteet ja usein vahva arvopohja. Näitä voivat olla luonto ja sosiaaliset sekä yhteisölliset arvot. Teemamatkailija massaturismin vastakohdaksi haluaa kokemusten olevan yksilöllisiä ja koostuvan aidosta ympäristöstä sekä kulttuurista. (Aamuset, 2018.)

Suomeen suuntautuvaa matkailua kehitetään teemapohjaisen tuotekehityksen ja markkinoinnin avulla Visit Finlandin johdolla. Teemat ovat samalla toisiaan tukevia ja tekevätkin yhteistyötä keskenään teemapohjaisuuden edistämiseksi. Ne auttavat tasaamaan sesonkiluonteisuutta. (Työ- ja elinkeinoministeriö, 2019.)

4.2 Seikkailumatkailu

Adventure Travel Trade Association (ATTA) määrittelee seikkailumatkailun sisältävän vähintään kaksi kolmesta elementistä, joita ovat fyysinen aktiviteetti, luonnollinen ympäristö ja kulttuurillinen syventyminen. Seikkailumatkailu voi olla kansainvälistä tai kotimaista. Seikkailumatkailija tai -palveluun osallistuja on intohimoinen, riskienottaja ja hänellä on tapana tukea paikallista yrittäjyyttä. Seikkailumatkailua on kahta erilaista: kovaa ja pehmeää. Jaottelun voi tehdä helpoiten miettimällä pääaktiviteettia, esimerkiksi lintubongaaminen luokitellaan pehmeäksi ja vuorikiipeily kovaksi aktiviteetiksi. (World Tourism Organization, 2014.)

Seikkailumatkailutuote on tuote, jossa asiakas saa elämyksen osallistumalla itse uuteen ja erilaiseen sekä usein jännittävään tai jopa pelottavaan kokemukseen ympäristössä, joka on hänelle normaalista poikkeava. Seikkailumatka voidaan usein rinnastaa elämysmatkaan, koska elämys on ennen mielletty aktiivisena toimintana. Nykyään elämys koetaan erittäin henkilökohtaisena asiana, eikä siten vaadikaan kaikilla ihmisillä seikkailun elementtejä. Matkailijan elämys tulee vahvoista kokemuksista jännittävän aktiviteetin tuomana, jossa osallistuja pääsee kokeilemaan omia fyysisiä ja henkisiä rajojaan.

Peruslähtökohta seikkailussa on se, että osallistuja toimii aktiivisesti henkisesti ja fyysisesti. (Verhelä & Lackman, 2003, s. 179–180.)

4.3 Luontomatkailu

Tuotteistamisella on matkailussa merkittävä osuus, ja yksi Suomen matkailun tärkeimpiä vetovoimatekijöitä on luonto. Luontomatkailua ja luontoaktiviteettejä ovat esimerkiksi pyöräily ja melonta. Visit Finland on kohderyhmätutkimuksessaan tunnistanut luontomatkailijoille kolme pääsegmenttiä, joita ovat aktiiviset seikkailijat, luonnon ihmeiden metsästäjät ja luontonautiskelijat. Vaikka kaikille kolmelle luonnon kokeminen on yhdistävä tekijä, on niillä jokaisella erilaiset matkustusmotiivit. (Business Finland, n.d.)

Luonto- ja retkeilymatkailu ovat tulevaisuuden megatrendien kärkikolmikossa digitalisaation ja teknologian sekä kestävän matkailun kanssa. Villi luonto lumisten talvien kanssa käyvät maapallolla harvinaisemmiksi, jolloin ne tulevat yhä arvostetummiksi. Arvostusta ovat keränneet myös terveys ja hyvinvointi pandemian jälkeen. Luonto pystyy tarjoamaan koronaturvallisen ympäristön lisäksi mahdollisuuden pitää huolta fyysisestä ja psyykkisestä terveydestä. (Visit Finland, 2021.)

Tuotekehityksessä, viestinnässä ja kaikessa tekemisessä on huomioitava luonnon kestävyys ja varmistaminen ja ennakoiti. Kansainvälisen matkailukysynnän kasvattamisen keskiössä ovat kestävän luontomatkailun kehittäminen ja kansallispuistojen hyödyntäminen. (Työ- ja elinkeinoministeriö, 2019.)

4.4 Urheilu- ja liikuntapalvelut

Urheilumatkailu ja -tuotteet edesauttavat matkailun ympärivuotisuuden kehittämistä useilla paikoilla. Se onkin syy sille, miksi liikunnan merkitystä vetovoimatekijänä pitäisi nostaa esiin. Jotta Suomen tunnettavuutta voitaisiin lisätä urheilu- ja liikuntamatkailukohteena, tulisi hyödyntää markkinointia ja

tuotekehitystä sekä tehdä yhteistyötä liikunta- ja urheiluopistojen ja -keskusten kanssa. (Työ- ja elinkeinoministeriö, 2019.)

Urheilumatkailu ja -palvelut ovat luontomatkailemisen ja -palveluiden kanssa hyvin samankaltaisia, mutta urheilumatkailussa on erityispiirteinä tavoitteellisuus ja kilpailuhenkisyys. Tavoite voi liittyä oman kunnon, ajan tai matkan parantamiseen. (Business Finland, n.d.)

Urheilumatkailu on yksi nopeinten kasvavista matkailun aloista. Yhä suurempi määrä matkailijoista on kiinnostunut urheilun harrastamisesta matkansa aikana, oli se sitten matkan syynä tai ei. Urheilutapahtumat houkuttelevat matkailijoita joko osallistumaan niihin tai seuraamaan niitä. (World Tourism Organization, n.d.)

4.5 Ohjelma- ja elämyspalveluiden turvallisuus

Usein ohjelmapalveluihin sisältyy riskejä. Ne liittyvät usein siihen, etteivät osallistujat eli asiakkaat ole aikaisemmin olleet vastaavanlaisessa tilanteessa. Palvelulle olennaista on, että se sisältää yllätyksiä ja äärikokemuksia, joista huolimatta palvelun tulee olla turvallinen. Ohjelmapalvelun tarjoajan tulee etukäteen tunnistaa mahdolliset vaarat sekä järjestää palvelu turvallisesti osallistujien ja sivullisten kannalta. (Turvallisuus- ja kemikaalivirasto, n.d.-a.)

Suurimmassa osassa ohjelmapalveluista tulee laatia turvallisuusasiakirja. Ohjelmapalvelun sisältäessä vähäisen riskin, ei turvallisuusasiakirjaa tarvita. Turvallisuusasiakirjan tarpeen arvioi palveluntarjoaja itse. (Turvallisuus- ja kemikaalivirasto, n.d.-a.) Kuluttajaturvallisuuslain 7 §:ssä määritellään, että turvallisuusasiakirja pitää laatia vaarojen tunnistamiseksi ja riskien hallitsemiseksi sekä niistä tiedottamiseksi, kun palvelua tarjotaan monien palveluntarjoajien lisäksi myös seikkailu-, elämys- tai luontopalveluissa sekä niihin rinnastettavien muiden ohjelmapalveluissa. Tästä poissuljetaan ne palvelut, joiden riski arvioidaan vähäiseksi. (Kuluttajaturvallisuuslaki 920/2011, 2 luku, 7 § 6 mom.) Turvallisuusasiakirjan tulee sisältää muun muassa palvelun tarjoajan nimi,

kotipaikka ja yhteystiedot, turvallisuusasioista vastaavat, ennakoitavat vaaratilanteet ja niiden mahdolliset seuraukset, toimenpiteet vaaratilanteiden ehkäisemiseksi, turvallisuusasioihin liittyvä perehdyttäminen palvelun tarjoamisessa mukana oleville, palvelussa käytettävät tilat, reitit ja henkilösuojaimet sekä olosuhderajoitukset. Kaikkia asioita ei ole turvallisuusasiakirjassa selvitettävä, jos se on palvelun osalta tarpeetonta. (Valtioneuvoston asetus eräitä kuluttajapalveluja koskevasta turvallisuusasiakirjasta 1110/2011, 2§.)

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes) valvoo Kuluttajaturvallisuuslain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamista sekä suunnittelee, ohjaa ja kehittää valvontaa (Kuluttajaturvallisuuslaki 920/2011, 4 luku 13 §). Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (2018) on laatinut ohjeen ohjelmapalveluiden turvallisuuden edistämisestä, joka määrittää, että toiminnanharjoittajan on tunnettava palvelunsa ja hänellä tulee olla riittävä koulutus, kokemus ja osaaminen palvelun järjestämiseksi turvallisesti. Palvelun tai sen osan suorittamisen aiheuttaessa vaaraa kuluttajan turvallisuudelle on toiminnanharjoittajalla velvollisuus estää tai keskeyttää se. Hänen tulee selvittää turvallisuuden näkökulmasta tarpeelliset vaatimukset tai rajoitteet koskien ikää, kuntoa, kokemusta tai muita tekijöitä, jotka merkitään turvallisuusasiakirjaan. Osallistujille tulee myös antaa kaikki tarvittavat tiedot turvallisuuden kannalta ja riskien tiedostamisesta. Osallistujien hyvinvointia tulee tarkkailla esimerkiksi pelkotilojen tai hypotermian varalta. Riskit ja vaaratekijät voivat aiheutua palveluun osallistumisen jälkeen, jolloin toiminnanharjoittajan tulee kertoa nämä osallistujille toimintaohjeiden lisäksi. Päihteiden käytön suhteen tulee toiminnanharjoittajan asettaa selkeä raja, sillä päihteiden vaikutuksen alaisena ohjelmapalveluun osallistuminen lisää onnettomuuden vaaraa.

4.6 Asiakaskokemus ja ohjelmapalvelun laatu

Asiakkaan oma kokemus palvelusta määrittää ohjelmapalvelun laadun. Yhdelle asiakkaalle kelpaamaton kokemus voi olla toiselle asiakkaalle hyvinkin merkityksellinen. Kokemus ja elämys muodostuvat asiakkaalle hänen sisimmässään, ja siihen vaikuttavat muun muassa asiakkaan tausta, tunteet,

aikataulu, matkaseura sekä säätila monien muiden ominaisuuksien lisäksi. Suurin osa vaikuttavista tekijöistä ovat sellaisia, joita palveluntuottaja ei voi säännellä. (Verhelä & Lackman, 2003, s. 40.)

Palvelun laatu, joka myydään asiakkaalle, voidaan jakaa kolmeen ulottuvuuteen: tekniseen laatuun, toiminnalliseen laatuun ja vuorovaikutuslaatuun. Laadukas palvelu vaatii, että kaikki kolme osa-aluetta on hallinnassa ja tasapainossa. Näkyvin osa palvelua on tekninen laatu, jolla tarkoitetaan palvelun tuottamiseen käytettäviä teknisiä laitteita ja välineitä. Ohjelmapalveluissa teknisen laadun muodostavat koneet, laitteet ja välineet. Siihen vaikuttavat palvelun toteutusympäristö, rakennukset, rakennelmat ja maisemat sekä muu toimintaympäristö. Toiminnallinen laatu muodostuu asiakkaan kohtelemisesta, palvelutapahtumassa korostetuista asioista, asiakkaan kyvystä toimia muiden asiakkaiden kanssa sekä asiakkaan kyvystä toimia palvelutapahtumassa ja henkilökunnan teknisestä ammattitaidosta. Toiminnalliseen laatuun kuuluvat ne asiat, joita asiakas ei pysty varsinaisesti näkemään, vaan tulevat ilmi hänen käyttäessään ostamaansa palvelua. Vuorovaikutuslaatu muodostuu vuorovaikutuksesta asiakkaan ja henkilöstön välillä. Siihen vaikuttavia asioita ovat henkilökunnan työmotivaatio, heidän käyttäytymisensä, kommunikointi asiakkaiden ja toistensa kanssa, asiakaspalvelualltius, ystävällisyys ja kielenkäyttö sekä pukeutuminen. (Verhelä & Lackman, 2003, s. 41–42; Komppula & Boxberg, 2005, s. 42–43.)

Asiakkaan odotukset tekevät ratkaisevan vaikutuksen heidän laatumakemuksiinsa. Siitä syystä yritysten lupaukset, joita esimerkiksi markkinointiviestinnässä asiakkaalle antaa, pitää täyttyä. Odotusten laatu riippuu siitä, onko asiakkaalla aikaisempaa kokemusta vastaavasta palvelusta. Odotukset kohdistuvat palveluun ja sen kokemiseen, mutta samalla myös yritykseen tai usein saman tyyliin yrityksiin. Asiakkaan odotuksiin vaikuttavat hänen tarpeensa, joihin vaikuttavat useat sosiodemografiset tekijät, kuten ikä, sukupuoli, koulutus ja persoonallisuus. Palvelun hinta vaikuttaa odotuksiin siten, että kalliimmalta palvelulta oletetaan enemmän laatua tai määrää. (Komppula & Boxberg, 2005, s. 47–48.)

Palvelutuotteen laadun arviointiin vaikuttavat palvelun tuottajan tai tuotteen palveluympäristö (fyysinen ympäristö), luotettavuus, reagointialttius, palveluvarmuus ja empatia. Palveluympäristön arvioinnissa oleellista on se, vastaako se asiakkaan käsityksiä mukavuudesta ja siisteydestä sekä laitteiden moitteetomasta toimimisesta. Luotettavuus tarkoittaa palveluntarjoajan tekemää lupautta asiakkailleen, kuten aikatauluissa pysymistä. Reagointialttiudella tarkoitetaan palveluntarjoajan halukkuutta reagoida asiakkaan toiveisiin tai itse asiakkaaseen. Palveluvarmuuteen liittyvät palvelua toteuttavan henkilön ammattitaito, tieto ja taito sekä kohteliaisuus. Empatiaan liittyy palvelun toteuttajan huomio asiakkaaseen palvelun toteuttamisprosessiin eri tilanteissa. Näihin lukeutuvat palvelujen fyysinen saatavuus, viestintä ja asiakkaan ymmärtäminen. (Verhelä & Lackman, 2003, s. 43–44.)

Elämyksellistä palvelua kehittäessä on keskeistä tuoda esille, millaista elämyksellistä arvoa palvelun halutaan tuottavan asiakkaalle. Se on palvelun ydin, eli palvelukonsepti, ja se peilaa asiakkaan tarpeita, toiveita sekä kiinnostuksen kohteita. (Konu, Pesonen & Reijonen, 2020, s. 48.)

Seikkailu- ja elämystoiminta sisältää suuria riskitekijöitä ja teknisiä yksityiskoh-
tia, joista tuotteesta vastuussa olevan henkilön tulee olla tietoinen ja osata hallita niitä. Ammattitaito tulee esille etenkin haastavissa luonto-olosuhteissa ja turvallisuustekijöiden huomioimisen suhteen. Ammattitaito koostuu sekä teoreettisella koulutuksella sekä käytännöstä hankituista kokemuksista. Tuottajien ja toteuttajien tulee osata hallita myös eri kulttuuriympäristöistä saapuvien asiakkaiden palvelu. (Imatran seudun kehitysytio Oy, 2004.)

5 MOOTTORIKELKKAILU

Moottorikelkka on kevyt kulkuneuvo, joka kulkee maalla telamaton avulla. Ohjaus tapahtuu ohjaustankoa kääntämällä, joka kääntää moottorikelkan edessä olevia suksia tai suksiparia. Pehmeällä alustalla kääntäminen voidaan tehdä

kääntämällä pelkästään kallistamalla ajoneuvoa toivottuun suuntaan. Moottorikelkan kulkeminen eteenpäin tapahtuu moottorin alla olevan telamaton avulla. Moottorikelkan moottori on yleensä kaksi- tai nelitahtinen polttomoottori, joita on ilma- tai nestejäähdytteisiä. Iskutilavuus moottorikelkoissa vaihtelee 150 ja 1 500 kuution välillä. Lisäksi osassa moottorikelkoista on peruutusvaihte. (Monkkarit, 2018.)

Moottorikelkkailu lukeutuu talvien suosituimpiin harrastuksiin, jossa vauhti yhdistyy moottoriurheiluun, ulkoiluun ja kauniisiin maisemiin. Vuoden 2020–2021 kaudella Nettimotossa moottorikelkkojen myynti kasvoi 40 prosenttia vuoden aikaisemmasta kaudesta. Kyseisellä kasvukaudella moottorikelkkoja myytiin Nettimotossa 18 000 kappaletta. Suomalaisvalmisteinen Lynx pitää vahvaa asemaa moottorikelkkojen myynnissä, sillä kaudella 2020–2021 niitä myytiin Nettimotossa yli 5 800 kappaletta, kasvaen 37 prosenttia edeltävästä kaudesta. Kärkikolmosen kahden seuraavan moottorikelkkamerkin myynti kasvoi lähes samassa määrin. Toiseksi myydyintä Polarista ostettiin lähes 4 300 kappaletta ja kolmannetta Ski-Doo:ta ostettiin vähän yli 4 000 kappaletta. Neljänneksi ja viidenneksi eniten myyneet moottorikelkkamerkit olivat Yamaha ja Arctic Cat. Malliltaan puolestaan urheilumoottorikelkka oli kaikista suosituin, joita oli yli kolmannes kaikista myydyistä moottorikelkoista. (Iltalehti, 2021.)

Moottorikelkkatyyppejä on useita. Eri tyypit palvelevat eri käyttötarkoituksia, jotka niiden nimistä tulevat hyvin esille. Ne voidaan jakaa raskaisiin tai kevyihin työkelkkoihin, touring-, reitti-, crossover- (reitti ja umpilumi) sekä vuorikelkkoihin (Ski-doo, n.d; Lynx, n.d). Karkeasti jaoteltuna rekisteröidyt moottorikelkat ovat urheilukelkkoja, hyötykelkkoja ja retkeilykelkkoja. Hyötykelkat ovat työkelkkoja, jotka soveltuvat vetotehtäviin. Retkeilykelkat ovat puolestaan vapaaajan moottorikelkkoja, jotka sopivat perhekäyttöön ja urheilukelkat painottuvat urheilullisuuteen, moottoritehoon ja hyviin reittiajo-ominaisuuksiin. (Monkkarit, 2018.)

Moottorikelkkailun vetovoimatekijöitä ovat lajin vaatavuus ja haasteellisissa olosuhteissa ajaminen. Moottorikelkkailu luetellaan harrastustoimintaan, jolloin moottorikelkkailun avulla pystyy myös tasoittamaan työstressiä tai tuoda

sillä vastapainoa arjelle. Moottorikelkalla on mahdollista päästä sellaisiin paikkoihin, joihin ei muilla keinoilla pääse. Se tarjoaa uuden oppimista, itsensä haastamista ja luontokokemuksia sekä sosiaalisia kontakteja. (Sipola, 2023.)

Lapin liitto teki vuonna 2014 selvityksen moottorikelkkailun aluetaloudellisista vaikutuksista, jossa aiheesta tuotettiin kokonaisvaltainen katsaus ja analyysi. Aluetaloudellisia vaikutuksia arvioitiin tulovaikutusten ja työllistämisaikutusten kautta. Selvityksen kohdejoukkoon kuuluivat toimialat ja yritykset, joiden liiketoiminta on suoraan moottorikelkkailuun liittyvää. Näihin aloihin lukeutuivat moottorikelkkojen valmistus, niiden myynti- ja huoltopalvelut, matkailualan toimijat, joiden ohjelmalveluissa hyödynnetään moottorikelkkoja, moottorikelkkareittien ja -urien infrastruktuurin rakentaminen ja ylläpito sekä moottorikelkkailun vapaa-ajan käyttö. Selvitykseen saatiin tavoitettua yhteensä 89 yritystä, joiden lisäksi kolmentoista yrityksen tilinpäätöstiedot olivat tiedossa. Selvityksessä aineistojen keruun jälkeen saatiin selville, että tulovaikutukset yhteensä (välilliset ja suorat) olivat 288 542 049 euroa, jotka jakautuivat moottorikelkkojen valmistuksen, niiden myyntihuollon, ohjelmalveluiden sekä reittien ja urien ylläpidon ja infrastruktuurin kesken. Työllisyysvaikutukset puolestaan olivat yhteensä 1 154 henkilöä suoraan ja välillisesti, jotka jakautuivat tulovaikutusten kanssa samojen toimialojen kesken. Eniten sekä tulovaikutuksia että työllisyysvaikutuksia oli moottorikelkkojen valmistuksesta. Moottorikelkkailun aluetaloudellisiin vaikutuksiin sisältyy myös vapaa-ajan moottorikelkkailu, jonka majoituspalvelujen kautta luomat arvioidut tulovaikutukset selvityksessä olivat 6 455 117 euroa. Näistä suoraa tulovaikutuksia oli reilu 5,6 miljoonaa euroa. Majoituspalvelujen kautta tuottamat arvioidut työllisyysvaikutukset vapaa-ajan moottorikelkkailussa olivat yhteensä 96 henkilöä, joista suoraa olivat 70. (Pekkala & Alavuotunki, 2014.)

5.1 Moottorikelkkaväylästä

Moottorikelkka on maastoajoneuvo, jolla kuljetetaan henkilöitä tai tavaraa. Sillä voidaan myös vetää muita ajoneuvoja. Maastoajoneuvo on tarkoitettu kulkemaan lumessa, jäällä tai vajottavassa maastossa. Maastoajoneuvoksi ei

luokitella ajoneuvoa, joka on tarkoitettu kuljetettavaksi moottorikelkkareitin lisäksi muulla tiellä. Moottorikelkka on moottorireki telavoimalla, jossa on kuljettajan lisäksi tilaa enintään kahdelle henkilölle ja jonka omamassa on enintään 0,5 tonnia. (Asetus ajoneuvon rakenteesta ja varusteista 1256/1992, 2 luku 8 §.) Moottorikelkkoja koskee Tieliikennelaki (729/2018). Kuvassa 1 on määräysmerkki D8 Moottorikelkkailureitti (Kuva 1).



D8

Kuva 1. D8 Moottorikelkkailureitti (Tieliikennelaki 729/2018).

Kuva 1 esittää liikennemerkkiä D8 Moottorikelkkailureitti, jolla ei saa ajaa muulla moottorikäyttöisellä ajoneuvolla kuin moottorikelkalla. Moottorikelkkareitillä on noudatettava tieliikennelain mukaista säädöstä, jonka mukaan talvisin vain moottorikelkat saavat ajaa liikennemerkin mukaisella reitillä, ellei reitinpitäjä sitä erikseen lisäkilvellä salli. Kesäisin reitillä saa kulkea vapaasti muuten, paitsi moottorikäyttöisellä ajoneuvolla. Jalankulkijan on käytettävä ensisijaisesti reitin oikeaa puolta. (Tieliikennelaki 729/2018.)

Urien ulkopuolella kelkkailua kutsutaan syvän lumen kelkkailuksi, umpihankikelkkailuksi tai freerideksi (Metsähallitus, n.d). Metsähallituksella on myös maksullisia umpihankikelkkailun alueita. Ne sijaitsevat valtion mailla, joista Metsähallitus on tehnyt kuntien kanssa sopimuksen. Näiden alueiden ylläpidosta vastaavat kunnat itse. (Jylhänlehto, 2023.)

Moottorikelkkailureitillä tarkoitetaan virallista moottorikelkkailuun tarkoitettua reittiä, joka perustetaan lainvoimaisen reittisuunnitelman perusteella joko reititoimituksessa tai maanomistajan ja reitinpitäjän välisellä sopimuksella. Moottorikelkkailureitti luokitellaan tieksi, eikä sillä ajamisesta peritä maksua. Moottorikelkkaura on puolestaan maanomistajan lupaan tai maanomistajan kanssa

tehtyyn maankäyttösopimukseen perustuva moottorikelkkailuun tarkoitettu väylä. Moottorikelkkaurat perustuvat maanomistajan tai haltijan lupaan ja urilla ajaminen tapahtuu kelkkailijan omalla vastuulla. Moottorikelkkauria voi olla maksuttomia tai maksullisia, eli uraluvallisia. Moottorikelkkaväylästä on tietyn alueen tai valtakunnan moottorikelkkailureiteistä ja urista muodostuva kokonaisuus. (Metsähallitus, 2019; Kelkkareitit, n.d.)

Metsähallitus (2019) loi vuoden 2017 huhtikuusta vuoden 2018 loppuun kestäneen hankkeen moottorikelkkailun edellytysten kehittämistä osana kestävää luontomatkailua. Hankkeen tavoitteena oli moottorikelkkailun kehittäminen siten, että se tukee kestävää luontomatkailua. Siinä valmistui kuusi erilaista suunnitelmaa – suunnitelma moottorikelkkaväylästä, suunnitelma yritystoiminnan monipuolistamisesta, suunnitelma ajantasaisen paikkatietoaineiston luomisesta, suunnitelma uusista maasto-opasteista ja turvallisuusnäkökulman tuonti moottorikelkkailuun, investointitarpeiden määrittely ja suunnitelma niiden rahoitukseksi sekä ehdotukset lainsäädännön kehittämiseksi.

Lapissa ELY-keskus tekee kartoituksia ja ylläpitää tieoja Lapin moottorikelkkaväylästä, jonka lisäksi kunnat tekevät väyläkarttoituksia. Moottorikelkkaväylästä, joka on Metsähallituksen vastuulla, on osin heikossa sekä turvallisuutta vaarantavassa kunnossa ylläpitorahoituksen puuttumisen takia. Metsähallituksen luoman hankkeen mukaan kaikilla kunnilla ei ole resursseja, jolloin taloudellisesti ei olisi järkeenkäypää ylläpitää lyhyitä moottorikelkkaväyliä yksin. Hankkeessa kehitettiin Oulun seudun kuntien yhteistyöpoolia sen toimivuudesta. Väyläsuunnitelman kartoituksesta selviää, että uusia linjauksia voisi tehdä liikenneturvan parantamiseksi, jolloin väylät siirrettäisiin pois riskialttiilta alueilta, kuten vesialueilta, rautateiltä ja ottamalla taajama-alueet huomioon. Lisäksi huoltoasemayhteyksiä voisi parantaa, säästää hiljaisia alueita sekä välttää aiheutuneita haittoja luonnonsuojelualueille, porotaloudelle, luontaiselinkeinolle ja kulttuuriperintökohteille. (Metsähallitus, 2019.)

Matkailutuotteen saatavuuden ja myynnin takaamisen vuoksi matkailuyrittäjille on tärkeää väyliä pysyvyys. Tämän takia hankkeessa mukana olleet yritykset toivovat moottorikelkkaurien muuttamista -reiteiksi. (Metsähallitus, 2019.)

Moottorikelkkaväylien sijaintitietoja ylläpitävät useat tahot. Selkeyden takia väylät ja niihin liittyvän paikkatietoaineiston ylläpito ja hallinta olisi hyvä saada pääosin yhtenäisen hallinnon alaisuuteen. Suurin syy, miksi tätä ei ole voitu tehdä, on resurssien puute päivityspalveluun. Retkikartta-palveluun tehtiin vuoden 2019 toukokuussa kattava päivitys. Kansallisessa Paikkatietohankkeessa yhdistetään valtion, maakuntien ja kuntien paikkatiedot ja siinä toteutetaan Suomeen digitaalinen ja yhtenäinen paikkatietovaranto. Paikkatietoalustan kautta avoimesti haettavaksi tulevat kuntien ja muiden valtakunnallisten hallinnoivien tahojen ylläpitämät paikkatiedot, kuten rakennus-, liikenneverkko-, maanpeitto- ja korkeussuhdetiedot sekä maastotietokohteet, kuten paikannimet ja ilmakuvat. Sellaiset urat, jotka ovat paikallisten harrastajien ylläpitämiä sekä kuntien, jotka eivät pidä yllä moottorikelkkauratietoja, eivät päädy Paikkatietoalustalle. (Metsähallitus, 2019.)

Metsähallituksen tekemässä hankkeessa päädyttiin siihen, että kokonaisvastuu moottorikelkkaväylästä tulisi olla yhdellä taholla. Vastaavalla organisaatiolla tulisi olla laaja osaaminen ja resursseja väylästä hallinnointiin turvallisen kelkkailun takaamiseksi. Hankkeessa esitetään harkittavaksi kyseiseen tehtävään Väylävirastoa, jonka tehtäviin kuuluisi väylästä ylläpito, rahoitus, paikkatiedon ylläpitäminen, kauden aikainen huolto ja rakenteista vastaaminen. (Metsähallitus, 2019.)

Lainsäädännön kehittämisen ehdotuksiin sisältyvät väylähoitomaksut, jotka tulisivat sellaisille moottorikelkkareiteille, joilla ei ole maksua ollenkaan. Koska moottorikelkkaurat ovat maksullisia ja moottorikelkkareitit eivät, ovat kelkkailijat kokeneet sen sekavaksi, sillä välillä viranomaisetkaan eivät ole tienneet, kuuluuko väylään olla maksullinen lupa vai saako siinä ajaa maksutta. Uudistuksen myötä kaikille virallisille pää- ja sivuväylille tulisi kelkkakohtainen vuosittainen maksu. Maksullisten väylien lisäksi hankkeessa ehdotetaan lakimuutoksia moottorikelkkaväylien uusiin luokitteluihin ja niiden merkitsemiseen erilaisilla liikennemerkeillä. Rautateiden ylitys tehdään usein laittomasti, joten hankkeen kehitysehdotus on, että rautateiden ylitykset olisivat vartioiduista tasoristeyksistä. Usein majoituspaikkoihin ja huoltoasemille pääsee

moottorikelkalla vain laittomasti, koska väylästä ei yllä niihin asti. Uuden tieliikennelain mukaan kelkkailijat saavat väliaikaisesti siirtymiin käyttää autoille tarkoitettua ajorataa. Hankesuunnitelmassa esitetään, että siirtymät merkittäisiin teiden varsille, joita pitkin siirtymät olisivat turvallisia. Niiden tulisi myös näkyä kartoissa, mikä helpottaisi matkailijoiden reittisuunnittelua. (Metsähallitus, 2019.)

5.2 Moottorikelkkailun historia

Moottorikelkkailu on 1920-luvulla alkanut toiminta, jolloin yhdysvaltalainen Carl Eliason rakensi itselleen jalkavaivaisena lumiajoneuvon metsästystä varten, ja haki sille patentin vuonna 1927. Eliason aloitti täten kelkkojen valmistuksen, joka jatkui 1960-luvulle saakka. Näiden kelkkojen myynti oli kuitenkin vähäistä, joten varsinainen moottorikelkkailukausi voidaan mieltää alkaneeksi vuonna 1959, jolloin kanadalainen Bombardier-yhtiö alkoi valmistamaan Ski-doo-merkkisiä moottorikelkkoja. Ski-doon menestyksen myötä muutkin valmistajat alkoivat kehittämään lumiajoneuvoja. Valmistajia on enimmillään ollut yli 150. Nykyään on kuitenkin jäljellä vain alle kymmenen moottorikelkkojen valmistajaa. Vuonna 1966 Metaxon aloitti Suomessa moottorikelkkojen valmistamisen Lumikko-merkkisenä. (Moottorikelkkamuseo, n.d.) Nykyään moottorikelkkoja valmistetaan noin 100 000–200 000 kappaletta vuodessa. Suurimmat valmistajat nykypäivänä ovat Lynx, Yamaha, Polaris, Arctic Cat ja Ski-Doo. (Monkkarit, 2018.)

Nykyiset muotonsa moottorikelkat ovat saaneet 1950-luvulla, jolloin voidaan katsoa niiden yleistymisen alkaneen. Alkuun moottorikelkat olivat työvälineitä lähinnä poronhoitajille, rajavartioiden ja muille viranomaisille. Moottorikelkkojen ajo-ominaisuuksien parantuminen, polttoaineen pienempi kulutus ja melun väheneminen ovat teknisen kehityksen ja ympäristövaatimusten ansiota. (Rautavaara, 2008, s. 7.)

5.3 Moottorikelkkailu Suomessa

BRP Finland Oy on Rovaniemellä toimiva Euroopan ainoa moottorikelkkatehdas, joka valmistaa Lynx- ja Ski-Doo-merkkisiä moottorikelkkoja ja toimittaa niitä aina Yhdysvaltoihin asti, vaikka päämarkkina-alueeseen kuuluvatkin Pohjoismaat. Koronapandemian aikana heillä moottorikelkkojen kysyntä nousi, kun ulkoilmassa vietetty aikakin kasvoi. Heillä tulee vuoteen 2026 mennessä jokaisesta tuoteryhmästä saataville sähköllä toimivia ajoneuvoja. (Tynkkynen, 2022.)

Moottorikelkkailusta löytyy internetistä ohjeita, mutta paikan päällä olevia koulutuksia on Suomessa hyvin vähän. Kelkkalehden päätoimittaja Jani Sipola järjestää ammattilaisille moottorikelkkailun työturvallisuus- ja käyttökoulutuksia. (Sipola, 2023.) KJ-Experience (n.d) tarjoaa Ylitorniossa moottorikelkkailuun kahden tunnin koulutuksen, jossa käydään läpi moottorikelkkailu alkeista alkaen. Koulutus heillä tapahtuu ohjatusti ajoharjoitteluradalla. Koulutuksessa käsitellään turvallisuussäännöksiä, kelkan hallintalaitteita ja hallintaa ennen varsinaista ajamista. Ajon harjoittelussa käydään läpi reitillä ajamista, kuten kaarreajoa, pysäyttämistä, peruuttamista ja ajoa kaltevalla alustalla. Ajoharjoittelu sisältää ajoharjoitteluradan jälkeen kahdestaan ajoa sekä virallisella reitillä ajamista lyhyen harjoitussafarin muodossa.

Moottorikelkkojen rekisteröinti tuli pakolliseksi vuonna 1995. Useat harrastavat moottorikelkkailua huviajeluna oman kodin tai vapaa-ajan asunnon läheisyydessä tai liikkumisen muotona paikasta toiseen. Osa moottorikelkkailijoista tekee myös pidempiä retkiä, esimerkiksi toiselle paikkakunnalle. (Päivänen, Virrankoski & Liikonen, 2006.)

Suomessa moottorikelkkakausi on parhaimmillaan alkukaudesta, jolloin lumet tulevat ja ajokelit alkavat sekä helmikuussa, jolloin on talvilomasesonki. Alkukaudesta usein moottorikelkkailijat haluavat päästä ajamaan uusilla kelkoillaan, jolloin he suuntaavat niin pohjoiseen, kun lunta on. Moottorikelkkasesonki riippuu myös paikasta. Keväällä kiinnostus moottorikelkkailua kohtaan

laantuu, sillä lumien sulaessa etelässä alkavat kesäharrastukset, kuten moottoripyöräily. (Sipola, 2023.)

5.4 Moottorikelkkailu Sodankylässä

Sodankylässä moottorikelkkauria on 860 kilometriä ja moottorikelkkareittejä 240 kilometriä (Julkunen, 2023). Sodankylän moottorikelkkailun vetovoimaktekijöihin voidaan Sodankylän kunnan matkailukoordinaattorin Marjo Harjulan (2023a) mukaan lukea se, että Sodankylä on lumivarma-alue.

Kelkkalehden päätoimittaja Jani Sipola (2023) kokee Sodankylän moottorikelkkamatkailun tilanteen olevan vähäistä. Sodankylän moottorikelkkailukauden hän kertoo alkavan paikallisilla samaan aikaan kuin yleisestikin, eli alkukaudesta. Hän kertoo, että moottorikelkkailu loppuu pääsiäisen kohdalla lähes kokonaan. Sipolan mukaan Sodankylän moottorikelkkamatkailun tilanne on huono infrastruktuurin puutteellisuuden vuoksi, eli siellä ei ole huollettuja uria tai reittejä ja moottorikelkkaväylästäjien opasteet ovat vanhoja. Hän kertoo moottorikelkkailijalle tärkeintä olevan moottorikelkkaväylästäjien kunto, jotka palvelevat myös moottorikelkan kuntoa. Sodankylässä moottorikelkkaväylästäjää aletaan hoitamaan liian myöhään tammi- ja helmikuun vaihteessa, kun lähikunnissa hoito alkaa jo joulukuun puolella. Sodankylässä on vain yksi ohimenevä reitti, joka palvelee juuri ohikulkevaa liikennettä eikä täten yöpyviä moottorikelkkailijoita kunnassa paljoa ole. Moottorikelkkailijoille tärkeimpiä palveluita ovat majoitus-, polttoaine-, ravitsemis- ja kauppapalvelut.

Sodankylässä on Jani Sipolan (2023) mukaan mielenkiintoisia moottorikelkkaväylästäjiä myös useissa tuntureissa, joiden potentiaali jää käyttämättä niiden kapeuden ja huonokuntoisuuden vuoksi. Huonosti huollettu moottorikelkkaväylästäjä karkottaa moottorikelkkailijoita, sillä siinä ajaessa moottorikelkka voi pahimmillaan mennä rikki ja tuottaa turvallisuusriskejä. Moottorikelkkaväylästäjää on katkonut urien poistaminen käytöstä. Moottorikelkkaurilla ajaessa täytyy olla erillinen lupa, eivätkä ne ole lainvoimaisia reittejä. Täten maanomistaja voi päättää, ettei halua moottorikelkkojen kulkevan hänen omistamallaan maalla,

minkä takia Sodankylässä on Pomokairan moottorikelkkaura otettu pois käytöstä. Kyseinen ura on Sipolan mukaan matkailun näkökulmasta yksi potentiaalisimmista kohteista. Moottorikelkkaliikenteen lisääntyminen Sodankylässä tällä hetkellä väylästöjen hoidon ollessa heikossa kunnossa, huonontaisi tilannetta entisestään.

Suomessa moottorikelkkailun tuotteistaminen matkailuksi koostuu reittikelkkailusta, koska freeride-alueet ovat hankalia lumen vähyyden vuoksi. Sodankylään moottorikelkkamatkailijoita voisi houkutella parhaiten tehostamalla moottorikelkkaväylästöjen ylläpitoa ja hoitoa. Tunnettavuutta Sodankylälle voisi luoda moottorikelkkailuun liittyvien tapahtumien myötä, mutta heikko pääpalvelu, eli väylästö ei houkuttele moottorikelkkailijaa. (Sipola, 2023.)

Sodankylässä moottorikelkkareittejä hoitaa Pyhä-Luosto Vesi Oy Kittilän kunnan rajalle asti. Heillä on kaiken kaikkiaan 425 kilometriä reittejä hoidettavana. He ylläpitävät sekä pitkiä, omatoimisten moottorikelkkailijoiden käyttämiä reittejä, sekä moottorikelkkasafarin reitistöä Luostolla. Pyhä-Luoston moottorikelkkareitit he käyvät hoitamassa kerran viikossa ja pitkät reitit he hoitavat joka toinen viikko. Safarin moottorikelkkareittiä he aloittavat ylläpitämään jo marraskuussa ja pitkiä reittejä he hoitavat tammikuun alusta noin viikolle 15. (Alanne, 2023.)

5.5 Ympäristövaikutukset

Moottorikelkkailulla on useita negatiivisia vaikutuksia ympäristöön. Ne voidaan tiivistää luonnon vaikutuksiin, vedellisiin ja maaperällisiin vaikutuksiin, kasvillisuuden vaurioihin, maan ja veden laadun vaikutuksiin sekä melusaasteeseen. (Winter Wildlife Alliance, n.d.)

Hiilipäästöt ovat melusaasteen lisäksi suurimpia ongelmia moottorikelkkailussa. Moottorikelkkojen teknologia on kuitenkin kehittynyt paljon, jonka avulla päästöt ovat pienentyneet merkittävästi. (Black Widow, 2021.) Merkittävämät melulähteet moottorikelkassa ovat moottori, tela ja pakoputki, joiden

lisäksi melun määrään vaikuttavat ajotapa ja ajoalusta. Moottorin aiheuttama ääni on alhaisissa nopeuksissa kokonaismelupäästön kannalta merkittävin. Suurilla nopeuksilla telan aiheuttama ääni nousee merkittävästi melutasojen kannalta. Moottorikelkalla ajamiselle tyypillistä on kiihdytys ja jarrutus, varsinkin metsäreiteillä, joissa nopeuden ylläpitäminen on hankalaa. Nopeuden lisääminen aiheuttaa melupäästön kasvun. (Liikonen, ym. 2007.)

Moottorikelkkojen vauhti ja liike aiheuttaa rasitusta villielämälle. Niiden takia kasvillisuus tuhoutuu, tehden eläimille vaikeammaksi riittävän ravinnon löytämisen. Kasvillisuus kärsii, kun moottorikelkat tuhoavat niiden juuret lumen alta. (Durham, 2010.)

Moottorikelkalla ajaminen tunturien päällä ja umpilumessa ajelu ovat pääosin kiellettyä, jollei niihin ole maanomistajan lupaa. Tällaiset luvattomat ajelut ovat haitallisia porotaloudelle ja ne kuluttavat luontoa. Lumipeitteen tulee olla vähintään 20 senttimetriä, jotta maastoajo on luvallista. Ajajan itse täytyy arvioida, ettei ajaminen ole haitaksi porohoitotöille. (Metsähallitus, 2022.)

Sähköistetyt ajoneuvot ovat nousseet viime vuosina esille ja niitä onkin paljon tuotettu ja ostettu. Samoin ollaan tekemässä ja tehty moottorikelkoille, jotka ovat saasteettomuuden lisäksi meluttomia (Höyry, n.d). Sähkökelkat sopivat erityisesti safaritoimintaan. Suomessakin Rovaniemellä valmistetaan sähköisiä moottorikelkkoja. (KV toimitus, 2019.) Suomessa sähkökelkkoja voi kokeilla safareilla Rovaniemellä, Levillä ja Ylläksellä (Aurora Emotion, n.d).

Moottorikelkkailun sähköistämisen lisääntyminen sopii hallituksen kärkihankkeisiin ilmastonmuutoksen torjunnassa. Useilla safareilla on jo sähkökelkat kokeilussa. Monesti safarit ovat melko lyhyitä, minkä takia vielä melko lyhytkes- toiset akkujen käyttöajat sopivat niiden toimintaan. Metsähallituksen hank- keessa ”moottorikelkkailun edellytysten kehittäminen osana kestävää luonto- matkailua”, yritystoiminnan monipuolistamissuunnitelmassa ehdotetaan säh- kökelkkailun ohjeistamista siten, että tulevaisuuden kelkkailuun voisi tuoda tie- liikenteen tavoin erilaiset päästöihin perustuvat maksut tai päästövähennykset

erisuuruksille päästöille. Moottorikelkkojen kasvihuonepäästöjen osuus on liikenteen kokonaispäästöistä 0–0,5 prosenttia. (Metsähallitus, 2019.)

5.6 Moottorikelkkailun turvallisuus

Moottorikelkkareiteillä saattaa olla epätasaisuuksia tai valaistusolot voivat olla huonoja, joiden takia vauhti tulee sovittaa reitin kunnon mukaan. Epätasaisuuksien tullen täytyy ajajan ja matkustajan olla varuillaan joustamassa jaloillaan, jolloin on mahdollista välttää voimakas isku selkään. Ajaessa voi istua, seistä tai pitää toista polvea penkin päällä toisen jalan ollessa suorana. Moottorikelkkaväylästä saattaa olla esteitä, joita on ensinnäkin varottava, mutta myös asettaa paikalle väliaikainen varoitus muille ajajille, esimerkiksi kepillä. Suuremmista vaurioista tulisi aina ilmoittaa reitin ylläpitäjälle. Pysähtyessä reitille, on se aina pidettävä avoinna pysähtymällä mahdollisimman reunaan. Kuitenkaan jyrkkiin mutkiin tai mäkiin ei saa pysähtyä huonon näkyvyyden takia. (Rautavaara, 2008, s. 36–41.)

Jääpeitteisellä vesialueella ajaessa nopeus on enintään 80 kilometriä tunnissa ja maastossa maa-alueella enintään 60 kilometriä tunnissa (Liikenneturva, n.d). Jäisellä alustalla suksien ohjauskyky ja telan pito heikkenee, jonka takia jäisellä alueella ajaessa tulisi nopeus jälleen sovittaa tilanteeseen sopivaksi. Muita vaaratekijöitä jääpeitteisellä vesialueella ovat heikko jää ja sulat paikat. (Rautavaara, 2008, s. 52.) Hukkuminen on yleinen kuolinsyy moottorikelkailijoille: kaksi kolmesta moottorikelkkailijoiden kuolemaan johtavasta turmasta tapahtuu jäällä. Vesialueiden päälle ei aina muodostu kantavaa jääpintaa, joka tekee vesialueilla ajamisesta petollista. (Saarinen, 2021.)

Ryhmässä ajaminen on turvallisempaa kuin yksin ajaminen, esimerkiksi eksyessä tai moottorikelkan jäädessä umpihankeen jumiin. Apuvälineitä kannattaa myös olla, kuten retkilapio, jolla saa kaivettua tietä lumpeen uponneelle kelkalle. Moottorikelkan jäädessä lumpeen jumiin, voi telan ote irrota lumesta, jolloin se alkaa pyöriä tyhjää. Pitoa voi koittaa saada kallistelemalla moottorikelkkaa puolelta toiselle. Toinen keino jumiin jääneelle moottorikelkalle on sen

peruuttaminen ja suoraan ajaminen vuorotellen. Kelkan perää voi yrittää nostaa sivulle, jotta tela saisi taas otteen. Kenties kaikista käytetyin keino on polkea jaloin lunta luomalla niin sanotun kiitoradan. (Rautavaara, 2008, s. 55.)

Moottorikelkkoja käytetään kuluttajille suunnattuna palveluna moottorikelkkasafareina ja vuokrattuina. Moottorikelkkasafaripalvelun tarjoaja sekä moottorikelkan vuokraaja ovat vastuussa asiakkaiden turvallisuudesta. (Turvallisuus- ja kemikaalivirasto, n.d.-b.)

Moottorikelkkasafarista tulee laatia turvallisuusasiakirja. Siinä pitää ottaa huomioon kaikki palvelun eri vaiheet varustautumisesta ja opastuksesta safarin loppuun asti. Turvallisuusasiakirjassa tulee kuvata moottorikelkkareiteistä reittien lähtöpaikat, pelastuspisteet, pituus, vaativuus ja erityiset vaaranpaikat. Samassa asiakirjassa on tultava ilmi reittien valinta ja miten reittien ja kaluston turvallisuus tarkastetaan kauden aluksi ja kauden aikana. (Turvallisuus- ja kemikaalivirasto, n.d.-b.)

Moottorikelkkailun vaarojen tunnistamisessa täytyy ottaa huomioon reittien erityispiirteet ja vaarat. Näitä ovat nopeusrajoitukset, kapeat tai jyrkät kohdat, teiden, vesistöjen, latujen tai muiden reittien ylitykset ja risteykset, huonokuntoiset kohdat, pitkät reitit sekä kielletyt alueet tai ajosuunnat. Asiakkaiden osaamisen turvallisuustekijöitä ovat moottorikelkan ajokokemus, kielitaito ja kyky omaksua opetusta sekä taitotasoltaan ja odotuksiltaan eritasoinen ryhmä. Kalustoon ja varusteisiin liittyviin vaaroihin lukeutuvat tekniset viat, hätäkatkaisimen ja nopeudenrajoittimen toiminta, hallintalaitteiden käytön opastus ja mahdolliset virhetilanteet sekä matkapuhelinten katvealueet. Olosuhdetekijöiden riskeihin kuuluvat sää- ja keliolosuhteet, lumi- ja jäättilanne sekä sivullisten toiminta, esimerkiksi muut moottorikelkkailijat, hiihtäjät, jalankulkijat ja eläimet. Poikkeavat tilanteet voivat myös aiheuttaa vaaratilanteita, kuten lumimyrsky tai nopea säämuutos, asiakkaan eksyminen sekä onnettomuus tai sairaskohtaus. (Turvallisuus- ja kemikaalivirasto, n.d.-b.)

Palveluiden markkinointimateriaalien täytyy kuvata tarjottavia toimintoja ja turvallisuusvaatimuksia, eli mainoskuvassa olevien tulee käyttää kypärää sekä

muita asianmukaisia varusteita, eikä kuvassa saa esiintyä vaarallisia toimintatapoja, kuten moottorikelkalla hyppäämistä. Asiakkaalle tulee safariin osallistuessa antaa riittävä opastus vaadittavaan osaamiseen ja varusteisiin sekä moottorikelkan toimintaan ja käyttöön. Safarin turvallisuuteen riittävät tiedot tulee myös antaa osallistujalle. Näiden tietojen perusteella asiakas pystyy itse päättämään, pystyykö tai haluaako hän osallistua safarille. Ennen liikkeellelähtöä tulee varmistaa safarille osallistuvien asiakkaiden osaaminen ja valmius kelkan kuljettamiseen. Asiakkaalla tulee olla kyky hallita moottorikelkkaa reitillä kaikissa tilanteissa. Lisäksi asiakkaan on osattava moottorikelkkailun perussäännöt, käsimerkit ja turvallisuusohjeet. Perehdyttämiseen ja ajokokeiluun voi rajata turvallisen harjoittelualueen. (Turvallisuus- ja kemikaalivirasto, n.d.-b.)

Onnettomuustietoinstituutti (OTI) työskentelee liikenneonnettomuuksien ennaltaehkäisemiseksi Suomessa. Vuonna 2019 korvattiin liikennevakuutuksesta 634 moottorikelkkailussa tapahtunutta henkilövahinkoa. Onnettomuustietoinstituutti on laatinut Turvallisuus- ja kemikaaliviraston kanssa suositukset moottorikelkkailun riskien vähentämisestä moottorikelkkailuyrittäjille. Suositukset on jaettu kolmeen osaan – turvallisuus ja ajantasainen opetus, reittien ja nopeuden suunnittelu asiakasryhmän mukaan sekä opaskoulutukseen sisällyttäminen kelkalla ajamisen riskeistä. (Onnettomuustietoinstituutti, n.d.) Samat suositukset voivat sopia myös omatoimiselle aloittavalle moottorikelkkailijalle.

Ensimmäisessä osassa suositellaan turvallisuusvälineiden hankkimista, joita ovat leukasuojalliset kypärät, rintasuojat sekä huurtumattomat ajolasit. Moottorikelkkojen hankinnassa tulisi huomioida se, että moottorikelkan kapeus tekee siitä helpommin kaatuvan ja korkealla istuvan matkustajan painopiste lisää kaatumisen riskiä. Safarikelkkojen ja asiakkaiden näkyvyyttä lisää heijastavat korkeat viirit sekä asiakkaiden huomioliivit. Moottorikelkkaopetuksen runko on laadittu 1980–1990 luvulla, jolloin asiakkaat olivat pääosin suomalaisia yritysasiakkaita. Nykyisin kuitenkin asiakasryhmä koostuu suuremmasta skaalasta, jolloin myös kelkkaopetuksen sisältö tulisi tarvittaessa uudistaa. Kokemattomia asiakkaita kannattaa neuvoa valitsemaan pienempitehoinen

moottorikelkka, jolloin moottorikelkan vuokrauksen omavastuu voisi olla pienempi. (Onnettomuustietoinstituutti, n.d.)

Toisessa osassa suositaan esteettömiä reittejä, joiden avulla on mahdollista vähentää vakavien törmäyksien vaaraa. Suosituksessa ehdotetaan nykyisen suositellun nopeuden, joka on 40 kilometriä tunnissa, pienentämistä ryhmän hitaimpien mukaan. Tällöin letkassa ajamisesta tulee turvallisempaa, kun hitaammat moottorikelkkailijat eivät yritä saada muita kiinni. Moottorikelkkasafarin pituuden lyhentäminen voi usein olla tarpeellista, sillä osalle asiakkaista kolmen tunnin pituinen safari voi olla fyysisyyden rajoissa liian pitkä. (Onnettomuustietoinstituutti, n.d.)

Opaskoulutukseen moottorikelkkojen ajamisen riskin tiedon sisällyttäminen ehkäisee moottorikelkkaonnettomuuksia, koska oppaalla on safarilla tärkeä rooli. Kiihtyvyydestä tulee huomata, että moottorikelkka kiihtyy usein nopeammin kuin asiakas saattaa olettaa. Liikenneympäristö lumessa, metsässä, jäässä, pimeässä ja kylmässä voi olla asiakkaalle vierasta. Jäällä ajaessa on jään paksuuden oltava vähintään 20 senttimetriä teräsjäätä, jonka lisäksi railot tulee kiertää vähintään 100 metrin etäisyydeltä. Ajaminen hankaloituu, kun kuskin lisäksi kyydissä on matkustaja. Olosuhteiden muuttuminen ajossa, kuten odottamaton lumisade tai jäältä ajamisesta metsään ajamiseen siirtyminen vaativat kokemattomalta asiakkaalta aikaa sopeutumiseen. Kuljettajan vaihtuessa kesken ajoa, tulee kelkkaopetus kerrata uudelleen. Reitin taukojen aikana oppaan tulee huolehtia moottorikelkkojen pysäköinnistä siten, ettei satu törmäyksiä tauon päätyttyä. Moottorikelkan käsittely on tärkeää, ja oppaan tuleekin opettaa ryhmälleen, miten toimitaan moottorikelkan osuessa lumipattiin tai sen ajautuessa reitiltä pehmeään lumeen. Asiakkaita tulee vielä muistuttaa muiden moottorikelkkailuun liittyvien riskien lisäksi samoista perusriskeistä, joita muillakin moottoriajoneuvoilla liikuttaessa voi ilmetä, kuten arviointivirheitä. (Onnettomuustietoinstituutti, n.d.)

5.7 Lainsäädäntö

Moottorikelkalla maastossa saa ajaa 15 vuotta täyttänyt henkilö. Alle 15-vuotias saa harjoitella kelkkailua alueella, joka voidaan sulkea esimerkiksi ajoharjoittelun takia. Virallisella moottorikelkkareitillä ajaessa tulee olla vähintään T-luokan ajokortti. Virallisen moottorikelkkareitin tunnistaa liikennemerkkeistä. Moottorikelkkailijan on osattava oikea ja turvallinen kelkan käyttö sekä tiedettävä moottorikelkkailun liikennesäännöt. (Liikenneturva, n.d.) Maastossa maa-alueella moottorikelkalla suurin sallittu ajonopeus on 60 kilometriä tunnissa, tiellä ajattaessa 40 kilometriä tunnissa, jääpeitteisellä vesialueella 80 kilometriä tunnissa, mutta jääpeitteisen vesialueen kelkkaauralla nopeuden on oltava enintään 60 kilometriä tunnissa ja kuljettaessa moottorikelkkaan kytketyllä reellä henkilöitä, on nopeusrajoitus 40 kilometriä tunnissa. Moottorikelkkaillessa kypärä on pakollinen ajovaruste sekä kuljettajalla että kyydissäolijalla. Kunnolliset kelkkakengät suojaavat mahdollisilta vammoilta, ajolasit suojaavat tuulelta varmistaen hyvän näkyvyyden, ajohanskat suojaavat ja lämmittävät käsiä sekä helpottavat hallintalaitteiden käyttöä. Moottorikelkkaillessa turvallisuutta lisää siihen suunniteltu heijastimellinen ajopuku, joka antaa samalla suojaa pakkaselta ja tuulelta. (Ajokortti-info, 2022.)

Ennen moottorikelkalla ajamista tulee huomioida, että ajoneuvo on rekisteröity liikennekäyttöön ja lakisääteisen liikennevakuutuksen on oltava voimassa. Moottorikelkalla ei saa ajaa ollenkaan, jos se on liikennekäytöstä poistettu ja vakuuttamaton. Monet saattavat kesäkauden aikana poistaa ajoneuvon tieliikennekäytöstä ja irtisanoa liikennevakuutuksen, mutta ne pitäisi ottaa aina uudelleen voimaan, kun ottaa ajoneuvon takaisin käyttöön. (Liikennevakuutuskeskus, 2020.)

Moottorikelkkailua voi Suomessa harrastaa moottorikelkkailureiteillä ja kuntien sekä Metsähallituksen ylläpitämillä moottorikelkkaurilla. Moottorikelkkaväylien valtakunnallista yhteenlaskettua pituutta ei tarkasti tiedetä, mutta sen on arvioitu olevan 17 000–25 000 kilometriä, joista Metsähallituksen ylläpitämiä moottorikelkkauria on 3 690 kilometriä (Metsähallitus, 2019). Metsähallituksen moottorikelkkaurat ovat maksullisia ja epävirallisia reittejä, jonne

moottorikelkkailija voi hankkia uraluvan (Metsähallitus, n.d). Maanomistajan tai -haltijan lupa tarvitaan aina, kun liikkuu maastossa, paitsi omalla maa-alueella (Liikenneturva, n.d). Jokamiehen oikeudet eivät sovellu moottorikelkkailuun, sillä jokamiehen oikeudella ei saa ajaa moottoriajoneuvolla maastossa (Luontoon, n.d).

6 MOOTTORIKELKKAMATKAILU JA MOOTTORIKELKKAMATKAILIJA

Moottorikelkkamatkailulle on tässä opinnäytetyössä yhdessä toimeksiantajan kanssa pohdittu erilaisia määritelmiä. Yhdenlainen moottorikelkkamatkailijaprofiili tulee Sodankylään yöpymään toiselta paikkakunnalta, useimmiten joko omalle mökille tai etsien vuokrattavaa mökkiä tai Airbnb-tyylistä majoitusta. Sinne matkailija tuo oman moottorikelkkansa ja matkustaa siellä viipyvän aikansa pääsääntöisesti moottorikelkalla ja mahdollisesti vierailee viereisissä kunnissa. Matkailija käyttää lähestulkoon pelkästään sodankyläläisiä palveluita ollessaan siellä. Toinen matkailijaprofiili koostuu matkailijoista, jotka tekevät äsken mainitun matkan toiselle paikkakunnalle, ja lähtevät sieltä moottorikelkalla vierailemaan Sodankylässä. Tällöin he käyttävät vain väliaikaisesti sodankyläläisiä palveluita, mahdollisesti jopa majoittuvat siellä hyvin lyhytaikaisesti. Kolmas moottorikelkkamatkailijaprofiili tulee Sodankylään moottorikelkkatapahtuman takia, joita useimmiten maaliskuun/huhtikuun taiteessa järjestetään.

6.1 Moottorikelkkailijaprofiili ja ostokäyttäytyminen

Kuten Työ- ja elinkeinoministeriön tutkimuksesta saatiin selville, aktiivimatkailijan profiili sopii parhaiten tässä opinnäytetyössä tutkittaviin moottorikelkkamatkailijoihin. Marraskuussa 2015 MIR Link Oy toteutti Moottorikelkkatutkimuksen, jonka avulla kerättiin tietoa moottorikelkkailun harrastajista. Tutkimuksen mukaan erityisesti miehet harrastavat moottorikelkkailua, sillä siihen

vastanneista 944 henkilöstä 93 prosenttia oli miehiä ja 7 prosenttia naisia. Tutkimukseen vastanneiden ikäjakauma oli nuorista eläkeläisiin, mutta suurin osa vastanneista harrastajista oli 30–39-vuotiaita ja toiseksi suurinta ikäryhmää edusti 20–29-vuotiaat. Kolmanneksi suurin ikäryhmä puolestaan oli 40–49-vuotiaat. Suurin osa vastanneista asuu talouksissa, joissa tulot ovat 25 000–50 000 euroa vuodessa ja toiseksi eniten tulot olivat 50 000–75 000 euroa vuodessa. Kolmanneksi suurin ryhmä edusti talouksia, joissa vuoden tulot olivat 75 000–10 000 euroa vuodessa. Harrastuksinaan moottorikelkkailun lisäksi vastanneet harrastivat muitakin moottoriurheilulajeja. Muita harrastuksia oli erityisesti kalastus, metsästys, vaellus sekä juokseminen. Lähes 40 prosenttia vastanneista ajaa moottorikelkalla kahdesta kolmeen kertaan viikossa ja noin 20 prosenttia harrastaa kelkkailua viikoittain. Silloin tällöin moottorikelkalla ajavia oli vain hieman vähemmän kuin viikoittain ajajia. Erityisesti vastaajat ajoivat moottorikelkoilla Lapin reissuillaan sekä omalla mökillään. Lähes 90 prosenttia vastanneista ajoi yleisillä kelkkareiteillä ja lähes 50 prosenttia ajoi reittien ulkopuolella metsissä ja jäällä. Näiden lisäksi vastaajat mainitsivat omalla maalla tai tontilla ajamisen sekä yleiset radat ja yksityiset kelkkareitit. Vastanneista suurin osa omistaa oman moottorikelkan. Moottorikelkkamerkeistä vastanneiden suosiossa on Lynx, jonka jälkeen järjestyksessä tulevat Polaris, Ski-Doo, Arctic Cat ja Yamaha. (Leht mets, 2016a.)

Tutkimuksen toisessa osassa selvitettiin moottorikelkkailijoiden kulutustottumuksia pääasiassa verkkokauppojen ja internetin osalta. Moottorikelkkaharrastajista 52 prosentilla on useimmin käytössä internettiselain älypuhelimessa. Tietokonetta käyttää 33 prosenttia ja 15 prosenttia tablettilaitetta internetin selaamiseen. Vastaajista 94 prosenttia on tehnyt hankintoja internetissä kotimaisesta verkkokaupasta ja 89 prosenttia ulkomaisista verkkokaupoista. Kaksi suosituinta verkkokauppaa olivat kotimainen Motonet ja ulkomainen Sledstore. (Leht mets, 2016b.)

Ympäristöministeriön moottorikelkkailijoille luomassa kyselyssä selvisi, että jopa 96 prosenttia heistä oli miehiä ja suurinta ikäluokkaa edustivat 45–59-vuotiaat, joita oli kyselyyn vastanneista yli 40 prosenttia. Ammattiryhmältään työntekijöitä oli suurin osa kyselyyn vastanneista, sillä heitä oli 30 prosenttia.

Yhden moottorikelkan omisti yhdeksän kymmenestä vastanneesta, kaksi moottorikelkkaa omisti kahdeksan prosenttia ja useampi kelkka oli kahdella prosentilla vastanneista. Hyötykelkkoja oli 38 prosentilla, retkikelkkoja 32 prosentilla ja urheilukelkkoja 26 prosentilla vastanneista. Moottorikelkkailua yli neljä vuotta harrastaneita oli 86 prosenttia vastanneista. Pitkiä moottorikelkka-retkiä vastaajista teki puolet, joista yli viisi yötä vuodessa teki neljännes ja viisi prosenttia vastanneista yli 15 yötä. Moottorikelkkailun aloittaa puolet vastanneista joulukuussa, viidennes marraskuussa ja toinen viidennes tammikuussa. Lopetus puolestaan vastaajilla sijoittuu yleisimmin huhtikuulle. (Päivänen, Virrankoski & Liikonen, 2006.)

6.2 Haasteet

Aiheen moottorikelkkamatkailu riskinä on vähäluminen talvi, jolloin kelkkailu ei ole mahdollista. Riskiksi voidaan myös luetella moottorikelkkailijoiden kiinnostus, joka Kelkkalehden päätoimittajan Jani Sipilän (2023) mukaan laskee kohti loppusesonkia, eli kiinnostus kelkkailuun on hänen mukaansa parhaimmillaan joului- /tammikuun aikaan. Muihin riskeihin lukeutuvat ilmastonmuutos sekä sesonkiluontaisuus ja sesonkien vaihtelut.

Ilmastonmuutos on pitkäkestoinen ja globaali ilmiö, jonka vaikutukset Lappiin ovat erityisen voimakkaat niin positiivisesti kuin negatiivisestikin. Maakunnan matkailun kehittämiseen hyvät edellytykset ovat tulleet lumivarmoista talvista. Tulevaisuudessa kylmä- ja talviteknologian palveluita tulee pystyä tarjoamaan lämpimämmässä ilmastossa. Lapissa on arvioitu lumipeitepäivien määrän vähenevän 20–30 prosenttia nykyisestä tämän vuosisadan loppuun mennessä, mikä johtuu erityisesti talvilämpötilojen noususta. (Lapin liitto, 2011.)

Lapin liitto (2011) käynnisti vuonna 2009 maakunnallisen ilmastostrategian valmistelun, jonka tavoitteena on käynnistää jatkuva prosessi ilmastoasioiden huomioimiseksi Lapissa ja lisätä tietoisuutta ilmaston ja sen muuttumisen merkityksestä. Ilmastostrategia on laadittu vuoteen 2030 asti. Sen yhteydessä selvitettiin myös ilmastomuutoksen vaikutuksia luontoon ja yhteiskuntaan

Lapissa, tunnistettiin keinoja ilmastonmuutoksen hillitsemiseen sekä määritettiin niitä toimenpiteitä, joilla sopeutua ennakoituihin vaikutuksiin.

Lapissa matkailualan haasteena on ammattitasoisen työvoiman saaminen ja alan vetovoiman hiipuminen koulutuksen ja työn kannalta. Lapin matkailun tavoitteena on ympärivuotisen matkailun kasvattaminen, joka vaatii tuotekehitystä sekä huolellista segmentointia ja panostuksia kansainväliseen markkinointiin. Huomiota tulee myös kiinnittää Lapin saavutettavuuteen, erityisesti lentoyhteyksien kannalta. (Lapin Luotsi, 2018.)

7 TUTKIMUSMENETELMÄT

Käytän tutkimuksessani sekä laadullisia että määrällisiä tutkimusmenetelmiä. Haastatteluaineistot ovat laadullisia. Kyselyaineisto antaa sekä laadullisia että määrällisiä tuloksia, sillä se sisältää valmiita vastausvaihtoehtoja ja avoimia vastauskohtia. Valmiit vastausvaihtoehdot antavat numeerisia aineistoja ja avoimet vastauskohdat kuvailevia. Koen tarpeelliseksi yhdistää molemmat tutkimusmenetelmät saadakseni kyselyyn mahdollisimman monipuolisia kysymyksiä. Aineistolähteisyys voidaan usein yhdistää laadulliseen tutkimukseen ja teorialähtöisyys määrälliseen tutkimukseen, mutta kyseinen erottelu ei ole yleistettävissä. Määrällinen ja laadullinen tutkimusote ei sulje toinen toistaan pois tai kilpaile keskenään. Molempia tutkimusotteita voidaan käyttää samassa tutkimuksessa. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka, 2006a.)

Käytän tutkimuksessani menetelmätriangulaatiota yhdistämällä kyselyn ja haastattelun tutkimusaineiston hankinnassa. Triangulaatio tarkoittaa erilaisten menetelmien, tutkijoiden, tiedonlähteiden tai teorioiden yhdistämistä tutkimuksessa. Triangulaatiossa on kyseessä moninäkökulmaisuus tai paradigmaisuus, eli useiden menetelmien tai lähestymistapojen yhdistäminen. Menetelmätriangulaation avulla pystyy parantamaan tutkimuksen luotettavuutta. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka, 2006c.)

7.1 Laadullinen tutkimus

Laadullinen, eli kvalitatiivinen tutkimus on menetelmäsuuntaus tieteellisessä tutkimuksessa. Sen tarkoitus on kokonaisvaltaisesti ymmärtää kohteen laatua, ominaisuuksia ja merkityksiä. (Jyväskylän yliopisto, 2021a.) Laadullinen tutkimus ei ole vain yhdenlainen tapa tutkia, sillä se sisältää useita erilaisia traditioita, lähestymistapoja sekä aineistonkeruu- ja analyysimenetelmiä. Se tutkii elämismailmaa, jonka keskiössä ovat merkitykset. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka, 2006a.)

Laadullisessa tutkimuksessa usein aineistoa tarkastellaan kokonaisuutena. Sen ajatellaan selventävän jonkin yksittäiseksi ymmärretyn sisäisesti johdonmukaisen kokonaisuuden rakennetta. Siinä kaikki luotettavina pidetyt ja tutkittavaan ongelmaan kuuluviksi mielletyt asiat pitää selvittää siten, että ne eivät ole ristiriidassa selvitettävän tulkinnan kanssa. Laadullisessa tutkimuksessa tutkittavia on rajallinen määrä, koska yksilöiden väliset erot eivät ole tilastollisesti niin merkittäviä, että suuri tutkittavien määrä olisi tarpeellista. (Alasuutari, 2011, s. 38–39.)

Laadullinen tutkimus on aina sekä empiiristä, eli eri aineistoihin ja niiden analyysiin perustuvaa, että teoreettista. Teoria laadullisessa tutkimuksessa tarkoittaa sen jäsennellyä esittämistä. Se on tieteellistä kirjallisuutta ja aiemmin tehtyjä tutkimuksia tutkittavasta aiheesta. Jäsennellyllä esittämisellä tarkoitetaan tutkimustehtävän näkökulmasta toimivaa teorioiden valitsemista, erittelyä sekä keskinäistä järjestämistä. (Juhila, n.d.-a.)

Kuten mainittu, laadullisessa tutkimuksessa on paljon erilaisia lähestymis- ja analyysitapoja. Siitä huolimatta laadullisella tutkimuksella on ominaispiirteitä, joista kaikki eivät kuitenkaan ole aina läsnä tutkimuksessa. Näitä ominaispiirteitä ovat muun muassa kvalitatiivisen aineiston suosiminen, subjektiivisuuden arvostaminen, monimutkaisuuden sietokyky sekä painotus mitä- ja miten-ky-symyksille. (Juhila, n.d.-b.)

Yllä mainitut ominaispiirteet kuuluvat tässä opinnäytetyössä tehtävään tutkimukseen. Kvalitatiivista aineistoa suositaan, kun etsitään teorialähteitä. Subjektiiivisuuden arvostaminen nousee opinnäytetyössä esille, kun kerätään aineistoa, sillä jokaisella haastateltavalla tai kyselyyn vastaavalla on omat henkilökohtaiset mielipiteet ja kokemukset. Käsitykset, kokemukset ja näkemykset eivät ole kuvattavissa yksioikoisena, jolloin aineiston analysoimiseen tarvitaan monimutkaisuuden sietokykyä. Mitä- ja miten-kysymykset puolestaan viittaavat kuvailevaan kysymykseen, jonka vastauksetkin ovat kuvailevia.

7.2 Määrällinen tutkimus

Määrällisessä tutkimuksessa kohdetta kuvataan ja tulkitaan tilastojen ja numeroiden avulla (Jyväskylän yliopisto, 2015). Määrällisessä tutkimuksessa tieto esitetään numeroin. Muita ominaispiirteitä määrälliselle tutkimukselle ovat tiedon strukturointi, mittaaminen sekä tutkimuksen objektiivisuus ja suuri määrä vastaajia. Se tyypillisesti kertoo, kuinka moni, kuinka usein ja kuinka paljon. (Vilkka, 2007.) Määrälliseen tutkimukseen valitaan aineistonkeruutavaksi kyselylomake, systemaattinen havainnointi tai valmiiden rekisterien ja tilastojen käyttö. Tutkimusaineiston keräämistavasta huolimatta, tutkimuskohteiksi sopivat ihmiset ja kulttuurituotteet. (Vilkka, 2021, luku 4, kohta Tutkimusaineiston keräämisen tavat.)

Määrällisessä tutkimuksessa voidaan pyrkiä tekemään yleistettäviä päätelmiä, jos tutkitusta perusjoukosta on tehty tarkka otos. Tutkimuksen kohteena olevaa ilmiötä tai sitä, kuinka yleisestä ilmiöstä on kyse, voidaan kuvata määrällisillä menetelmillä. Määrällisin menetelmin on mahdollista tutkia todennäköisyyksiä ja tilastollisia yhteyksiä eri asioiden välillä. (Saaranen & Puusniekka, 2006d.)

Ideointivaiheessa päätetään, mitä tutkimussuunnitelma sisältää, jonka jälkeen valitaan tutkimusmenetelmä ja viimeisenä aineiston keräämisen tapa. Lopulta päätetään tutkimusaineiston tarvittava koko, jotta tutkimusongelmaan voidaan vastata kattavasti. Havaintoyksikkö tarkoittaa tutkittavaa kohdetta, josta

muodostuu otos. Perusjoukolla tarkoitetaan tutkimuksessa määritettyä joukkoa ihmisiä. Otantaan on erilaisia vaihtoehtoja, kuten esimerkiksi kokonaisuotanta, yksinkertainen satunnaisuotanta ja systemaattinen otanta. Perusjoukosta on mahdollista tehdä edustava otos tai siitä voidaan valita tutkimukseen kaikki perusjoukon havaintoyksiköt. Ilman otantamenetelmän käyttöä otetaan koko perusjoukko mukaan tutkimukseen, mikä tarkoittaa kokonaistutkimusta. Toteutunut otos tarkoittaa aineistoon vastanneiden määrää. (Vilka, 2021, luku 4, kohta Otannan suunnittelu.) Jos tutkijalla ei ole tietoa kaikista havaintoyksiköistä, on niiden satunnainen valinta koko perusjoukosta mahdotonta. Silloin on valittava harkinnanvarainen näyte. (Mattila, n.d.)

Tekemässäni internet-kyselyssä on valmiita vastausvaihtoehtoja, jotka antavat numeerisia vastauksia. Ne ovat tyypillisiä määrälliselle tutkimukselle. Valitsin tehdä kyselyn, koska uskon sen tavoittavan laajan osan kohderyhmästäni heidän omilla sosiaalisen median ryhmillään. Haluan myös, että jokaiselle vastaajalle kysymykset, vastausvaihtoehdot ja kysymysten järjestys ovat samoja, sillä odotan saavani usean kymmentä vastausta. Tutkimuksessa käytän harkinnanvaraista näytettä, sillä erillinen otanta ei ole mahdollista havaintoyksiköiden tiedon puutteesta. Tutkimuksen perusjoukko ovat Sodankylän moottorikelkkamatkailijat.

8 AINEISTONKERUU- JA ANALYYSIMENETELMÄT

Tässä opinnäytetyössä tehtävä laadullinen tutkimus muodostaa empiirisen analyysin, eli se perustuu tutkimuksen kohteiden omiin kokemuksiin. Kuitenkin laadulliseen tutkimukseen tarvitaan myös teoriaa eli tutkimuksen viitekehystä ilmiön ja käsitteiden ymmärtämiseen. Empiirisessä analyysissä korostuvat aineiston keräämis- ja analyysimetodit ja siinä ei yksittäistä väitettä pidetä yleisenä totuutena. Laadullinen tutkimus on empiiristä, ja siinä on kyse empiirisen analyysin tavasta tarkastella havaintoaineistoa. Laadullisesta tutkimuksesta voidaan käyttää myös termiä ymmärtävä tutkimus, sillä ilmiötä voi joko

ymmärtää tai selittää. Laadullisessa tutkimuksessa voidaan ymmärtää toista kahdella tavalla – miten tutkija ymmärtää haastateltavaa tai tiedonantajaa sekä miten haastateltava tai tiedonantaja ymmärtää tutkijaa. Väärinymmärrykset voivat olla riski tutkimukselle. Yleisimmät aineistonkeruumenetelmät laadullisessa tutkimuksessa ovat haastattelu, kysely, havainnointi ja erilaisiin dokumentteihin perustuva tieto. (Tuomi & Sarajärvi, 2009, s. 17–71.)

8.1 Haastattelut

Haastattelut ovat keino saada tietää, mitä joku ajattelee tietyistä asiasta. Haastattelussa tutkija, eli kysyjä pyrkii vuorovaikutuksessa saamaan selville haastattelevilta häntä kiinnostavat asiat tutkimuksen aihepiirin kannalta. Teema-haastattelu on luonteeltaan keskustelunomainen tapa haastatella. Siinä haastateltavalle tarjoutuu mahdollisuus tuoda esiin mielipiteensä sekä kertoa omista kokemuksistaan, jotka ovatkin teemahaastattelussa keskiössä. Teemahaastattelussa haastattelun aihepiirit ja teemat ovat etukäteen suunniteltuja. Kysymysten muoto ja järjestys ovat kuitenkin vapaita, eli niitä ei ole ennalta määritetty. Eri haastateltavien kanssa teemojen läpikäynnin järjestys ja laajuus vaihtelee. Tutkijan tulee tuntea tutkittava aihe sekä haastateltavien tilanne, jotta haastattelu voidaan kohdistaa tiettyihin teemoihin ja saadaan mahdollisimman yksityiskohtaiset vastaukset. (Aaltola & Valli, 2010, s. 26–29; Saaranen-Kauppinen & Puusniekka, 2006b.) Haastatteluiden riskinä on tutkijan kokemattomuus ja taidon puute, sillä aineistonkeruuta tulisi osata säädellä joustavasti ja haastateltavia myötäillen. Haastattelut saattavat sisältää virhelähteitä haastateltavien antaessa esimerkiksi sosiaalisesti suotavia vastauksia. Haastatteluaineiston analysointi, tulkinta ja raportointi voi olla ongelmallista, koska vapaamuotoisessa haastattelussa siinä ei ole valmista rakennetta. Haastattelun haitaksi voidaan luokitella myös se, että se on aikaa vievää. Haastattelu tulee sopia ajoissa, kun haastateltavat on etsitty ja haastattelun toteutus vie aikaa sekä varsinkin haastattelun jälkeinen litterointi. (Hirsjärvi & Hurme, 2022, luku 3/3.1, kohta Haastattelun edun ja haitat.)

Tässä opinnäytetyössä toteutettaviin haastatteluihin on valittu viisi yritystä. Valitsin tehdä yritysten haastattelut teemahaastatteluina, koska jokaisella yrityksellä on eri taustat, mielipiteet ja tarpeet, jotka haluan tuoda haastattelussa yksityiskohtaisesti esille. Uskon saavani täten monipuolisia ja henkilökohtaisia vastauksia.

8.2 Kysely

Opinnäytetyössä tulen toteuttamaan haastatteluiden lisäksi kyselyn moottorikelkkamatkailijoille. Heiltä saan tietoa heidän tarpeistaan ja mielipiteistään. Kyselyä tulen jakamaan internetissä Kelkkalehden alustalla, Facebookissa kahdessa moottorikelkkailuun liittyvässä ryhmässä sekä vien Kieringin Lomakylään esitteen QR-koodin kanssa, jolloin omatoimiset moottorikelkkamatkailijat pääsevät vastaamaan siihen.

Kysely on aineistonhankintamenetelmä. Siinä kysymykset ovat laadittu valmiiksi kirjalliseen muotoon ja sen avulla voidaan tavoittaa laajempaa vastaajajoukkoa. Laadullista tietoa kyselyistä saa, kun tietoa kerätään avoimilla kysymyksillä, joihin vastaaja voi itse muotoilla vastauksensa. (Tietoarkisto, n.d.) Kyselylomakkeen laatimiseen on otettava monta asiaa huomioon. Kysymysten muoto aiheuttaa eniten virheitä tutkimustuloksiin. Kyselyn tulee olla kattava, mutta yksinkertainen, jotta kyselyyn vastaaja ymmärtää kysymyksen tai aiheen samalla tavalla kuin tutkija on sen tarkoittanut. Kyselyn toteuttamiseen on erilaisia tapoja, joita ovat posti- tai kirjekysely, kysely samanaikaisesti isolle ryhmälle joko tutkijan ollessa paikalla tai ei, kysely haastattelun tapaan, puhelin-kyselyt sekä sähköposti- ja internet-kyselyt. (Aaltola & Valli, 2010, s. 103–113.) Kysely sopii aineistonkeruuseen, kun tutkittavia on paljon ja he ovat hajallaan (Vilkkä, 2007). Kyselyn ajankohdaksi on valittu viikot 8–10, koska silloin on talvilomaviikot ja Lapissa paljon matkailijoita.

Tavallisin aineiston keräämisen tapa määrällisessä tutkimuksessa on kyselylomake. Riippuen kyselyn toteuttamisen tavasta, siitä voidaan käyttää nimityksiä postikysely, informoitu kysely tai joukkokysely. Kyselyä voidaan kutsua

myös survey-tutkimukseksi, jonka mukaan kysely on standardoitu eli vakioitu. Se tarkoittaa sitä, että jokaiselta vastaajalta kysytään sama asiasisältö samalla tavalla. (Borg, n.d). Minun tekemä kysely voidaan luokitella survey-tutkimukseksi, koska kysely on jokaiselle vastaajalle samanlainen samoine kysymyksineen, vastausvaihtoehtoineen ja kysymysjärjestyksineen.

Tuottamassani kyselyssä moottorikelkkamatkailijoille on sekä avoimia että valmiita vastausvaihtoehtoja. Avoimet vastaukset analysoidaan laadullisesti, mutta valmiit vastausvaihtoehdot analysoidaan määrällisesti.

8.3 Sisällönanalyysi

Sisällönanalyysi on tapa, jolla voidaan analysoida dokumentteja objektiivisella ja systemaattisella tavalla. Se pyrkii kuvaamaan dokumenttien sisältöä sanallisesti. Analyysimenetelmällä pyritään saamaan tutkittavasta aiheesta kuvaus tiivistetyssä ja yleisessä muodossa ilman, että kadotetaan sen sisältämä informatiivisuutta, joka on laadulliselle tutkimukselle olennaista. Sisällönanalyysilla kerätty aineisto saadaan järjestetyksi johtopäätösten tekoa varten. Tutkimuksen aineisto kuvaa tutkittavaa ilmiötä ja analyysin tarkoitus on luoda tutkittavasta ilmiöstä selkeä ja sanallinen kuvaus. Kun analysoidaan laadullista aineistoa, on tarkoituksena informaatioarvon lisääminen, sillä hajanaisesta aineistosta yritetään luoda mielekästä, selkeää ja yhtenäistä informaatiota. Analyysilla luodaan aineistoon selkeyttä, jotta olisi mahdollista tehdä selkeitä sekä luotettavia johtopäätöksiä tutkittavasta aiheesta. (Tuomi & Sarajärvi, 2009, s. 103–117.)

Aineistoa voi analysoida kolmella tavalla; aineistolähtöisellä, teorialähtöisellä sekä nämä kaksi menetelmää yhdistävällä teoriaohjaavalla sisällönanalyysilla. Aineistolähtöinen sisällönanalyysi sisältää tutkimustehtävän tai -ongelman ohjaamista aineiston läpikäymistä varten. Aineistosta pyritään nostamaan esille tutkimustehtävän tai -ongelman kannalta keskeiset asiat. Teorialähtöisessä sisällönanalyysissa aineiston analyysi perustuu valmiiksi olemassa olevaan teoriaan tai käsitejärjestelmään. Teoriaohjaavassa analyysissa yhdistetään

empiirinen aineisto teoreettisiin käsitteisiin, mutta se etenee aineiston ehdoilla. Teoriaohjaavassa analyysissä teoreettiset käsitteet tuodaan valmiina, ikään kuin ne jo tiedetään ilmiöstä. (Tuomi & Sarajärvi, 2009, s. 103–117.) Analysoin aineistoa aineistolähtöisesti, sillä tutkimukseni on kartoittava teorian puutteellisuuden sekä aiheen tuntemattomuuden takia.

8.4 Tilastollinen analyysi ja tunnusluvut

Tutkimusaineiston kuvaaminen tilastollisesti ja graafisesti havainnollistamalla on tavanomaista määrälliselle analyysille. Tilastollisella analyysillä on mahdollista havaita aineistosta muun muassa ilmiöiden määriä, yleisyyttä, jakautumista ja jäsentymistä luokkiin. Tilastollisen analyysin tekemisessä tarvitaan määrällisen tutkimuksen peruskäsitteitä, kuten esimerkiksi muuttujia, tunnuslukuja ja mitta-asteikkoja. (Jyväskylän yliopisto, 2021b.)

Tyypillisempiä tunnuslukuja kuvailevassa tilastollisessa menetelmässä ovat aineiston tapausten lukumäärät eli frekvenssit, prosenttiosuudet, aritmeettiset keskiarvot ja muut keskiluvut sekä toisinaan hajontaluvut. Numerotulosten koostaminen taulukoihin ja kuvioihin lisää havainnollisuutta. Asioita voidaan esittää prosenteilla, eli tapausten suhteellisilla osuuksilla siitä luvusta, josta prosentit lasketaan. (Alastalo & Borg, n.d.)

9 HAASTATTELUT

Toteutin viisi haastattelua sodankyläläisille yrityksille. Haastattelin K-Supermarket Pohjantähden päivittäistavarakauppiasta Mikko Lainetta, Kieringin Lomakylän toimitusjohtajaa Teija Raaterovaa, Camping Nilimellan yrittäjää Juho Vuontisvaaraa ja hänen yhtiökumppaniaan Antti Rintalaa, Tankavaaran Kultakylän yrittäjää Marko Tourua sekä Lapland Safaris-ketjun Luoston aluepäällikköä Juha Kultimaa. K-Supermarket Pohjantähti tarjoaa päivittäistavarakauppapalveluita, Kieringin Lomakylä majoitus-, ravitsemis- ja tankkauspalveluita

sekä he järjestävät moottorikelkkasafareita ja kerran vuodessa Kelkkatapah-tuman. Camping Nilimella tarjoaa majoitus- ja ravitsemispalveluita, kuten myös Tankavaaran Kultakylä, joka tarjoaa lisäksi ohjelmapalveluita, kuten rekiajelen moottorikelkalla. Lapland Safaris on ohjelmapalveluyritys, jonka valikoimasta löytyy kahden tunnin ja seitsemän päivän mittainen moottorikelkkasafari. To-teutin haastattelut viikoilla 8–11. Äänitin haastattelut haastateltavien suostu-muksella ja litteroin ne haastatteluiden suorittamisen jälkeen. Kirjoitin ensin auki, mitä haastattelussa keskusteltiin, jonka jälkeen kuuntelin äänitteen vielä uudelleen varmistaakseni, että olin saanut kaiken olennaisen tiedon ylös. Kai-kilta haastateltavilta sain luvan käyttää aineistoissa heidän ja yritysten nimi-ään.

Haastattelut olivat teemahaastatteluita, joiden teemat löytyvät liitteestä 1 (Liite 1) ja valmiiksi muotoillut kysymykset liitteestä 2 (Liite 2). Teemat haastatte-luissa olivat yritysten toiminta ja vetovoimatekijät moottorikelkkamatkailuun liit-tyen, yrityksen osaaminen ja kehityskohdat moottorikelkkamatkailuun liittyen, yrityksen tarpeet moottorikelkkamatkailun kehittämiseksi sekä yrityksen moot-torikelkka-asiakkaat. Muotoilin haastattelukysymyksiä etukäteen teemoittain, mutta osat haastattelukysymyksistä olivat erilaiset jokaiselle yritykselle. Tämä on sen takia, että jokaisella yrityksellä on erilaiset palvelut toisiinsa verrattuna. Seurasin haastattelukysymyksiä joustavasti ja keskustelun mukaisesti. Haas-tattelukysymysten luominen etukäteen oli mielestäni tarpeellista, koska koin hyödylliseksi kysymysten rajaamisen tiettyihin tutkimuksen kartoitusta tukeviin aiheisiin.

9.1 Yrityksen toiminta ja vetovoimatekijät moottorikelkkamatkailuun liittyen

K-Supermarket Pohjantähden ja Camping Nilimellan toiminta moottorikelkka-matkailuun liittyen on melko vähäistä. Molemmille yrityksistä moottorikelkka-matkailijoita tulee asioimaan satunnaisesti. K-Supermarket Pohjantähden kau-passa moottorikelkkamatkailijat Laineen mukaan ostavat päiväretkelle riittäviä eväitä tai enemmän tarvikkeita, jos he kuljettavat moottorikelkkaa vielä traile-riissa. Valikoimasta heillä löytyy myös moottorikelkkaan öljyä ja voiteluaineita.

Camping Nilimellassa moottorikelkkamatkailijoita näkyy yhden yön pituisen majoittumisen ja ruokailun merkeissä. Heillä on talvisin auki 19 saunallista huoneistoa, joista löytyy kuivauskaapit sekä pyykinpesukoneet. Vuontisvaara ja Rintala pitävät saunaa sekä pyykinpesu- ja pyykinkuivausmahdollisuutta tärkeinä moottorikelkkailijoille, jotka matkustavat rajallisella tavaran määrällä.

Molempien yritysten haastateltavat kertovat vähäisen moottorikelkkailijoiden asiakasmäärän johtuvan saavutettavuuden ongelmasta. Moottorikelkkaväylästä ei tule kummankaan yrityksen pihalle asti, jolloin moottorikelkalla sinne ajaminen olisi laitonta. Molempien yritysten haastateltavat kertovat alkavan kesän aikana tulevan kaavamuutoksia asiaan, joka voisi mahdollistaa saavutettavuuden parantamisen. Laine K-Supermarket Pohjantähdestä kertoo, että he veisivät mainoksia moottorikelkkaväylästä varrelle, kunhan moottorikelkkailijat pääsevät itse palvelun luokse. Vuontisvaara ja Rintala Camping Nilimellasta kertovat saavutettavuuden lisäksi moottorikelkkaväylästä huonon kunnon olevan ongelma, jolloin moottorikelkkamatkailijat hakeutuvat sinne, missä ajaminen on mukavaa ja turvallista. Molemmat yritykset pitävät moottorikelkkamatkailijoita potentiaalisena asiakasryhmänä.

Kieringin Lomakylässä Teija Raaterovan mukaan moottorikelkkailevat asiakkaat muodostavat noin 75 prosenttia kaikista asiakkaista. Heillä saavutettavuus ei ole ongelmana, sillä yritys sijaitsee moottorikelkkareittien risteyskohdassa Rovaniemen ja Levin välillä. Raaterova kertoo heidän itse linaavan moottorikelkkareittejä mahdollistaen turvallisemman matkan moottorikelkkailijoille, mihin liittyen heillä on yhteistyösopimus Rovaniemen kaupungin kanssa. Tankavaaran Kultakylän yrittäjä Marko Touru kertoo yrityksen moottorikelkkamatkailuun liittyvän toiminnan alkavan helmikuun puolivälistä, josta lähtien moottorikelkkailijat tulevat heille etenkin lounastamaan. Saavutettavuuden suhteen heilläkään ei ole ongelmaa, sillä yritys sijaitsee moottorikelkkareitin varrella. Tankavaaran Kultakylä tarjoaa ohjelmapalveluna noin kolmen tunnin kestoista moottorikelkan rekiajelua, jossa pääpalveluna toimivat esimerkiksi revontulet tai tähtitaivas.

Raaterovan mukaan moottorikelkkailijat kuluttavat erityisesti ravitsemispalveluita, mutta osa jää heille yöpymään joko pidempiaikaisesti tai yhdeksi yöksi jatkaen matkaa seuraavana päivänä. Kieringin Lomakylän kaupasta moottorikelkkailijat ostavat matkaeväitä. Kaupassa he myyvät myös öljyä, tulppia, villasukkia, hirvennahkakintaita ja kypärämyssyjä. Kieringin Lomakylä järjestää myös moottorikelkkasafareita marraskuun loppupuolelta alkaen sekä vuotuisen kelkkatapahtuman maaliskuun ensimmäisenä viikonloppuna. Tapahtumaan osallistuvien määrää Raaterova ei osaa arvioida, mutta kertoo majoituskapasiteetin olevan 60 henkeä, mikä onkin tänä vuonna tullut täyteen tapahtuman ajalle. Tankavaaran Kultakylässä yöpyvät moottorikelkkailijat ovat Jäämerelle suuntaavia safariryhmiä. Omatoimiset moottorikelkkailijat ruokailevat heillä päiväreissun ohella, mutteivat pääsääntöisesti jää majoittumaan.

Lapland Safaris -ohjelmopalveluyrityksen Luoston aluepäällikkö Juha Kultima kertoo heidän toimintansa moottorikelkkamatkailuun liittyen koostuvan moottorikelkkasafareista. Niitä he järjestävät lumisena aikana, noin joulukuun alusta maaliskuun loppuun. Moottorikelkkasafarit ovat joko kahdesta kolmeen tuntia kestäviä tai seitsemän päivän Jäämeren safareita. Kultima kertoo varsinaisen toiminnan heillä keskittyvän lyhyempiin safareihin, joiden reitit vaihtelevat oppaan, sään, asiakasryhmän tai reitin kunnon mukaan. Kysyntä Kultiman mukaan alkaa heti joulukuun alusta kestäen noin maaliskuun puoliväliin asti. Jäämeren safareita he järjestävät helmikuun puolivälistä huhtikuun puoliväliin järjestäen niitä noin kerran viikossa. Moottorikelkkasafarit sisältävät varusteiden vuokrauksen ja ajo-opetuksen.

Vetovoimatekijöikseen useat yritykset mainitsevat sijainnin keskellä Lappia, josta on lyhyt matka joka puolelle. Muita haastatteluissa esille nousseita vetovoimatekijöitä ovat laatu, siisteys, rauhallisuus, yrityksen ammattimainen toiminta ja pitkä historia joko yrityksellä tai alueella. Muihin vetovoimatekijöihin voidaan haastatteluiden perusteella luetella juuri moottorikelkkailijoille tarkoitettut palvelut, kuten pyykinpesu- ja pyykinkuivausmahdollisuus tai huolto- ja varustetarvikkeet.

9.2 Yrityksen osaaminen ja kehityskohdat moottorikelkkamatkailuun liittyen

K-Supermarket Pohjantähdessä osaaminen moottorikelkkamatkailuun liittyen koostuu Laineen kokemuksesta moottorikelkkailusta, jonka avulla kaupalla on mahdollisuus kehittää moottorikelkkailijoille suunnattuja palveluja. Laine kertoo heillä olevan vielä kehitettävää, mutta heidän tarvitsee osata ohjata asiakas palvelun luokse, mikä liittyy saavutettavuuden ongelmallisuuteen. Camping Nilimellassa osaaminen liittyy Vuontisvaaran ja Rintalan kokemukseen aikaisemman yritystoiminnan kanssa sekä harrastuksen muotona. Moottorikelkkaväylästä kehittäminen palvelun luokse asti auttaisi myös Camping Nilimellan toimintaa kehittämään moottorikelkkailijoille.

Moottorikelkkamatkailuun liittyen Kieringin Lomakylällä on Raaterovan mukaan osaamista aikaisemmasta safari- ja matkailualalta työskentelystä. Kieringin kylällä on alueena pitkä historia moottorikelkoista lähinnä työkelkkoina. Raaterova kertoo haluavansa kehittää Kieringin Lomakylälle moottorikelkkojen korjaus- ja opaspalvelun sekä kehittää moottorikelkkareitistön ylläpitoa ja suunnittelua. Raaterova toivoo heidän pääsevän samankaltaiseen reittien ylläpitäjille tarkoitettuun yhteistyösopimukseen Sodankylän kunnan kanssa, kuin heillä on jo Rovaniemen kaupungin kanssa. Tankavaaran Kultakylän saavutettavuus moottorikelkalla on jo kunnossa, mutta sen kuntoa voisi Tourun mukaan parantaa. Heillä ei ole Tourun mukaan erityistä osaamista moottorikelkkailuun liittyen, mutta majoitus- ja ravitsemistoiminnan he hallitsevat. Osaaminen moottorikelkkailuun liittyen heillä koostuu asiakkaiden toiveiden kuuntelemisesta ja asiakkaiden ohjaamisesta heidän toivomansa palvelun luokse.

Kultiman mukaan osaaminen moottorikelkkamatkailuun liittyen on Lapland Safaris Luoston toimipisteellä safarioppailla, jotka käyvät yrityksen viikon mittaisen koulutuksen ja perehdytyksen. Osalla oppaista voi olla jo usean kymmenen vuoden kokemus moottorikelkkailusta. Kultima kertoo, että asiakkaita opastetaan moottorikelkan käsittelystä, säännöistä ja ajamisesta yksityiskohdallisesti.

Moottorikelkkojen vuokrauspalvelun käyttöönottoa ovat miettineet Camping Nilimella ja Tankavaaran Kultakylä. Touru kertoo heidän tullessa siihen tulokseen, että moottorikelkkojen vuokraus olisi liian suuri ja riskialtis investointi.

9.3 Yrityksen tarpeet moottorikelkkamatkailun kehittämiseksi

Tarpeet K-Supermarket Pohjantähdellä ja Camping Nilimellä liittyvät erityisesti saavutettavuuden parantamiseen sekä moottorikelkkaväylästäjien kunnan kohentamiseen. Markkinoinnin kohdentamista moottorikelkkailijoille tulisi molempien yritysten mielestä parantaa, kunhan saavutettavuus on korjattu. Laine kertoo miettineensä latauspisteiden asentamista kaupan parkkipaikalle sähköisten moottorikelkkojen tullessa yhä enenevin määrin markkinoille. Laineen mielestä he voisivat laajentaa tarjontaansa huoltotarvikkeiden osalta. Hän kertoo, että kaupassa kävi freeride-alueelle suuntaavia moottorikelkkailijoita sen ollessa voimassa ja toivoisikin Vuontisvaaran ja Rintalan lisäksi, että Sodankylässä olisi jokin suoraan moottorikelkkailijoille suunnattu houkute kävijämäärien lisäämiseksi. Haastattelussa Laine kertoi toivovansa, että Sodankylään vievien pääväylien luokse voisi tulla lähireittipasteita ja informaatiotaulut, joista voisi nähdä mihin palveluihin moottorikelkalla pääsee. Vuontisvaara ja Rintala korostavat moottorikelkkaväylästäjien heikkoa kuntoa, jonka vuoksi he arvelevat moottorikelkkailijoiden välttelevän Sodankylää. He kertovat, että Sodankylässä on otettu moottorikelkkareittejä pois käytöstä niiden ylläpidon puutteellisuuden vuoksi edesauttaen saavutettavuuden heikkoutta ja moottorikelkkamatkailijoiden vähäistä määrää kunnassa. He arvelevat voivansa laajentaa menua ja luoda tilaa trailerin kanssa matkustaville asiakkaille moottorikelkkailijoiden houkuttelemiseksi.

Kieringin Lomakylän tarpeet moottorikelkkamatkailuun liittyen Raaterovan mukaan koskevat moottorikelkkaväylästäjää, jota voisi kehittää paremmilla opasteilla. Niiden lisäksi Raaterovan mukaan tulisi olla enemmän siltoja, joita pitäisi kesän aikana huoltaa. Onnettomuusriskin pienentämiseksi hän kertoo, että väylästäjää tulisi leventää. Moottorikelkkareittien huoltoa he pyrkivät jatkuvasti parantamaan ja heille onkin tulossa siihen tarkoitettu vahva vetokelkka.

Moottorikelkkahotelli voisi Raaterovan mukaan olla toimiva palvelu heille, joilla ei ole moottorikelkalle säilytyspaikkaa. He pyrkivät tuottamaan palveluita moottorikelkkailijoille mukavoittamalla heidän matkaansa, ja he ovatkin esimerkiksi miettineet varusteiden kuivauspalvelun järjestämistä. Samankaltaiset tarpeet nousevat esille haastattelusta Tankavaaran Kultakylän yrittäjän Tourun kanssa. Hän korostaa myös moottorikelkkaväylästäjien kunnon kohentamista sekä niiden parempaa merkitsemistä. Tourun mielestä he voisivat kehittää omatoimisille moottorikelkkailijoille jonkin yksinkertaisen, halvan ja heräteostosmaisen aktiviteetin, kuten makkaranpaiston kodassa tai he voisivat tehostaa myyntiään muihin oheispalveluihin. Hän toivoo kuntien välistä yhteistyötä moottorikelkkailuun liittyen, sillä väylästäjät kulkevat kaikkien kuntien luona. Sitä voisi Tourun mukaan hyödyntää yhteisen palveluverkoston luomisessa, joka voisi tehostaa markkinointia kävijämäärien lisäämiseksi. Sodankylässä voisi hänen mukaansa lisätä moottorikelkkailijoille suunnattuja tapahtumia, jotka sisältävät ohjelmallista sisältöä ja täten lisäävät yöpyvien moottorikelkkailijoiden määrää.

Koska Lapland Safaris on iso ketju, ei Kultiman mukaan Luoston toimipisteellä ole mitään erityistä tarvetta. Hän kertoo heidän ottavan ensi kaudelle moottorikelkkasafareille käyttöön Lynxin sähkökelkat, joita tulee olemaan useampi kymmenen.

9.4 Yrityksen moottorikelkka-asiakkaat

K-Supermarket Pohjantähdelle, Camping Nilimellalle, Kieringin Lomakylälle ja Tankavaaran Kultakylälle moottorikelkkailijoita tulee ympäri Suomea, mutta eniten esille haastatteluista nousi Oulu ja siitä etelämpää tulevat moottorikelkkailijat. Haastatteluista selvisi, että Jäämerelle meneviä safariasiakasryhmiä yöpyy kaikissa majoitusta tarjoavissa yrityksissä, eli Kieringin Lomakylässä, Camping Nilimellassa ja Tankavaaran Kultakylässä. Kieringin Lomakylän tarjoamille moottorikelkkasafareille osallistuu ulkomaalaisia ympäri maailmaa. Lapland Safaris konsernin moottorikelkkasafarille osallistuu etenkin Keski-Euroopasta tulevia ulkomaalaisia. Minimi osallistujamäärä moottorikelkkasafarille

Kieringin Lomakylässä on viisi ja Lapland Safaris konsernilla kaksi. Tankavaaran Kultakylän moottorikelkan rekiajelulle osallistuu eniten Keski-Eurooppalaisia. Moottorikelkkasafareilla ja rekiajeluilla käyvät asiakkaat haastatteluiden perusteella kokevat moottorikelkan tai moottorikelkkailun pääosin ensimmäistä kertaa ja lumikin saattaa olla asiakkaille uusi kokemus. Esille nouseva sesonkiaika kaikissa tekemissäni haastatteluissa oli helmikuun puolivälistä alkava aika huhtikuun alkupuolelle asti. Tankavaaran Kultakylä myy moottorikelkan rekiajelua eniten joulusta loppiaiseen.

Kaikki haastateltavista yrityksistä kertoo asiakkaiden saavan tietoa heidän palveluistaan internetistä. Tankavaaran Kultakylä ja Lapland Safaris myyvät palveluitaan myös matkanjärjestäjille ja matkatoimistoille. Laine K-Supermarket Pohjantähdestä kertoo heidän panostavansa näkyvyyteensä Googlen hakukoneessa. Hän, Raaterova, Vuontisvaara ja Rintala sekä Touru kehuvat omatoimisten moottorikelkkailijoiden välisiä sosiaalisen median ryhmiä ja heidän välistään suosittelukulttuuria, sillä niistä asiakasryhmä saa myös paljon tietoa moottorikelkkailijoille suunnatuista palveluista. Laine sekä Vuontisvaara ja Rintala kertovat haluavansa panostaa markkinointiin esimerkiksi Kelkkalehdessä, kunhan aikaisemmin mainittu saavutettavuus paranee.

10 HAASTATTELUAINEISTON ANALYSOINTI

Kaikki haastattelut olivat hieman erilaisia laajuuden ja kysymysten sekä niiden järjestysten kannalta. Aloitin haastatteluiden litteroinnin vasta, kun olin suorittanut kaikki haastattelut. Litteroidessa karsin kaikki epäolennaiset asiat pois. Kun olin saanut kaikki haastattelut litteroitua, kuuntelin ne vielä kerran läpi varmistaakseni, että olin saanut kaiken oleellisen kirjoitettua. Litteroinnin suorittuani aloin vertaamaan haastatteluaineistoja keskenään huomatakseni yhteneväisiä ja eroavaisia piirteitä. Niitä ei kaikissa haastatteluissa voi suoraan toisiinsa verrata, koska haastateltavilla yrityksillä on eri toimialat ja ne ovat toiminnan laajuuksiltaan erilaisia. Siitä huolimatta huomasin samoja teemoja

useassa haastattelussa, joita olivat huono saavutettavuus moottorikelkalla, heikko moottorikelkkaväylästäjien kunto, vaihteleva moottorikelkkamatkustajien asiakasmäärä ja heidän houkuttelevuus Sodankylään, markkinoinnin tehostaminen ja palvelujen sekä tarjonnan kehittäminen moottorikelkkamatkailijoille. Yhteneväisten teemojen lisäksi huomasin, että samoja seikkoja nousi esille K-Supermarket Pohjantähden ja Camping Nilimellan sekä Kieringin Lomakylän ja Tankavaaran Kultakylän kesken. Vertasin myös moottorikelkksafareihin liittyvää keskustelua Kieringin Lomakylän ja Lapland Safaris Luoston haastatteluista.

Haastattelut antoivat paljon tietoa ja näkemyksiä. Niiden perusteella voi sanoa, että moottorikelkkamatkailijat ovat hyvin potentiaalinen asiakasryhmä Sodankylässä, kunhan peruspalvelu, eli väylästäjien kunto on kunnossa ja moottorikelkkailijat pääsevät palvelun luokse. Huono väylästäjien kunto ja saavutettavuus vaikuttaa asiakasmäärään ja siten suoraan myyntiin. Moottorikelkkailijoiden päästessä itse moottorikelkalla palvelun luokse vaivattomasti, pystyisivät he kokea Sodankylän palveluita ja pidentää viipymiään pääsemällä majoituspalveluiden äärelle. Väylästäjän huonokuntoisuus karkottaa moottorikelkkailijoita, sillä se aiheuttaa ajamisen epämukavuuden ja jopa turvattomuuden.

Osa haastateltavista yrityksistä kertoi tehostavansa markkinointia, kunhan asiakkaan pääsy palvelun luokse olisi taattu. Saavutettavuuden ja väylästäjien kunnan sekä suunnittelun korjaamisen myötä voisi tavoittaa enemmän moottorikelkkailijoita, sillä haastateltavatkin totesivat, miten hyvin moottorikelkkailijoiden välinen kommunikaatio ja suosittelukulttuuri toimii. Saavutettavuuden parantamisen myötä asiakasryhmälle suunnattujen palvelujen ja tuotteiden kehittäminen ja lisääminen sekä niiden markkinointia voitaisiin kannattavasti tehostaa.

Moottorikelkkaväylästäjien huono kunto vaikuttaa haastatteluiden perusteella moottorikelkkailijoiden vähäisyyteen. Teija Raaterova totesi, että etenkin loppumatkan tulisi olla helposti ajettavissa ajajan mahdollisen väsymyksen vuoksi, ennaltaehkäisten onnettomuuksia. Hän toivoi myös moottorikelkkaväylästäjien leventämistä, jotta ajaminen olisi entistä turvallisempaa vähentäen

ajoradalta suistumisen vaaraa. Juha Rintala totesi, että ajaessa matkustaja kyydissä tulisi moottorikelkkaväylästä olla hyväkuntoinen, sillä ajaminen on paljon raskaampaa. Hyväkuntoinen väylästä varmasti pystyisi ehkäisemään useita onnettomuuksia. Moottorikelkkaväylästä huono kunto on myös riski moottorikelkalle, joka voi pahimmassa tilanteessa ottaa niin suuren iskun, että se hajoaa. Moottorikelkkailijat pystyvät keskenään viestimään paikoista, joissa ajaminen ei ole kannattavaa turvallisuuden ja epämukavuuden vuoksi.

Kuntaan tulevat moottorikelkkailijat ovat haastatteluiden perusteella pääsääntöisesti Oulusta ja sen eteläpuolelta tulevia, läpikulkumatalla olevia kevättalven aikaan matkustavia. Omatoimiset moottorikelkkailijat eivät pääsääntöisesti yövy Sodankylässä. Safariasiakkaita tulee ympäri maailmaa, mutta eniten Keski-Euroopasta. Heille moottorikelkkailu on vierasta, vaikka taustalla saattaa olla muun moottoriurheilun harrastamista. Safarien turvallisuustoimet ovat niitä tarjoaville yrityksille tärkeitä ja he tarjoavat kattavaa ajo-opetusta osallistujille. Safariasiakkaille palveluita myydään pitkälti matkanjärjestäjien kautta, mutta omatoimiset moottorikelkkailijat suosittelevat paljon toinen toisilleen moottorikelkkakohteita ja heille suunnattuja palveluja heidän internet- ja sosiaalisen median ryhmissä. Tyytyväinen moottorikelkkailija viestittää hyvät kokemuksensa muille lajin harrastajille.

Kaikilla haastateltavilla yrityksillä oli kehityskohtia moottorikelkkailijoille suunnattujen tuotteiden tai palveluiden kannalta. Usein kehitystarpeet liittyivät moottorikelkkaväylästä, johon yrityksillä ei ole paljoakaan vaikutusvaltaa. Muita esille nousseita kehityskohtia olivat huoltotarvikkeiden lisääminen myyntiin tai jopa huoltopalveluiden tarjoaminen sekä ylipäätään valikoiman laajentaminen palvelemaan moottorikelkkamatkailijoiden tarpeita. Myynnin ja palveluiden lisäämiseen auttaisi markkinoinnin tehostaminen, mikä on hyödyllistä vasta väylästä kunnan ja sijainnin parantamisen myötä. Moottorikelkkakusien matkan jatkamisen mukavoittaminen on tärkeää, jotta ajaminen pysyy mielekkäänä ja turvallisena. Myös tulevaisuuden näkymiä oli otettu huomioon sähkökelkkojen ja niiden latauspisteiden kannalta.

Osa yrityksistä toivoi kunnalta tai muilta lähikunnilta enemmän osallistumista sekä yhteistyötä. Kunta pystyy erityisesti auttamaan moottorikelkkaväylästäjien kunto- ja saavutettavuusongelman kanssa, mitkä olivat haastatteluiden perusteella haastavimpia asioita ja kaiken moottorikelkkailuun liittyvän toiminnan keskiössä. Marko Touru totesi, että kuntien välinen yhteistyö voisi tehostaa moottorikelkkamatkailua palveluverkostona ja tehostettuna markkinointina. Moottorikelkkaväylästäjät kulkevat kuntien läpi tai niiden kautta, jolloin niiden läheisyydessä olevia näkyvyyksiä sekä palveluita voisi mainostaa tehostetusti ja yhtenäisesti.

Kaikki edellä mainitut ovat syy vähäiseen moottorikelkkamatkailijoiden määrään kunnassa. Kaiken keskiössä ovat kuitenkin moottorikelkkaväylästäjien sijainti ja niiden kunto, joiden nykytilanne on heikko. Niitä parantamalla moottorikelkkailijoiden määrä voi lähteä nousuun, mutta kohderyhmälle tulisi olla jokin juuri heille suunnattu palvelu tai tuote. Useissa haastatteluissa keskusteltiin freeride-alueesta ja siitä, miten hyvin se toi moottorikelkkailijoita Sodankylään ja siellä sijaitsevien palveluiden äärelle sekä lisäsi kelkkailevien majoittujien määrää. Alue on kuitenkin haasteellinen Suomen vähäisen lumimäärän vuoksi, joten toinen haastatteluissa keskusteltu palvelu moottorikelkkamatkailijoille olisi esimerkiksi viikonlopun mittainen tapahtuma. Tapahtuma voisi tarjota kelkkailijoille mielekkäitä kokemuksia ja sosiaalisia elämyksiä sekä lisätä Sodankylän tunnettavuutta moottorikelkkailijoiden keskuudessa. Tapahtuma toisi moottorikelkkailijoille tarpeen yöpyä Sodankylässä ja käyttää siellä sijaitsevia palveluja.

Moottorikelkkamatkailun nykytilanne Sodankylässä yritysten haastatteluiden perusteella on heikko, ja sen kehittämiseen tarvittaisiin kunnan tukea. Yritykset pyrkivät ottamaan moottorikelkkamatkailijat asiakasryhmänä huomioon, mutta siitä ei ole hyötyä, jos moottorikelkkailijat eivät käy Sodankylässä. Kehittämistarpeiden keskiössä ovat moottorikelkkaväylästäjät, joiden kunnan ja sijainnin parantaminen toisi yrityksille enemmän moottorikelkka-asiakkaita. Vasta niiden parantamisen myötä yritysten olisi hyödyllisempää parantaa omaa tarjontaansa sekä markkinointia asiakasryhmälle.

11 KYSELYAINEISTO

Toteutin kyselyn moottorikelkkamatkailijoille viikoilla 8–10, eli se oli vastattavissa kolmen viikon ajan. Jaoin kyselyn moottorikelkkailijoille suunnatuilla verkkopalstoilla, jotka olivat Kelkkalehti ja Facebookissa ryhmät Kelkkaryhmä ja KelkkaMimmit – KelMit. Kelkkalehdessä jaoin kyselyn kahdelle keskustelupalstalle, jotka olivat ”Jutustelua” ja ”Baana”, jonka keskusteluosioon ”Sodankylän ympäristön reitit, ylläpito ja lumitilanne” laitoin kyselyn.

Kyselyssä oli kaksi osiota. Ensimmäisessä kysyttiin vastaajien taustamuuttujia, eli ikää, sukupuolta ja niin edelleen. Taustamuuttujat haluttiin tietää, jotta saadaan kohderyhmästä paremmin tietoa. Toinen osio liittyi moottorikelkkailuun ja etenkin Sodankylässä moottorikelkkailuun. Kyselyn kysymykset ovat nähtävissä liitteessä 3 (Liite 3).

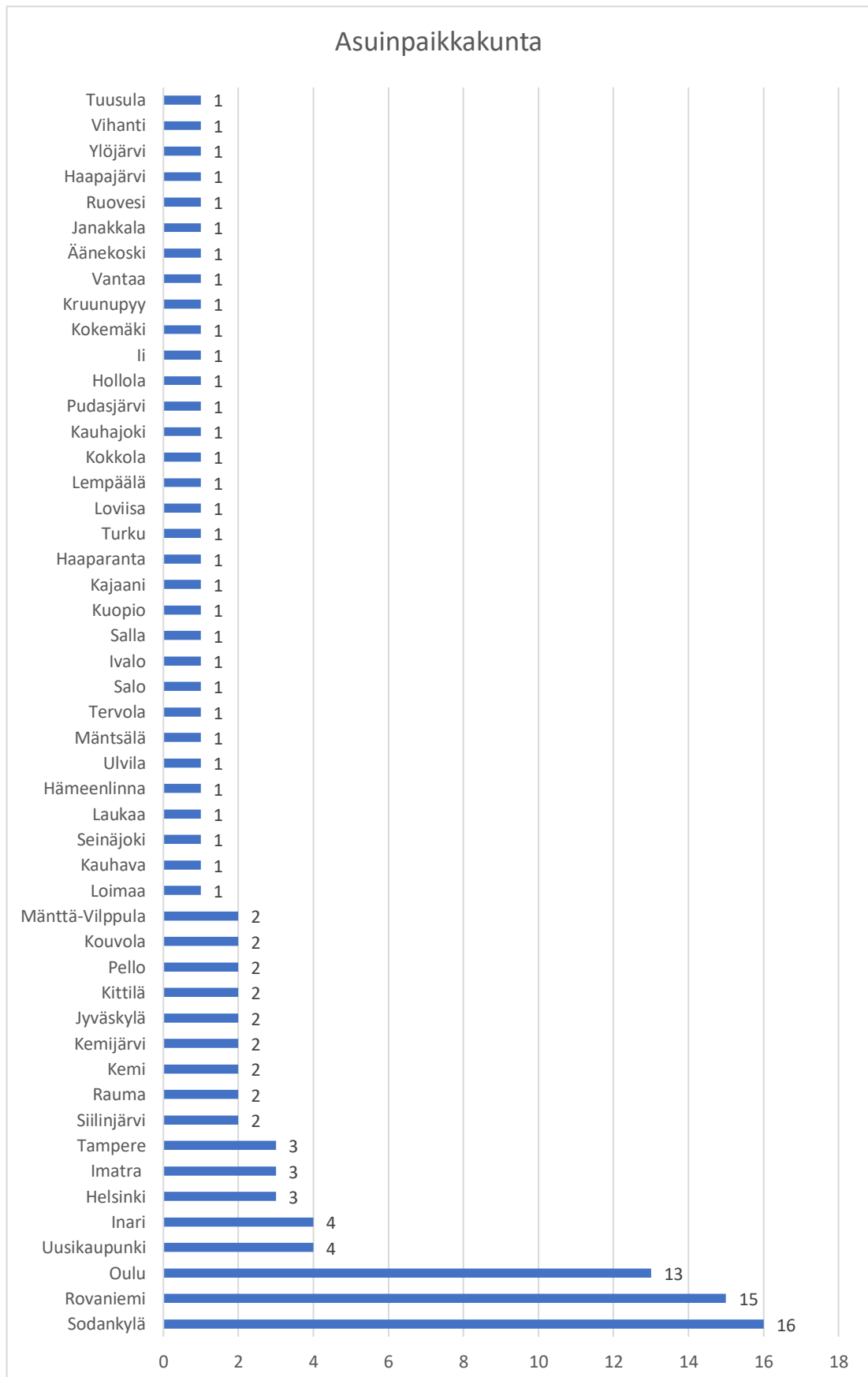
Kyselyssä oli kohtia sekä kuvaileville vastauksille että valmiille vastausvaihtoehdoille. Avoimet kysymykset olivat melko nopeita vastattavia. Kysymykset oli aseteltu siten, ettei avoimia kysymyksiä olisi liikaa peräkkäin, vaan olisi tarpeeksi vaihtelua kysymysten suhteen. Tästä huolimatta kysymykset olivat laitettu loogiseen etenemisjärjestykseen. Valmiisiin vastausvaihtoehtoihin oli monivalinta- ja asteikkokysymyksiä. Asteikkovastausvaihtoehdot olivat 1–5 välillä, koska koin sen vastaajalle helpommaksi. Tästä vastausvaihtoehto 3 vastasi vaihtoehtoa ”en osaa sanoa” tai ”en ole tyytyväinen tai tyytymätön” ja vaihtoehto 1 tarkoitti ”en yhtään tyytyväinen” vaihtoehto 5 tarkoitti ”erittäin tyytyväinen”. Kaikki avoimet kysymykset eivät olleet pakollisia vastata, koska ne liittyivät aikaisempaan asteikkokysymykseen, jonka vastauksen vastaaja pystyi halutessaan perustelemaan seuraavaan kysymykseen. Kyselyyn tuli yhteensä 112 vastausta. On vaikeaa arvioida, kuinka monta ihmistä olisi voinut kyselyyn vastata ja täten arvioida vastausprosentti. Esimerkiksi Kelkkaryhmässä Facebookissa on yli 35 tuhatta jäsentä, joista kaikki ei varmasti ole moottorikelkkailut Sodankylässä. Lisäksi kahdessa Facebook-ryhmässä, jonne jaoin kyselyn, on varmasti useita samoja jäseniä ja käyttäjiä, kuin Kelkkalehdessä.

11.1 Taustamuuttajat

Kyselyyn vastanneista 96 (85,7 %) oli miehiä ja 16 (14,3 %) oli naisia. Yhtään muunsukupuolista vastaajaa ei ollut. Ikä-kysymyksen vastausvaihtoehdot olivat yhdeksän vuoden välein eli 15–24, 25–34, ja niin edelleen. Viimeinen ikä-vastausvaihtoehto oli 65+. Nämä vaihtoehdot perustuivat teoriaosuudessa löydettyyn tutkimukseen, jossa ikäjakauma oli samanlainen. Alin ikävaihtoehto oli 15, koska se on alin ikä, jolla moottorikelkkaa saa ajaa. Eniten vastanneista oli 35–44-vuotiaita, ja vähiten yli 65-vuotiaita. Ikäjakaumassa 15–24-vuotiaita oli 12 (10,7 %), 25–34-vuotiaita 27 (24,1 %), 35–44-vuotiaita 32 (28,6 %), 45–54-vuotiaita 26 (23,2 %), 55–64-vuotiaita 11 (9,8 %) ja yli 65-vuotiaita 4 (3,6 %).

Työstatus kysymykseen suurin osa vastanneista vastasi olevansa työssäkäyviä, eli heitä oli vastanneista 75 (67 %). Työssäkäyvä on laaja ryhmä, johon sisältyy kaikki työntekijöistä esihenkilö- ja asiantuntijatehtäviin. En kokenut tarpeelliseksi eritellä näitä titteleitä, koska se ei ollut tutkimuksen kannalta niinkään relevanttia ja olisi lisännyt vastausvaihtoehtoja niin paljon, että se olisi ollut vastaajalle sekavampaa. Toiseksi suurin ryhmä oli yrittäjiä, sillä heitä oli 24 (21,4 %). Eläkeläisiä oli 6 (5,4 %), opiskelijoita 4 (3,6 %), työttömiä 2 (1,8 %) ja varusmiehiä 1 (0,9 %).

Asuinpaikkakunta-kysymys oli avoin, koska muuten vastausvaihtoehtoja olisi ollut liikaa. Tällä kysymyksellä halusin kartoittaa, mistä päin Suomea Sodankylään tulee moottorikelkkailejia. Eniten vastaajia oli Sodankylästä, Rovaniemeltä ja Oulusta. Loput vastaukset jaottuivat melko hyvin ympäri Suomea. Yksi vastaajista ei halunnut kertoa asuinpaikkakuntaansa. Maakuntakohtaisesti eniten vastauksia tuli Lapista, jossa asui 46 vastaajista. Toiseksi eniten vastauksia tuli Pohjois-Pohjanmaalta 17, Pirkanmaalta 8, Uudeltamaalta ja Varsinais-Suomesta molemmista 7, Satakunnasta ja Keski-Suomesta molemmista 4, Etelä-Karjalasta, Pohjois-Savosta ja Etelä-Pohjanmaalta kaikista 3, kaksi vastausta tuli Kanta-Hämeestä sekä Kymenlaaksosta ja yhdet vastaukset tulivat Päijät-Hämeestä, Pohjanmaalta, Keski-Pohjanmaalta, Kainuusta ja Ruotsista. Vastaajien asuinpaikkakunnat havainnollistettu kuviossa 1 (Kuvio 1).

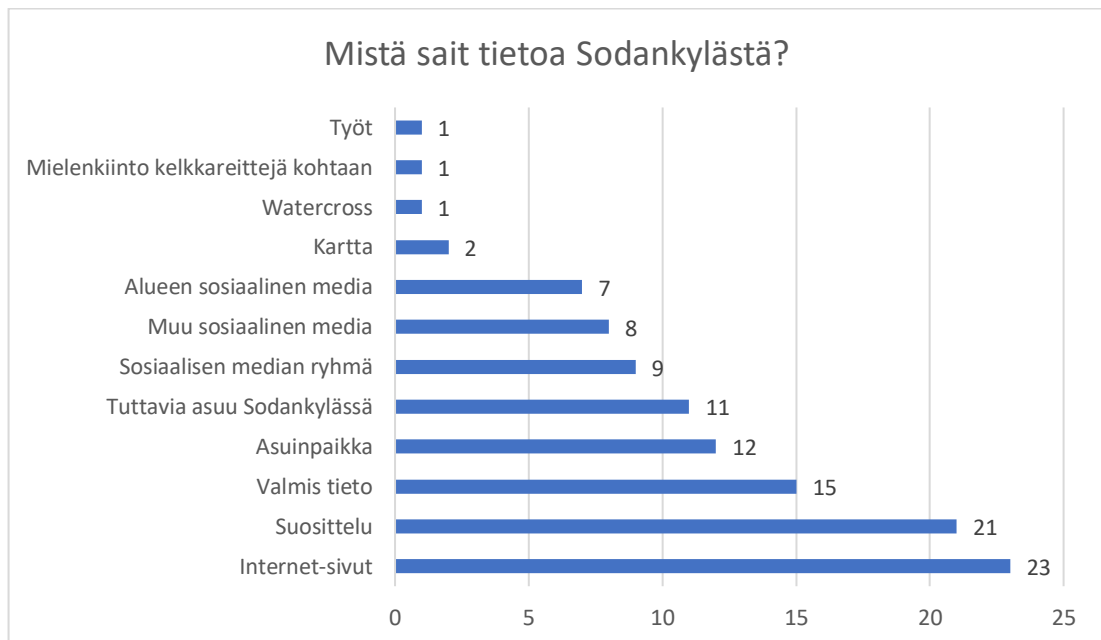


Kuvio 1. Vastaajien asuinpaikkakunnat.

Seuraavaksi kyselyssä oli avoin kysymys ”Missä päin Sodankylää vieraillet?”. Tähän kysymykseen vastaaja sai myös kirjoittaa itse, koska Sodankylä on laaja alue, jossa on 29 kylää. Niiden kirjoittaminen valmiiksi vastausvaihtoehdoiksi olisi taas pidentänyt kyselyn ulkomuotoa ja saanut sen vaikuttamaan sekavammalta. Kaksi vastanneista ei halunnut kertoa, missä päin Sodankylää he vierailevat. Vastanneista he, jotka asuvat Sodankylässä, ovat todennäköisesti kirjoittaneet asuinalueensa vastaukseksi. Sodankylän keskusta sai 20 vastausta. ”Sodankylä” sai 12 vastausta ja ”ympäri Sodankylää” 13 vastausta, jotka yhdistän samaa tarkoittavaksi asiaksi, jolloin ne saivat vastauksia yhteensä 25. Luostolla vierailee 12, Kieringissä 7 ja Vuotsolla 6 vastaajaa. Vastanneista kuusi kertoo käyvänsä Sodankylässä läpikulkumatalla ja kolme kertoo vierailevansa kelkkaväylästä, joten nämä voisi yhdistää samaa tarkoittavaksi asiaksi. Oratunturissa kertoi vierailevan neljä vastaajaa, Pyhä-Luostolla kolme, tarkemmin tarkentamatta Pohjois-Sodankylässä kolme, eteläisessä Sodankylässä kaksi, järvikylissä, Lokassa, Kaarestunturilla, Porttipahdassa ja Orajärvellä kaksi. Muita vastauksia, jotka saivat yhden vastauksen, olivat Uimaniemi, Raudanjoki, Orakoski, Tankavaara, Sompio, Riipi, Kersilö, Vuojärvi ja Pyhä. Yksi vastaaja kertoi vierailevansa Hotelli Sodankylässä ja toinen Hotelli Karhussa, joista molemmat ovat keskustan alueella. Yksi kertoo käyvänsä Sodankylässä siellä, mistä saa tankattua, eli hän on todennäköisesti myös läpikulkumatalla.

Seuraava kysymys oli ”Mistä sait tietoa Sodankylästä?”. Tässä kysymyksessä oli valmiita vastausvaihtoehtoja seitsemän sekä vastausvaihtoehto ”muu”. Kohta ”muu” sai 48 vastausta, joista osa osuu valmiisiin seitsemään vastausvaihtoehtoon. Näitä vaihtoehtoja olivat internet-sivut, alueen sosiaalinen media, sosiaalisen median ryhmä, muu sosiaalinen media, messut, esite ja suosittelu. Yksi vastanneista ei halunnut kertoa, mistä on tietonsa saanut. Eniten vastanneista on saanut tietoa internet-sivuilta, toiseksi eniten vastanneista on saanut suosittelun Sodankylästä, vastanneista kolmanneksi suurin osa kertoo asuvansa siellä, vastanneista 11:llä on ystäviä tai sukulaisia Sodankylässä ja 10:llä vastanneella on Sodankylästä valmis tieto. Sosiaalisen median ryhmästä tiedon on saanut yhdeksän vastaajaa, kuusi on saanut tiedon muualta sosiaalisesta mediasta, ja alueen sosiaalisesta mediasta tiedon on saanut

seitsemän vastaajaa. Kaksi vastanneista tarkensi saaneensa tiedon Kelkka-lehdestä, joka voidaan luetella mukaan muuhun sosiaaliseen mediaan, jolloin vastausvaihtoehto on saanut kahdeksan vastausta. Kolme vastaajaa kertoo asuvansa lähistöllä, joten heillä voidaan luetella olevan Sodankylästä valmista tietoa. Kaksi kertoi asuneensa Sodankylässä ennen, joten tämäkin vastaus voidaan luetella valmiiseen tietoon. Yksi vastaaja kertoo saaneensa tiedon kartalta ja toinen moottorikelkkaväylästä kertovasta kartasta. Yksi kertoo tiedon tulleen mielenkiinnosta moottorikelkkareittejä kohtaan ja toinen kertoo tietävänsä Sodankylän watercrossista. Yksi kertoo tietävänsä Sodankylän töistä. Kuviossa 2 (Kuvio 2) havainnollistetaan kysymyksen vastaukset siten, että samaa tarkoittavat asiat on lueteltu saman kategorian alle.



Kuvio 2. Paikat, joista vastaajat ovat saaneet tietoa Sodankylästä.

11.2 Moottorikelkkailuosio

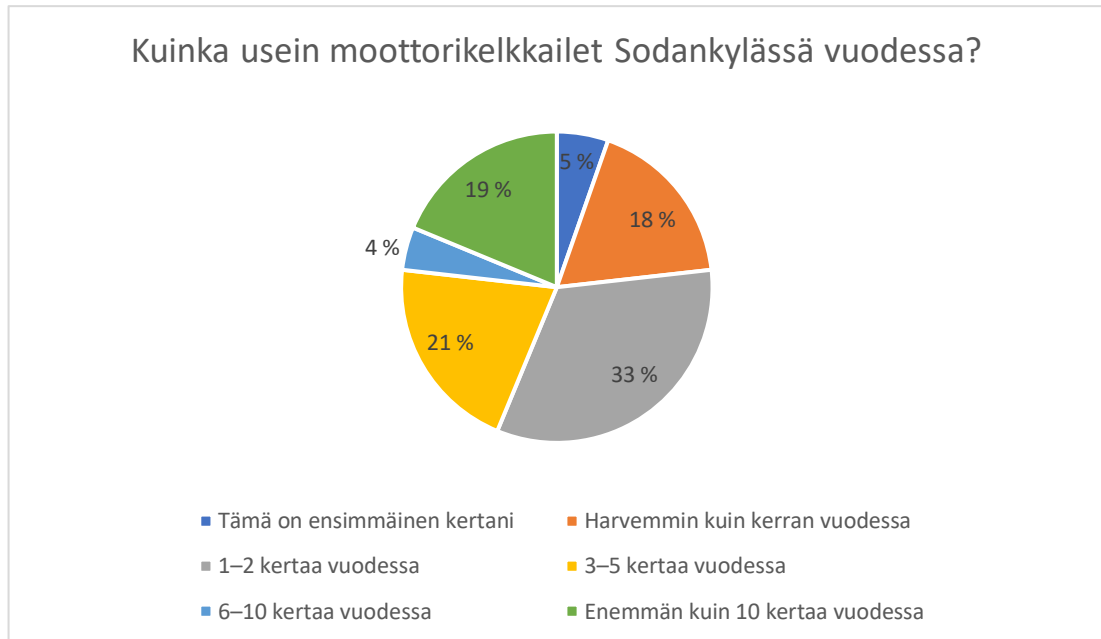
Kyselyn toinen osio koski itse moottorikelkkailua. Ensimmäinen kysymys kartoitti, onko vastaajan moottorikelkka oma, vuokrattu, lainassa vai jokin muu. Selvästi suurimmalla osalla vastanneista (97,3 %) oli oma moottorikelkka. Yhdellä vastanneella oli vuokrattu moottorikelkka ja yhdellä moottorikelkka oli lainassa. Yksi vastasi, että hänellä on käytössään oppaan työkelkat safarifirmassa ja toinen kertoi, että hänellä on oma moottorikelkka sekä

moottorikelkkavuokraamo. Jälkimmäisen vastauksen luettelen vastausvaihtoehtoon oma moottorikelkka.

Seuraava kysymys oli ”Kenen kanssa moottorikelkkailet?”. Kysymyksellä oli kuusi vastausvaihtoehtoa, jotka olivat yksin, vaihtelevassa porukassa, ystävien kanssa, perheen kanssa, työyhteisön kanssa ja muun porukan kanssa. Tähän pystyi vastaamaan useamman kuin yhden vaihtoehdon. Eniten vastauksia sai vastausvaihtoehto ystävien kanssa, johon vastasi 76 (67,9 %) henkilöä. Toiseksi eniten vastauksia tuli kohtaan yksin, johon vastasi 41 (36,6 %) henkilöä. Vaihtelevassa porukassa ajalee 39 (34,8 %), perheen kanssa ajaa 37 (33 %), muun porukan kanssa 10 (8,9 %) ja työyhteisön kanssa 5 (4,5 %) vastaajaa.

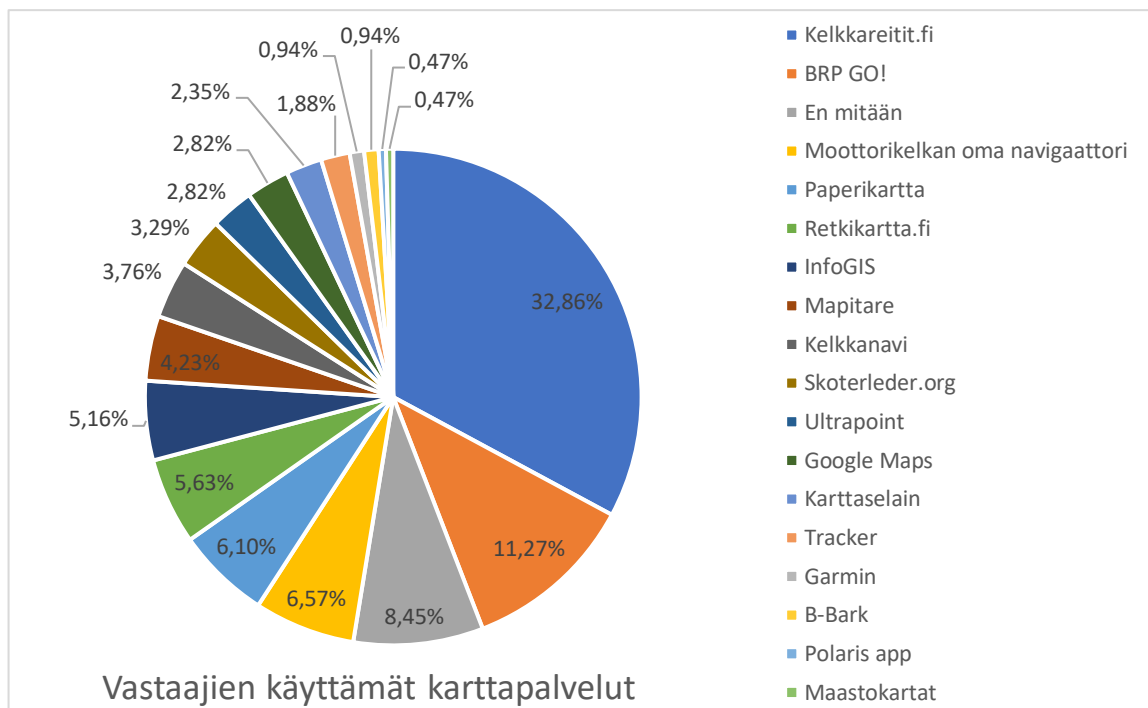
Kolmas kysymys moottorikelkkailuosiossa oli ”Kuinka usein moottorikelkkailet talvikauden aikana?”, johon oli myös valmiit vastausvaihtoehdot. Ne olivat: tämä on ensimmäinen kertani, joka viikko, joka kuukausi ja muutaman kerran vuodessa. Kenelläkään vastanneista ei ollut ensimmäinen kerta moottorikelkkaillessa. Eniten vastauksia sai kohta ”joka viikko”, johon vastasi 53 (27,3 %) henkilöä. Toiseksi eniten vastauksia sai ”joka kuukausi” vastausmäärällä 37 (33 %) ja muutaman kerran vuodessa moottorikelkkailee 22 (19,6 %) vastanneista.

Seuraavaksi kyselyssä kartoitettiin, kuinka usein vastaaja moottorikelkkailee Sodankylässä vuodessa (Kuvio 3). Tässäkin oli valmiit vastausvaihtoehdot, jotka olivat: tämä on ensimmäinen kertani, harvemmin kuin kerran vuodessa, 1–2 kertaa, 3–5 kertaa, 6–10 kertaa ja enemmän kuin 10 kertaa. Suurin osa vastanneista kertoi moottorikelkkailevansa Sodankylässä 1–2 kertaa vuodessa ja vähiten vastauksia sai 6–10 kertaa vuodessa.



Kuvio 3. Kuinka usein vastaajat moottorikelkkailevat Sodankylässä vuodessa.

Kyselyssä kartoitettiin, mitä karttapalvelua vastaaja käyttää moottorikelkkaillessaan. Kysymyksellä oli 11 vastausvaihtoehtoa sekä vaihtoehto "muu", ja näistä vastaaja pystyi valitsemaan useamman kuin yhden, jos hän käyttää useampaa. Valmiit vastausvaihtoehdot olivat Retkikartta.fi, Kelkkareitit.fi, Kelkkanavi, moottorikelkan oma navigaattori, Ultrapoint, Google Maps, InfoGIS, Paperikartta, BRP GO!, Skoterleder.org ja en mitään. Vastanneista 70 kertoi käyttävänsä Kelkkareitit.fi:tä, 24 käyttää BRP GO!:ta, 16 vastaajaa ei käytä mitään karttapalvelua, 14:llä on käytössä moottorikelkan oma navigaattori, 13 käyttää paperikarttaa, 12:lla on käytössä Retkikartta.fi, 11 käyttää InfoGIS:iä, yhdeksän käyttää Mapitarea, kahdeksalla on käytössä Kelkkanavi, seitsemällä Skoterleder.org ja kuusi vastasi Ultrapoint sekä Google Maps. Karttaselain sai viisi vastausta ja Tracker neljä vastausta. Kaksi kertoi muistavansa reitit, eivätkä täten käytä mitään karttapalvelua ja toiset kaksi vastasit käyttävänsä Garminia sekä B-Barkia. Yhdet vastaukset saivat Polaris app sekä Maastokartat ja yksi kertoi käyttävänsä Metsähallituksen moottorikelkkailukarttaa vuodelta 1999 ja täydentävänsä sitä itse.



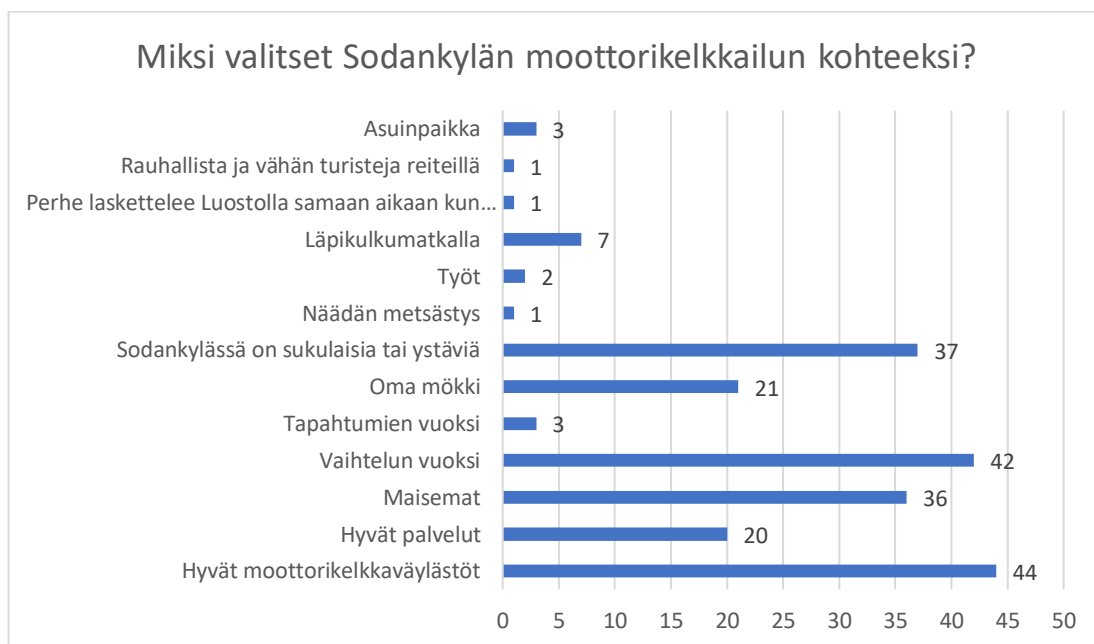
Kuvio 4. Vastaajien käyttämät karttapalvelut.

Seuraavassa kysymyksessä kysyttiin ”Mikä vastaa moottorikelkkamieltyksiasi parhaiten”, jossa oli valmiit vastausvaihtoehdot moottorikelkkaurat, moottorikelkkareitit, umpihankikelkkailu, jääpeitteinen vesistöalue, safari tai muu ohjattu moottorikelkkailu, en osaa sanoa ja muu. Suurin osa, 79 (70,5 %) vastasi moottorikelkkareitit, 70 (62,5 %) vastasi moottorikelkkaurat, 58 (51,8 %) vastasi umpihankikelkkailu, 15 (13,4 %) vastasi jääpeitteinen vesistöalue, 2 (1,8 %) vastasi safarin tai muun ohjatun moottorikelkkailun ja kaksi vastasi, etteivät he osaa sanoa. Yksi (0,9 %) vastasi pilkkireissut, yksi vastasi työn puolesta moottorikelkkailun ja yksi vastasi ”noin 2 000 kilometriä viikon kierrokset napapiirin pohjoispuolelta ulottuen Ruotsiin ja Norjaan”.

Kyselyssä kartoitettiin, miksi vastaajat harrastavat moottorikelkkailua. Tässä kohdassa oli kohta avoimelle vastaukselle. Kysymyksellä ajettiin takaa, millaisena vastaajat kokevat moottorikelkkailun ja mitä he kyseisessä harrastuksessa arvostavat. Näiden avulla voi helpommin ymmärtää, millaisia palveluita vastaajat toivovat tai millaisia väyläsvaihtoehtoja he kaipaavat. Asiat, jotka nousivat vastauksissa esille, olivat varsinkin moottorikelkkailun liikunnallisuus, kunnon parantaminen ja itsensä haastaminen, luonnossa liikkuminen, maisemien näkeminen, vauhti, irtiotto arjesta ja vastapaino työlle, kavereiden kanssa

yhteinen harrastus, se on monelle elämäntapa ja pitkäaikainen harrastus, moottorikelkalla pääsee ulkoilemaan ja sillä pääsee talvella paikkoihin, joihin ei muuten pääsisi tai tulisi lähdettyä. Useat mainitsivat moottorikelkkailun rauhallisuuden ja sen avulla rentoutumisen, moottorikelkan olevan retki- tai työväline, moottorikelkkaillessa monen mielestä pystyy unohtamaan kaiken muun ja se helpottaa talvisin pitkien matkojen kulkemista.

Moottorikelkkailijoilta kysyttiin, miksi he valitsevat Sodankylän moottorikelkkailun kohteeksi. Vastaja pystyi valitsemaan useamman kuin yhden vastausvaihtoehdon, joita olivat: hyvät moottorikelkkaväylästäöt, hyvät palvelut, maisemat, vaihtelun vuoksi, tapahtumien vuoksi, siellä on oma mökki, Sodankylässä on sukulaisia tai ystäviä ja muu. Suurin osa kertoi syyn olevan hyvät moottorikelkkaväylästäöt ja vaihtelun vuoksi. Seuraavaksi suosituimmat vaihtoehdot olivat se, että Sodankylässä on sukulaisia tai ystäviä, maisemien vuoksi, hyvien palveluiden takia ja oman mökin vuoksi. Lisää valintaperusteita ja vastausmäärät kuviossa 5 (Kuvio 5).



Kuvio 5. Vastaajien syyt moottorikelkkailla Sodankylässä.

Seuraava kysymys oli "Miten tyytyväinen olet ollut Sodankylän moottorikelkkailijoille suunnattuihin palveluihin?", johon pystyi vastaamaan asteikolla 1–5, jossa 1 tarkoittaa en yhtään tyytyväinen ja 5 tarkoittaa erittäin tyytyväistä. Vastausvaihtoehdon 1 oli valinnut 5 (4,5 %), vaihtoehdon 2 oli valinnut 17 (15,2

%), vaihtoehdon 3 oli valinnut 47 (42 %), vaihtoehdon 4 oli valinnut 34 (30,4 %) ja vaihtoehdon 5 oli valinnut 9 (8 %) vastanneista.

Vastaajilla oli mahdollisuus halutessaan perustella äskeisen vastauksensa, jonka 38 vastaajaa teki. Kaikki perustelut olivat hieman erilaisia toisistaan, mutta pääsääntöisesti vastaajat pitivät palveluita riittävinä omille tarpeille. Jotkut vastaajat olivat sitä mieltä, että palveluita on liian vähän varsinkin suoraan moottorikelkkailijoille suunnattuina, ja muutama kertoi, ettei Luostolta saa enää polttoainetta. Useat pitivät huonona asiana sitä, ettei moottorikelkalla pääse palveluiden luokse. Hyvänä asiana vastaajat pitivät sitä, että Sodankylästä saa polttoainetta ja jotkut vastaajat kertoivat sen olevan ainoa tarpeellinen palvelu. Suurin osa perusteluista kuitenkin liittyi heikkoon moottorikelkkareitistön kuntoon, niiden huonoon merkitsemiseen ja huoltoon.

Asteikkovastausvaihtoehdot olivat myös seuraavassa kysymyksessä, jossa kysyttiin ”Kuinka tyytyväinen olet ollut Sodankylän moottorikelkkaväylästäöjen kuntoon?”. Vastausvaihtoehdon 1 oli valinnut 5 (4,5 %), vastausvaihtoehdon 2 oli valinnut 21 (18,8 %), vastausvaihtoehdon 3 oli valinnut 32 (28,6 %), vastausvaihtoehdon 4 oli valinnut 43 (38,4 %) ja vastausvaihtoehdon 5 oli valinnut 11 (9,8 %) vastaajista.

Tämänkin kohdan vastaajat pystyivät halutessaan perustelemaan. Perusteluja tuli 35, joista suurin osa liittyi siihen, että moottorikelkkaväylästäöä voisi huoltaa useammin. Osan mielestä moottorikelkkareittejä on liian vähän ja osan mielestä keskustan läheisyydessä olevat väylästäöt ovat pääosin hyvässä kunnossa, toisin kuin kauempana olevat väylästäöt. Monet vastaajat kertoivat, että moottorikelkkauria hoidetaan liian vähän ja osan mielestä moottorikelkkareittejä hoidetaan liikaa. Väylästäöjen kunto vaihtelee muutaman vastaajan mukaan vuosittain ja osalla väylästäöistä kerrotaan olevan liikaa moottorikelkkaliikennettä, heikentäen sen kuntoa. Jotkut vastaajat kuitenkin kertoivat, että heidän mielestään hieman kyhmyiset väylästäöt ovat hyvä asia ja osan mukaan Sodankylän moottorikelkkaväylästäöt ovat aina olleet hyvässä kunnossa.

Seuraava kysymys oli ”Kuinka tyytyväinen olet Sodankylän moottorikelkkaväylästä sijaintiin?”. Vastausvaihtoehdon 1 valitsi 2 (1,8 %), vastausvaihtoehdon 2 valitsi 8 (7,1 %), vastausvaihtoehdon 3 valitsi 41 (36,6 %), vastausvaihtoehdon 4 valitsi 43 (38,4 %) ja vastausvaihtoehdon 5 valitsi 18 (16,1 %).

Äskeisen vastauksensa perusteli seuraavassa kohdassa 21 vastaajaa. Perusteluissa muutama osoitti tyytymättömyyttään Pomokairan reitin puutteesta. Suurin osa antoi huonoa palautetta saavutettavuudesta keskustan alueella. Jotkut vastaajat antoivat hyvää palautetta hyvistä linjauksista sekä maisemista väylästä varrella. Muutamat vastaajat toivovat lisää moottorikelkkareittejä Sodankylään, mutta olivat tyytyväisiä siitä, että tankkaaminen onnistuu reitin varrella. Yksi vastaaja oli sitä mieltä, että luvattomilla alueilla ajelu lisäänty huonojen sijaintien vuoksi.

Seuraava kysymys oli ”Kuinka tyytyväinen olet Sodankylän moottorikelkkaväylästä ylläpitoon?”. Tässäkin kysymyksessä oli asteikkovastausvaihtoehdot 1–5. Vaihtoehdon 1 valitsi 7 (6,3 %), vaihtoehdon 2 valitsi 21 (18,8 %), vaihtoehdon 3 valitsi 42 (37,5 %), vaihtoehdon 4 valitsi 31 (27,7 %) ja vaihtoehdon 5 valitsi 11 (9,8 %) vastanneista.

Vastaajat pystyivät taas perustelemaan valitsemansa asteikon. Perusteluja tuli 20, joista osa oli sitä mieltä, että väylästä ylläpidon voisi aloittaa aikaisemmin, sillä nyt kausi jää lyhyeksi. Jotkut vastaajat kertovat ymmärtävän, että väylästä tulee käytön jälkiä, mutta toivovat silti parempaa ylläpitoa. Suurin osa on sitä mieltä, että aina on parantamisen varaa.

Seuraavaksi kysyttiin ”Kuinka tyytyväinen olet Sodankylän moottorikelkkaväylästä opasteisiin?”. Vastausvaihtoehdot olivat jälleen asteikolla 1–5. Vaihtoehdon 1 valitsivat 5 (4,5 %), vaihtoehdon 2 valitsivat 12 (10,7 %), vaihtoehdon 3 valitsivat 42 (37,5 %), vaihtoehdon 4 valitsivat 44 (39,3 %) ja vaihtoehdon 5 valitsivat 9 (8 %).

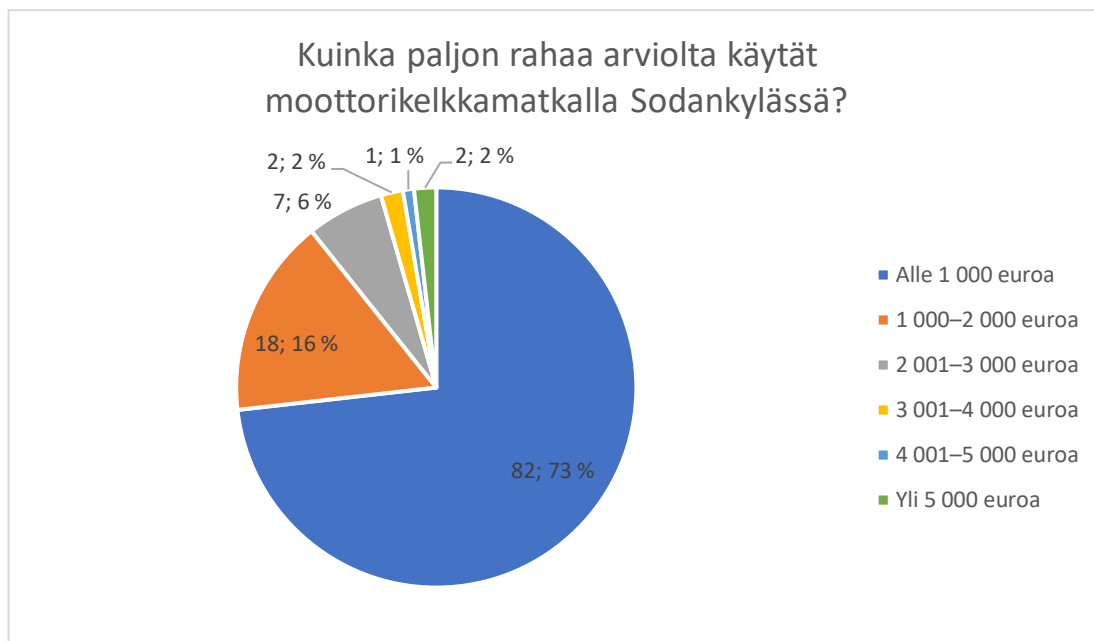
Perusteita valitulle vastausvaihtoehdolle antoivat 19 vastaajaa. Osa kertoi, että reittejä ei ole merkitty tarpeeksi hyvin, jolloin suunnistaminen on hankalaa ja

sijainti täytyy tarkistaa karttapalvelusta. Osan mielestä vanhat kyltit ovat toisinaan huomaamattomia, mutta pääväylät on merkitty hyvin. Huonoa palautetta tuli siitä, ettei palveluiden äärelle ole opasteita. Yksi vastaaja kertoi, että erityisesti opasteiden havaittavuus ja luettavuus ovat tärkeitä asioita. Hänen mukaansa osa opasteista on hienon näköisiä, mutta pimeällä niitä ei pysty lukemaan.

Asteikolla 1–5, vastaajat saivat seuraavaksi ilmaista, kuinka tyytyväisiä he ovat Sodankylän moottorikelkkailijoille suunnattuun ohjelmaan. Vaihtoehdon 1 valitsi 9 (8 %), vaihtoehdon 2 valitsi 20 (17,9 %), vaihtoehdon 3 valitsi 71 (63,4 %), vaihtoehdon 4 valitsi 11 (9,8 %) ja vaihtoehdon 5 valitsi 1 (0,9 %).

Vastaajat pystyivät taas perustelemaan valitsemansa asteikon. Perusteluja tuli 30, joista 26 kertoi, etteivät he joko tiedä, mitä ohjelmaa Sodankylässä moottorikelkkailijoille on tai he eivät käytä palveluita tai ne eivät ole heille tarpeellisia. Kaksi vastausvaihtoehtojen perustelijaa kertoivat, että Kieringin kelkkatapahtuma on ainut, jonka he tietävät. Yksi kertoi, ettei watercrossin ja Kone-Vasaran koeajopäivien lisäksi ole muuta. Viimeinen kertoi, että hän toivoisi paikallisen kelkkakerhon olevan enemmän näkyvillä, jotta sen toimintaan olisi helpompi tutustua.

Seuraava kysymys koski moottorikelkkamatkailijoiden rahankäyttöä. Vastaajat saivat arvioida, miten paljon he käyttävät moottorikelkkamatkalla Sodankylässä. Vastausvaihtoehdot olivat alle 1 000 euroa, 1 000–2 000 euroa, 2 001–3 000 euroa, 3 001–4 000 euroa, 4 001–5 000 euroa ja yli 5 000 euroa. Vaihtoehdoiksi valikoituvat tuhannen euron tarkkuudella olevat summat, koska läpikulkumatkailijat käyttävät rahaa suurin piirtein polttoaineeseen ja mahdollisesti ravitsemispalveluihin, mutta loput käyttävät rahaa majoitukseen, ruokailuihin, polttoaineisiin sekä muihin mahdollisiin kuluihin, kuten varaosiin tai moottorikelkkavuokraukseen. Vastaukset näkyvät kuvioista 6 (Kuvio 6).



Kuvio 6. Vastaajien rahankäyttö moottorikelkkamatkalla Sodankylässä.

Vastaajat saivat seuraavaksi kertoa, miten heidän mielestään Sodankylässä voitaisiin kehittää moottorikelkkailijoille suunnattuja palveluja. Vastaajista 25 eivät osanneet sanoa tai olivat tyytyväisiä Sodankylän tämänhetkiseen palveluntarjontaan moottorikelkkailijoille. Muut vastaukset keskittyivät paljon myös palveluiden saavutettavuuteen, eli siihen, että moottorikelkkaväylästä päättyy muutaman kilometrin ennen palveluita, jolloin loppumatka täytyy kävellä tai palvelun luokse ajaa laittomasti. Eräskin vastaaja kertoi, että ”reitit mahdollisimman lähelle kauppoja ja ruokailupaikkoja, jotta voi syödä ja ostaa ruokaa. Tällöin rahaa jää Sodankylään, eikä kaikkea viedä esimerkiksi Leville.” Toinen vastaaja oli sitä mieltä, ettei keskustan alueella ole muuta, kuin tankkausmahdollisuus. Hänen mielestään pitäisi olla enemmän viihtyisiä ja helppoja majoitus- ja ravintolapalveluita, esimerkkinä hän mainitsee Kieringin Lomakylän. Muutama muukin vastaaja kertoi palveluntarjonnan olevan liian vähäistä myös polttoainepalveluiden osalta. Markkinoinnin puutteesta mainitsivat useat vastaajat, kuten siitä, että moottorikelkkailua tukevat yritykset voisi laittaa keskiteysti kunnan kotisivulle, Kelkkalehdessä voisi mainostaa enemmän sekä huollon ja varusteiden myyntipaikkojen mainostuksen lisääminen. Muita esille nousseita asioita olivat informaation ja opastaulujen puutteellisuus, palveluiden aukioloaikojen hankaluus, väylästöjen korjaus, jäätilanteesta

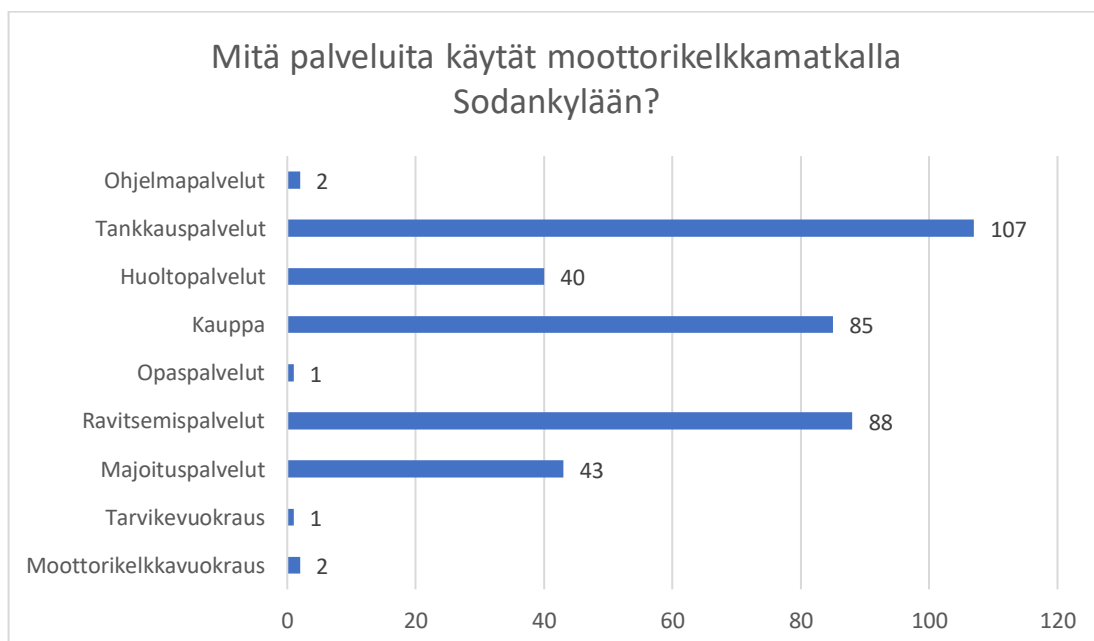
tiedottaminen sekä umpisten ajoalueiden, tulipaikkojen, viihtyisien pysähdyspaikkojen, tapahtumien ja kilpailujen lisääminen.

Moottorikelkkamatkailijoilta kysyttiin sitten, miten Sodankylässä voitaisiin kehittää moottorikelkkaväylästä. Jälleen 25 vastaajaa ei osannut sanoa tai heidän mielestään ei ole mitään parannettavaa. Eräs vastaaja totesi, että Pohjoisosiin tulisi tehdä uusia reittejä, etenkin vaaroihin ja maisemapaikoihin. Toinen puolestaan kirjoitti ”Keskustan palvelujen saavutettavuutta kelkalla voisi parantaa. Joskus -90 luvulla jokea pitkin meni reitti kylän läpi. Lopetettiin arvaten lieveilmiöiden takia, mutta palauttamista voisi kyllä harkita, vaikka tiukkojen rajoitusten kanssa. Mallia voisi ottaa vaikka Rovaniemestä, Ivalosta, Inarista, Kilpisjärveltä tai lähes mistä tahansa muualta, pois lukien Äkäslompolo.” Muut mielipiteet koostuivat pitkälti opasteiden ja merkintöjen puutteista, freeride-alueen uudelleen luomisesta, reittien lisäämisestä ja ympäriajettavien reittien luomisesta, reittien lomaamisen lisäämisestä, mainoksien laittamisesta reittien varrelle sekä keskustan palveluiden saavutettavuuden parantaminen moottorikelkkaväylästä kannalta. Useat kertoivat myös, että Pomokairan reitin alku Rajalassa halutaan käyttöön. Eräs vastaaja on sitä mieltä, että matkailijoille moottorikelkkaväylästä tulisi olla taksit ja paikallisille tai muille, joille alue on tuttu, voisi jättää muotoja reitille, jottei vauhdit nousisi yli sallitun rajan, varsinkin mutkissa näkyy hänen mukaansa usein jälkiä ulosajosta. Yksi vastaaja kirjoitti ”Kitisen rantaan tulisi vetää oma runkoreitti, joka yhdistäisi kylän etelä- ja pohjoispäädät ja samalla mahdollistettaisiin kelkkailijoille turvallinen siirtymismahdollisuus keskustan palveluiden äärelle ilman, että heidän tarvitsee ajaa säännöstellyn vesialueen (Kitisen) erittäin epävarmoilla ja turvattomilla jäillä.”

Seuraavaksi kysyttiin, miten moottorikelkkailijoille suunnattuja tapahtumia voitaisiin Sodankylässä kehittää. Jopa 60 vastaajaa ei osannut sanoa tai ei koe tapahtumille tarvetta. Muista vastauksista korostuu markkinointi ja muu näkyvyys, snowcross-kilpailuiden, moottorikelkkaenduron tai -sprint kilpailuiden ja safarien järjestäminen, kokoontumisajojen lisääminen, moottorikelkkojen esittelyjä ja niiden koeajoja sekä yleisesti uusien tapahtumien luominen. Yksi vastaaja toteaa, että ”Paikallinen moottorikerho ja paikalliset yrittäjät voisivat

tehdä yhteistyötä ja pyrkiä järjestämään tapahtumia, joihin olisi mahdollista osallistua ajamalla esimerkiksi kelkalla paikan päälle. Toki taloudelliset rea-
liteetit muistaen, ei kenenkään tarvitse pelkästä järjestämisen ilosta asioita tehdä.” Eräs antaa vastauksessaan esimerkkinä Kemijärvellä aikoinaan ol-
leen Lumikenttien Kutsun ja Tulppion Safarin. Osa vastaajista osaa mainita
vain yhden Sodankylässä olevan moottorikelkkatapahtuman, eli joko Kierin-
gin kelkkatapahtuman tai kesäisen vesicrossin.

Viimeisenä varsinaisena kysymyksenä oli ”Mitä palveluita käytät moottori-
kelkkamatkalla Sodankylään?”. Vastaja pystyi valitsemaan useamman,
kuin yhden vaihtoehdon. Valmiit vaihtoehdot olivat moottorikelkkavuokraus,
tarvikevuokraus, majoituspalvelut, ravitsemispalvelut, opaspalvelut, kauppa,
huoltopalvelut, tankkauspalvelut ja ohjelmapalvelut tai jokin muu, mikä. Lä-
hes kaikki vastaajista valitsivat tankkauspalvelut, muut suositut vastaukset
olivat ravitsemispalvelut, kauppa, majoituspalvelut ja huoltopalvelut. Vastaa-
jien palveluiden tarpeet kuviossa 7 (Kuvio 7).



Kuvio 7. Vastaajien palveluiden tarve moottorikelkkamatkalla Sodankylässä.

Lopuksi vastaajat saivat jättää muuta palautetta halutessaan. Osa palautteista keskittyi Pomokairan reitin puutteeseen sekä uusien reittien luomiseen. Osa toivoi asianmukaisia kulku-uria majoitus- ja ravitsemisliikkeisiin. Yhden vastaa-
jan mielestä Sodankylän tulisi ottaa mallia Länsi-Lapsin kattavasta ja

hoidetusta reittiverkostosta. Yksi kertoi toivovansa väylästöjen kunnossapitokertojen lisäämistä. Yksi vastaaja painottaa sitä, ettei moottorikelkkailijat ajattele tulevansa tiettyyn kuntaan, jolloin yhteistyötä pitäisi tehdä laajemman alueen kesken.

12 KYSELYAINEISTON ANALYSOINTI

Kyselyn alussa kerättyjen taustatietojen mukaan Sodankylässä moottorikelkkailevat miehet, 35–44-vuotiaat ja työssäkäyvät. Taustatietojen mukaan suurin osa Sodankylään suuntaavista moottorikelkkamatkailijoista tulee Lapista. Internetin ryhmissä voi olla enemmän jäseniä Lapista, mikä selittäisi kyselyn tulokset sen lisäksi, että useat vastaajat olivat paikallisia. Keskusta, Luosto ja Vuotso olivat suosittuja moottorikelkkailijoiden vierailupaikkoja, ja ne ovat muutenkin matkailijoiden suosiossa. Suosituimmat tiedonlähteet Sodankylästä olivat internet-sivut ja suosittelut. Moottorikelkkatutkimuksessa todettiin, että suurimmalla osalla moottorikelkkailijoista on nettiselain käytössä älypuhelimessa.

Lähes sadalla prosentilla vastanneista on oma moottorikelkka. Oman moottorikelkan omistaminen kertoo, ettei Sodankylässä välttämättä ole kovin suurta kysyntää moottorikelkan vuokrauspalvelulle. Lisäksi viimeiseen kysymykseen palvelutarpeista Sodankylässä tuli vain kaksi vastausta moottorikelkan vuokrauspalvelulle. Kysely on harrastajien ryhmissä todennäköisesti tavoittanut säännöllisiä harrastajia, eikä niinkään aloittavia tai kokeilunhaluisia kuskeja, jotka vuokraavat moottorikelkkoja. Suurin osa vastaajista moottorikelkkailee ystävien kanssa ja ovat kyselyn tuloksien mukaan läpikulkumatkalla. Ystävien kanssa moottorikelkkailevat voivat kaivata viihtyisiä pysähtymispaikkoja, joissa pystyy lepäämään ja suunnittelemaan matkan jatkoa turvallisesti.

Suurin osa vastaajista moottorikelkkailee viikoittain, mutta Sodankylässä vain 1–2 kertaa vuodessa. Vastaukset kertovat, että moottorikelkkailu on suosittu

laji, mutta sen harrastaminen sijoittuu muualle, kuin Sodankylään. Kelkkareitit.fi oli vastaajien suosima karttapalvelu, mutta siellä ei näy palveluita kuten esimerkiksi BRP GO! -karttapalvelussa. Sellaisen karttapalvelun käyttäminen, jossa palvelut näkyvät, olisi hyödyllinen moottorikelkkamatkailijalle. Sieltä näkee vaivattomasti polttoainepalvelut tai majoitusvaihtoehdot. Lisäksi se on hyödyllinen palveluntarjoajalle, joka saisi karttapalvelun avulla tavallaan markkinoitua palveluitaan moottorikelkkailijoille. Vastaajat pitävät eniten moottorikelkkareiteillä ajamisesta, ja toiseksi suosituin vaihtoehto oli moottorikelkkaurat. Vastaajat siis suosivat hoidettuja väylästäjiä, joiden kunto on täten varmasti harrastajille tärkeää.

Vastauksista nousee esille moottorikelkkailun liikunnallisuus. Se korostuu vastauksissa kohtaan ”miksi harrastat moottorikelkkailua?” ja kysymyksessä ”kuinka tyytyväinen olet ollut moottorikelkkaväylästäjien kuntoon?”. Moottorikelkkaväylästäjien kunnosta osa vastaajista kommentoi, ettei niiden pidäkään olla täydellisessä kunnossa, jotta ajaja saa haastetta. Suurin osa vastasi, että he ovat olleet jokseenkin tyytyväisiä moottorikelkkaväylästäjien kuntoon Sodankylässä, ja suurin osa kertoi matkustavansa moottorikelkalla Sodankylään hyvien moottorikelkkaväylästäjien vuoksi. He, jotka matkustavat Sodankylään moottorikelkalla vaihtelun vuoksi, ovat todennäköisesti läpikulku- tai lyhytaikaisella matkalla.

Ajamisen fyysisyys selvästi vetää lajin puoleen rentoutumisen, maisemien ja ulkona liikkumisen lisäksi. Maisemia ja rentoutumista voisi hyödyntää ja kehittää aikaisemmin mainittujen viihtyisien pysähdyspaikkojen suhteen. Osa vastasi moottorikelkkailun harrastamisen syyksi yhteisen harrastuksen kavereiden kanssa, joten lajiin liittyvät sosiaaliset kontaktit ovat myös tärkeitä. Saman huomaa siitä, että moottorikelkkailijat suosittelevat paljon toisilleen alueita ja palveluita. Lisäksi vastaajat valitsevat Sodankylän moottorikelkkailun kohteeksi, koska heillä on siellä tuttuja.

Suurin osa vastasi, etteivät he osaa sanoa, kuinka tyytyväisiä he ovat Sodankylän moottorikelkkailijoille suunnattuihin palveluihin. Vastausvaihtoehto 3 voi myös tarkoittaa, ettei heillä ole mielipidettä suuntaan eikä toiseen.

Perusteluissa usea kertoi mielipiteistään moottorikelkkaväylästäöjen kuntoon tai saavutettavuuteen liittyen. Monet olivat myös sitä mieltä, että moottorikelkkailijoille suunnattuja palveluja on liian vähän. Se voi myös johtua siitä, ettei keskustan palveluiden luokse pääse moottorikelkalla. Sodankylässä palveluja voisi vastaajien mielestä kehittää viihtyisillä moottorikelkkailijoille suunnatuilla palveluilla. Useat toivoivat freeride-aluetta. Monet myös toivoivat, että palveluita markkinoitaisiin enemmän, esimerkiksi reittien varrella. Lisäksi vastaajat toivoivat, että moottorikelkkailijoille tiedotettaisiin enemmän jäätilanteesta.

Moottorikelkkaväylästäöjen kuntoa koskevan kysymyksen perusteluihin vastaajat kertoivat olevansa sitä mieltä, että niitä voisi huoltaa useammin, vaikka vastaukset olivatkin lähinnä positiivisia. Osa vastaajista myös kertoi, että väylästäöjen ylläpito tulisi aloittaa heti kauden alusta. Moottorikelkkaväylästäöjen sijainti oli vastaajien mielestä jälleen jokseenkin hyvä. Perusteluista löytyi kehuja maisemista ja Sodankylän sijainnista keskellä Lappia, mutta huonoa palautetta saavutettavuuden ongelmallisuudesta sekä liian vähäisestä reittien määrästä. Reittien hoidon aloittaminen kauden alussa voisi tuoda heti silloin moottorikelkkamatkailijoita kuntaan. Reittien hyvä suunnittelu, lisääminen ja niiden toimiva ylläpitäminen sekä niiden markkinointi toisivat epäilemättä Sodankylään moottorikelkkamatkailijoita läpi kauden.

Moottorikelkkaväylästäöjen ylläpidosta vastaajat eivät osanneet sanoa, mitä mieltä he ovat tai he eivät olleet tyytyväisiä eivätkä tyytymättömiä. Perusteluissa kerrottiin ylläpidon olevan liian vähäistä. Kyselyssä yksi vastaaja ehdotti, että paikallisille moottorikelkkailijoille voisi jättää muotoja moottorikelkkaväylästäöihin, kun taas moottorikelkkamatkailijoille väylästäön tulisi olla tasaista, sillä se on heille vieraampaa aluetta. Idea kuulostaa hyvältä ja toisi moninaisuutta Sodankylään, mutta idean toimivuus voi olla toisenlainen. Opasteita kohtaan tyytyväisyys oli tasaista vastausvaihtoehtojen 3 ja 4 välillä, mutta suurin osa vastasi olevansa jokseenkin tyytyväisiä. Opasteita onkin vastaikään uusittu, mutta perusteluiden perusteella niissä on vielä puutteita. Moni kertoi, että opasteita tarvitsisi parantaa, oli se sitten uudemmilla opasteilla tai lisäämällä niitä. Lisäksi osa vastaajista kertoi merkintöjen olevan riittämättömiä

sekä luettavuuden olevan hankalaa, mitkä vaikuttavat ajamisen turvallisuuteen.

Moottorikelkkailijoille suunnattu ohjelma Sodankylässä oli vastaajille varsin vieras aihe, sillä iso osa vastasi vastausvaihtoehdon 3, eli he eivät tiedä tai eivät ole tyytyväisiä tai tyytymättömiä. Omatoimiset moottorikelkkailijat eivät välttämättä koe ohjelmia tarpeellisiksi, mutta esimerkiksi kokoontumisajot voisivat tukea sosiaalisia elämyksiä, jotka olivat yksi syy lajin harrastamiselle. Suuri osa vastaajista ei osannut sanoa, miten Sodankylässä moottorikelkkailijoille suunnattua ohjelmaa voisi parantaa. Vastaajien mukaan tapahtumia tulisi kuitenkin lisätä ja kilpailuiden järjestäminen sai paljon ehdotuksia. Tapahtumien avulla moottorikelkkailijat pystyisivät tutustumaan myös Sodankylään ja sen palveluihin paremmin. Osa vastaajista toivoi myös yrittäjien ja moottorikerhon välistä yhteistyöstä, jonka avulla tapahtumia voisi järjestää ja markkinoida tehokkaammin.

Rahaa vastaajat käyttävät arviolta alle 1 000 euroa moottorikelkkamatkallaan Sodankylässä. Vaihtoehdot rahankäyttöä koskevassa kysymyksessä olivat suuret, mutta tarkoitus ei ollut saada vastauksia sadan euron tarkkuudella. Tarkoituksena oli kartoittaa palveluiden käyttöä sekä matkan kestoa, sillä suurempi rahankäyttö viittaa pidempään viipymiseen. Alle tuhannen euron käytöstä Sodankylässä huomaa, että suurin osa vastaajista on läpikulkumatkalla ja todennäköisesti kuluttavat vain polttoaine- ja ravitsemispalveluita tai viettävät siellä korkeintaan yhden yön. Enemmän rahaa kuluttavat vuokraavat todennäköisesti mökin sekä ostavat muun muassa ruokatarvikkeet sekä useamman päivän polttoaineet ja muut tarvikkeet.

Moottorikelkkamatkalla Sodankylässä vastauksien mukaan eniten käytetään tankkaus- ja ravitsemis- sekä kauppapalveluita. Nämä vastaukset tukevat olettamusta siitä, että eniten moottorikelkkailijoita on läpikulkumatkalla. Neljänneksi eniten vastauksia sai majoituspalvelut ja viidenneksi eniten huoltopalvelut, jotka viittaavat pidempään viipymiseen.

Kyselyn tulosten perusteella Sodankylän nykytilanne moottorikelkkakohteena on riittävän hyvä, mutta siinä olisi parantamisen varaa. Kyselyaineistossa keskiöön nousivat samat asiat, kuin haastatteluaineistosta. Niitä ovat moottorikelkkaväylästäjien kunto ja saavutettavuuden ongelma. Kyselyssä tuli paljon vastauksia myös liian vähäisistä väylästäjien määristä. Niitä kehittämällä moottorikelkkailijat pitäisivät Sodankylää varmasti parempana kohteena.

13 TULOKSET JA JOHTOPÄÄTÖKSET

Tutkimuksen tavoitteena oli kartoittaa Sodankylän moottorikelkkamatkailun tilannetta palveluntarjoajien ja -kuluttajien näkökulmasta. Sitä tukemassa oli tutkimuskysymys ”millaisena sodankyläläiset yritykset ja moottorikelkkamatkailijat kokevat Sodankylän tämänhetkisen moottorikelkkamatkailun?”, jonka lisäksi oli alakysymys ”mitä moottorikelkkamatkailun kehittämistarpeita Sodankylässä on palveluyritysten ja asiakkaiden näkökulmasta?”. Tutkimustehtävänäni oli syventyä moottorikelkkailun nykytilanteeseen sekä kehityskohtiin Sodankylän kunnassa.

Kysely ja haastattelut antoivat laajoja ja yhteneväisiä näkökulmia moottorikelkkamatkailuun liittyen. Niistä nousee esille, että Sodankylällä on vielä paljon potentiaalia kasvuun. Kaiken keskiössä ovat erityisesti väylästäjien kunnan ja saavutettavuuden parantaminen. Nykytilanne niiden suhteen aineistojen perusteella on heikko, ja ne ovat kuitenkin harrastuksen tärkeimmät asiat.

Huono moottorikelkkaväylästä nousee haastatteluissa paljon esille, mutta kyselyn tulokset näyttävät, että moottorikelkkailijat ovat siihen pääsääntöisesti jaksaneet tyytyväisiä. Osa kertoi kyselyssä pitävänsä rosoisemmasta väylästästä, mikä lisää ajamisen haastavuutta ja liikunnallisuutta. Ne kaksi asiaa olivat myös isoja syitä lajin harrastamiselle. Moottorikelkkaväylästäjien kunto on kuitenkin lajin harrastajille tärkeä asia, mikä koskee myös moottorikelkan kuntoa ja kestävyyttä. Raaterova haastattelussa totesi, että moottorikelkkailijat

käyttävät paljon rahaa harrastuksensa parissa, sillä itse moottorikelkka ja varusteet ovat hyvin kalliita polttoaineen ja huoltojen kera. Suuri investointi harrastukseen lisää varoivaisuuden merkitystä, mikä on jälleen suoraan yhteydessä moottorikelkkaväylästäjien kuntoon. Moottorikelkkailijat voisivat jäädä yöpymään Sodankylään, kunhan peruspalvelu, eli väylästäjien kunto olisi kunnossa.

Saavutettavuus oli huonossa valossa molemmissa aineistoissa. Sen katsotaan olevan suoraan yhteydessä moottorikelkkailijoiden vähäiseen määrään. Kyselyaineistosta nousi etenkin esille polttoainepalveluiden luokse pääsemisen tärkeys. Lisäksi majoitus-, ravitsemis- ja kauppapalveluiden luokse pääsy olisi edesauttava tekijä moottorikelkkailijoiden määrän lisäämiseen. Etenkin saavutettavuuden ja moottorikelkkaväylästäjien kunnan ja suunnittelun parantaminen ovat moottorikelkkailijoille tärkeitä asioita, joiden kehittämisen avulla heitä saisi houkuteltua kuntaan. Niiden parantaminen on varmasti suuri investointi, joka voisi pitkällä tähtäimellä maksaa itsensä takaisin.

Matkailua ajatellen saavutettavuudella on suuri merkitys. Saavutettavuutta voisi parantaa sekä keskustan alueella että lisäämällä reitistöä muuallekin. Sodankylä on Suomen toiseksi suurin kunta, joten matkailijoilla olisi siellä paljon nähtävääkin. Reitistöä pystyy kuitenkin suunnittelemaan lisää vasta, kun jo olemassa olevat on kunnossa.

Haastatteluiden perusteella moottorikelkkamatkailijoita tulee pääsääntöisesti Oulusta ja sen eteläpuolelta, kun taas kyselyn perusteella heitä tulee Lapista. Nämä tiedot ovat hieman ristiriidassa keskenään, vaikka kyselyyn vastasi myös usea paikallinen moottorikelkkailija. Kuitenkin molemmat aineistot tukivat toisiaan siinä, että moottorikelkkamatkailijoita on Sodankylässä vain läpikulkumatalla. Uskon tähänkin auttavan väylästäjien kunnan ja saavutettavuuden parantamisen. Ydintuotteen kehittäminen voisi kantaa jo hyvin pitkälle.

Molemmista aineistoista selvisi, että freeride-alue olisi edelleen toivottu. Haastatteluiden mukaan se lisäsi moottorikelkkamatkailijoiden määrää ja siten suoraan palveluiden kulutusta sekä majoittumisten määrää. Kyselyyn vastanneet

toivoivat myös kyseistä aluetta: varmasti haasteellisuuden ja liikunnallisuuden vuoksi, jotka nousivat esille moottorikelkkailun vetovoimatekijöinä. Haastatteluiden perusteella Sodankylään kaivattaisiin jotain moottorikelkkailijoille suunnattua houkutinta, ja kyselyn tulosten perusteella tapahtumia voisi olla Sodankylässä enemmän.

Lajin sosiaalisuus, liikunnallisuus ja rentous sekä maisemien merkitys tulivat esille erityisesti kyselyaineistosta. Mielestäni matkailua tehostaisi viihtyisät pysähdyspaikat luonnossa hyvien maisemien luona. Niiden avulla moottorikelkkailijat pystyisivät pitämään virkistäytymispysähdyksen seuransa kanssa ja jatkaa matkaa levänneenä. Tämä voisi parantaa myös turvallisuutta, kun moottorikelkkailijat pystyvät lepäämään hyvissä oloissa kesken matkan. Pysähdyspaikkoja voisi hyödyntää myös ympärivuotisesti pyöräily- tai luontomatkailun kehittämisessä.

Sodankylän vetovoimatekijöihin lukeutuu sijainti keskellä Lappia, josta on lyhyt matka kaikkialle Lapissa. Haastattelussa esille tullut kuntien välinen yhteistyö voisi olla Sodankylälle hyödyllinen juuri ideaalisen sijainnin suhteen. Yhteistyön avulla voisi muodostaa palveluverkoston, jossa voisi markkinoida ja tiedottaa tehostetusti ja keskitetysti. Markkinoinnin yhtenäistäminen kuntien kesken voisi tuoda Sodankylään lisää moottorikelkkaliikennettä, kunhan keskiössä olevat saavutettavuus ja moottorikelkkaväylästä ylläpito paranevat. Markkinoinnin tehostaminen ylipäättään olisi auttava tekijä paikallisille yrityksille. Markkinointia olisi hyvä pyrkiä suuntaamaan moottorikelkkailijoiden keskuudessa internetin ja sosiaalisen median ryhmissä, joissa tiedonkulku on tehokasta. Palveluverkosto voisi olla hyödyllinen myös yhteistyönä tapahtumien järjestämiselle.

Pidän molempien aineistojen tuloksia yleistettävänä. Aikaisempaa vastaavaa tutkimusta en löytänyt, johon tuloksia voisi verrata. Siitä huolimatta kysely sai paljon vastauksia, jotka olivat pääosiin samankaltaisia toisiinsa verrattuna. Haastattelu- ja kyselyaineistojen vastaukset olivat keskenään pitkälti toisiaan tukevia. Moottorikelkkailu on erittäin suosittu talviharrastus, johon tulisi panostaa matkailun merkityksessä. Luminen aika on Lapille tärkeä matkailusezonki,

johon liittyy laskettelun, revontulien ja muiden matkailuun merkittävien tekijöiden lisäksi moottorikelkkailu. Hyvä suunnittelu sekä reittien sijainnin että niiden ylläpidon suhteen voisi kantaa kauas. Sodankylässä on hyvä perusta moottorikelkkamatkailulle hyvän sijainnin, hyvien maisemien ja palveluiden kannalta.

14 LUOTETTAVUUSTARKASTELU

Tutkimuksen luotettavuutta on mahdollista parantaa kriittisellä ja arvioivalla asenteella. Sitä arvioidaan reflektoiden, eli heijastamalla, jolla tarkoitetaan oman toiminnan kriittistä analysointia. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka, 2006e.) Tutkimuksen pätevyys eli validius tarkoittaa sitä, mittaako mittari tai tutkimusmenetelmä sitä, mitä tutkimuksessa on tarkoitus mitata. Pätevässä tutkimuksessa ei tulisi olla systemaattisia virheitä, eli tutkittavien tulisi ymmärtää mittarit, kyselylomake ja kysymykset. Tutkimuksen luotettavuus eli reliabilisuus tarkoittaa tulosten tarkkuutta, eli jokaisen henkilön kohdalla saadaan sama tutkimustulos tutkijasta huolimatta. Kokonaisluotettavuuden tutkimuksessa muodostavat pätevyys ja luotettavuus. Tutkimuksen otoksen edustuksessa perusjoukkoa on tutkimuksen kokonaisluotettavuus hyvä. (Vilka, 2021, luku 7, kohta Määrällisen tutkimuksen arviointi.) Laadullisessa tutkimuksessa yleisyys voidaan tuoda esille monella tapaa, kuten esimerkiksi väitteenä, yleispätevänä eettisenä periaatteena ja ohjeena. Tutkimuksessa yleistäminen tehdään tulkinnasta, eikä tutkimusaineistosta. Tulkinta on aina tutkijan, tutkimusaineiston ja teorian yhdistyminen. Laadullisen tutkimuksen tavoitteena tulisi olla ilmiön selittäminen ymmärrettävästi siten, että se mahdollistaa ajattelun toisin ja kyseenalaistaa vanhoja ajatusmalleja. Tutkijan on tutkimuksen aikana osoitettava yleistettävyyden taitonsa, eli kykynsä tarkastella tutkittavaa ilmiötä yksittäistä tapausta yleisemmällä tasolla. Yleistettävyyden ehtona on tulkintojen kestävyys ja syvyys. Tutkimus on pätevä ja yleistettävä, kun sen tulokset ovat tematisoidusta kokonaisuudesta. Laadullisella tutkimuksella tehdyn tutkimuksen voi luokitella luotettavaksi, kun tutkimuksen tutkimuskohde ja tulkittu aineisto ovat yhteensopivia eikä teoriamuodostukseen ole vaikuttanut

epäolennainen tai satunnainen tekijä. Laadullisessa tutkimuksessa tutkimuksen toteuttaminen ja tutkimuksen luotettavuus ei ole toisistaan erillisiä tapah- tumia. Laadullisella tutkimusmenetelmällä tehdyssä tutkimuksessa luotetta- vuuden kriteeri on tutkija itse ja hänen rehellisyytensä. Tutkijan tulee perustella tekemänsä valinnat ja ratkaisut. Puolueettomuus täytyy ottaa huomioon, kun luotettavuutta arvioidaan. (Vilkkä, 2021, luku 7, kohta Laadullisen tutkimuksen analysointi.)

Käytin opinnäytetyössä useita ja monipuolisia lähteitä, kuten kirjoja sekä inter- netistä löytyviä artikkeleita. Pyrin löytämään mahdollisimman uusia lähteitä teoriaosuuteeni. Osassa lähteitä ei ollut julkaisuvuotta, mutta useat niistä olivat 2010-luvun jälkeen julkaistuja. Käytin paljon matkailualan sekä pyrin löytä- mään monipuolisesti moottorikelkkailuun liittyviä lähteitä. Englanninkielisiä lähteitä aiheesta oli hankalaa löytää, mutta pyrin hyvittämään sitä muissa osi- oissa. Teoriaosuuteni oli kattava ja käsitteli useita eri aiheita. Pyrin keräämään sellaista teoriaa, joka tukee moottorikelkkamatkailua aiheena, sillä se on vä- hän tutkittu ja melko tuntematon ilmiö.

Haastattelin viittä yritystä, joista kaikilla oli erilaista osaamista ja toimintaa moottorikelkkamatkailuun liittyen. Muutamat asiat haastatteluissa olivat ta- pauskohtaisia, jotka koin kuitenkin tarpeelliseksi lisätä opinnäytetyöhöni, sillä jokaisen yrityksen toiminta on hieman erilaista toisistaan. Haastatteluista pys- tyi kuitenkin tekemään yleistettäviä johtopäätöksiä, sillä niistä tuli myös toinen toisiaan tukevia ilmiöitä. Yleistettävyyttä tukee myös suuri vastaajamäärä ky- selyssä sekä asiantuntijahaastattelut. Haastateltavat olivat järjestäneet haas- tatteluille hyvin aikaa ja antoivat monipuolista tietoa.

Kyselyssä käytettiin harkinnanvaraista näytettä, sillä minulla ei ollut tietoa kai- kista havaintoyksiköistä. Täten jaoin kyselyn tiettyihin paikkoihin, joista kuka tahansa pystyi niihin vastaamaan. Valitsin kuitenkin vain moottorikelkkailijoille suunnatut ryhmät ja keskustelupalstat. Niissä ei tietenkään ole kaikkia kohde- ryhmään kuuluvia, eikä välttämättä edes iso osa ryhmien jäsenistä ole kos- kaan ajanut moottorikelkalla Sodankylässä. Täten kysely ei ehkä tavoittanut kohderyhmää niin laajasti kuin olisin itse halunnut. Kysely oli esillä myös

Kieringin Lomakylässä, joka on moottorikelkkamatkailijoiden suosima kohde. Sieltä kysely on saattanut tavoittaa heitä, jotka eivät kyseisissä internetin ryhmissä ole olleet. Heillä on paljon asiakkainaan myös ulkomaalaisia, jotka osallistuvat moottorikelkkasafareille. Kyselyä ei kuitenkaan toteutettu englannin kielellä, koska safareilla käyvät osaavat kertoa vain safarikokemuksestaan.

Luotettavuuteen on voinut vaikuttaa oma kokemattomuuteni tutkijana. Olen aikaisemmin toteuttanut yksittäisiä haastatteluita, mutten koskaan tällä laajuudella. Olin kuitenkin tutustunut aiheeseen ennen kysymysten ja teemojen päättämistä niin haastatteluihin kuin kyselyyn.

Menetelmätriangulaatio auttoi tutkimuksen luotettavuutta. Molemmista aineistoista sain melko samanlaisia vastauksia, vaikka niissä esiintyi hieman ristiriitaisuuksia. Koin tarpeelliseksi saada näkökulmia sekä palveluntarjoajilta että kuluttajilta heti opinnäytetyön alusta alkaen. Koska haastatteluaineistoja oli viisi, joiden lisäksi kysely sai 112 vastausta, oli niiden tuoma työmäärä suuri ja ajankäyttö haastavaa. Tein silti monipuoliset haastattelukysymykset sekä kyselyn, jotta vastaukset olisivat mahdollisimman kattavia ja luotettavia.

15 OMA POHDINTA

Tutkimuksen tavoitteena oli kartoittaa kunnan moottorikelkkamatkailun tilannetta palveluntarjoajien ja kuluttajien näkökulmasta. Tutkimus eteni tutkimuskysymysten mukaan, jotka olivat: ”Millaisena kunnan yritykset ja moottorikelkkamatkailijat kokevat Sodankylän tämänhetkisen moottorikelkkamatkailun?” sekä: ”Mitä moottorikelkkamatkailun kehittämistarpeita Sodankylässä on palveluyritysten ja asiakkaiden näkökulmasta?” Aineistojen pohjalta sain tietoa saavutettavuudesta, moottorikelkkaväylästä, moottorikelkkailijoiden houkuttelemisesta ja heille suunnatuista palveluista, niiden kehittämisestä sekä markkinoinnin merkityksestä ja moottorikelkkailijoiden matkojen pituuksista.

Opinnäytetyössä käsiteltiin lyhyesti myös moottorikelkkamatkailijan profiilia sekä mistä he saavat tietonsa Sodankylästä ja siellä olevista palveluista.

Uskon päässeeni tavoitteisiin teorian, teemahaastatteluiden ja kyselyaineiston avulla. Sain kumpaankin tutkimuskysymykseeni vastaukset, vaikka aiheesta ei ollutkaan paljoa aikaisempaa teoriaa. Uskon, että toimeksiantaja saa hyödyllistä tietoa tutkimuksestani, joiden avulla voi tehdä myös käytännön toimenpiteitä.

Tähän työhön olisi voinut lisätä vielä SWOT-analyysin tai benchmarkata toista suosittua moottorikelkkamatkailukohdetta. Kyselyyn usea vastasi vertaamalla Sodankylää muuhun paikkakuntaan, jolloin sain niistä vertailukohteita, mutten kokenut tarpeelliseksi lisätä niitä tähän tutkimukseen. Sain myös haastatteluista hyviä vihjeitä muihin empiirisiin lähteisiin, mutta koin, ettei oma aikani riitä muihin analyyseihin, menetelmiin tai haastatteluihin laajojen aineistojen takia. Uskon kuitenkin kartoittavaksi tutkimukseksi saaneeni hyviä tuloksia aineistoista. Aiheen laajuuteen nähden, koen tekemäni tutkimukseni olevan hyvä lähtökohta jatkotutkimuksille.

Ammatillista kasvuani varten tästä opinnäytetyöstä oli minulle paljon hyötyä. Aihe oli entuudestaan kiinnostava ja opin siitä opinnäytetyön aikana paljon lisää niin teoriasta kuin aineistoista. Teorian kirjoittaminen oli mielenkiintoista ja sainkin siitä paljon irti opinnäytetyöhön ja omaan osaamiseeni. Laadullinen ja määrällinen tutkimusmenetelmä, sisällönanalyysi, haastattelut ja kysely olivat minulle entuudestaan melko tuntemattomia käsitteitä, enkä ollut niiden kanssa aikaisemmin kovinkaan paljoa työskennellyt. Niiden käyttö oli ajoittain haastavaa, mutta lopulta todella palkitsevaa tulevaisuuttakin ajatellen.

16 TOIMEKSIANTAJAN PALAUTE

”Opinnäytetyöstäsi tulee hyvin ilmi kelkkareitistön suurimmat kehittämisen kohteet eli väylästön kunto (kapeat rännit sekä huonot opasteet). Pusikoituneet ajoväylät aiheuttavat kapeat rännit ja kapeat rännit taas aiheuttavat sen, että moottorikelkkailijat joutuvat ajamaan samaa linjaa ja ura menee sen takia erittäin nopeasti pateleille. Tämä ongelma ei tietenkään ole kaikkialla, vaan siellä täällä on näitä kapeita pusikkoisia pätkiä. Myös moottorikelkkaväylästön opasteet meillä on niin vanhoja ja lahoja, että monet tolpat ovat katuneet tai ovat kaatumassa. Tai vastaavasti opastetaulut ovat aikoinaan tehty puusta ja nykyisin ovat sammaloituneet ja kuluneet niin pahasti, että niistä on melkoisen vaikea saada selvää mitä niissä lukee. Reittimerkinnot ovat usein myös puutteellisia ja sekä vanhoja, joten osilla urastosta niitä on todella vaikea havaita varsinkin alkutalvesta, kun urilla ei ole ollut paljoa liikennettä sekä suurin osa ajoista ajetaan pimeällä lyhyen päivän vuoksi. Tämä aiheuttaa sen, että moottorikelkkailijat joutuvat tarkkailemaan enemmän mihin he ajavat, että pysyvät väylästössä.

Näkisimme tärkeimpinä kehitystoimenpiteinä pusikoituneiden väylästöjen rai-vaamisen leveämmiksi. Tämä mahdollistaa alkutalvesta moottorikelkkailijoiden ajamisen leveämmällä ja tämä pitää urat pitempään paremmassa kunnossa, eivätkä mene niin nopeasti patille. Tarvitaan myös vanhojen puuopasteiden päivittämisen nykyaikaisiin kiiltäväpintaisiin metallisiin opastekyltteihin. Sekä kelkkareittimerkkien päivittämisen nykyaikaisiin muovisiin reittimerkkeihin. Nämä näkyvät myös pimeällä valoissa paljon paremmin ja kauemmas kuin puusta tehdyt, joihin on lisätty pieniä heijastinpalasia.

Opinnäytetyösi kokosi hyvin käyttäjien mielipiteitä kehittämistoimenpiteistä kelkkaväylästömme osalta. Tämä toimii hyvänä pohjana väylästön suunnittelulle ja kehittämiselle sekä mahdollisille investointihankkeille.” (Harjula, 2023b.)

LÄHTEET

Aaltola, J. & Valli, R. (2010). Ikkunoita tutkimusmetodeihin 1. Metodien valinta ja aineistonkeruu: vinkkejä aloittavalle tutkijalle. (3. uudistettu painos). Jyväskylä: PS-kustannus 2010.

Aamuset. (2.9.2018). Teemamatkailu nouseva trendi. Kaupunkimedia Aamuset. <https://aamuset.fi/artikkeli/4070646>

Ajokortti-info. (21.2.2022). Moottorikelkalla ajaminen. <https://ajokortti-info.fi/fi/perustietoa-ajokortista/moottorikelkalla-ajaminen>

Alanne, P. (15.3.2023). Henkilökohtainen keskustelu Pyhä-Luosto Vesi Oy:n toimitusjohtajan Petri Alanteen kanssa.

Alastalo, M. & Borg, S. (n.d). Numerolukutaito: Tutkimuksen analyysivaihe. Teoksessa Kvantitatiivisen tutkimuksen verkkokäsikirja. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoaarkisto. Haettu 15.4.2023 osoitteesta <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvanti/ohjeet/kvantiohjeet/#viittausohje>

Alasuutari, P. (2011). Laadullinen tutkimus 2.0. (4. uudistettu painos). Tampere: Vastapaino 2011.

Asetus ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista 1256/1992. Haettu 1.2.2023 osoitteesta <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/1992/19921256>

Aurora Emotion. (n.d). Electric Snowmobile Safaris in Lapland. Haettu 7.2.2023 osoitteesta <https://auroraemotion.com/>

Black Widow. (16.3.2021). What are the Effects of Snowmobiles on the Environment? Snowmobile. <https://www.blackwidowpro.com/blog/snowmobile/snowmobile-effects-on-environment/b/bwsm5/>

Borg, S. (n.d). Posti- ja verkkokyselyaineiston kokoaminen. Tietoaarkisto. Haettu 30.4.2023 osoitteesta <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvanti/postikysely/postikysely/>

Business Finland. (2020). Matkailun suuralueet: Lappi 2019. <https://www.businessfinland.fi/4a2a24/contentassets/cd1c10b8eb34454ea81b514fd10604a2/matkailun-suuralueet---lappi-2019.pdf>

Business Finland. (n.d.). Luontomatkailu. Haettu 1.2.2023 osoitteesta <https://www.businessfinland.fi/suomalaisille-asiakkaille/palvelut/matkailun-edistaminen/tuotekehitys-ja-teemat/luontomatkailu>

Durham, J. (10.8.2010). Environmental Impact of Snowmobiling. On Snow. <https://www.onsnow.co.uk/environmental-impact-snowmobiling.html>

Harjula, M. (15.2.2023a). Henkilökohtainen keskustelu Sodankylän kunnan matkailukoordinaattorin Marjo Harjulan kanssa.

Harjula, M. (17.5.2023b). Sodankylän kunnan matkailukoordinaattorin Marjo Harjulan sähköposti opinnäytetyön palautteesta.

Helsingin Sanomat. (19.12.2022). Lapin matkailu pyörii taas täysillä kierroksilla. <https://www.hs.fi/paakirjoitukset/art-2000009255899.html>

Hirsjärvi, S. & Hurme, H. (2022). Tutkimushaastattelu: Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. (2. uudistettu painos). [Helsinki]: Gaudeamus [2022]. <https://www.ellibslibrary.com/collection>

Honkanen, A., Sammalkangas, J. & Satokangas, P. (2021). Kotimaanmatkailun nykytila ja potentiaali – selvitys kohderyhmistä ja kehittämistoimista. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-327-631-4>

House of Lapland. (2020). Lapin vastuullisen matkailun ohjeistus. Business Finland. <https://www.businessfinland.fi/4a8397/globalassets/julkaisut/visit-finland/tutkimukset/2020/lapin-vastuullisen-matkailun-opas.pdf>

House of Lapland. (n.d.-a). Ympärivuotinen kestävä matkailu tuo kasvua. Matkailuala. Haettu 4.1.2023 osoitteesta <https://www.lapland.fi/fi/business/matkailu/>

House of Lapland. (n.d.-b). Sodankylä & Sompio – elävän erämaan rauhassa. Haettu 27.1.2023 osoitteesta <https://www.lapland.fi/fi/matkailu/lapin-matkailukohteet/sodankyla-sompio/>

Höyry. (n.d). Case Aurora Powertrains. Haettu 3.2.2023 osoitteesta <https://www.hoyry.net/tyonaytteet/aurora-powertrains/>

Iltalehti. (19.12.2021). Moottorikelkkailun suosio kasvoi huimasti viime talvena – katso, millä hinnalla suosituimmat merkit saa omakseen. Autouutiset. <https://www.iltalehti.fi/autouutiset/a/c631f32a-bdd7-42c8-93a1-9afa0d90b5ff>

Imatran seudun kehitysyritys Oy. (2004). Matkailun ohjelmapalvelujen raportti 3. Seikkailu- ja elämystoiminta kaupallisina ohjelmapalvelutuotteina. <https://docplayer.fi/704689-Matkailun-ohjelmapalvelujen-raportti-3-seikkailu-ja-elamystoiminta-kaupallisina-ohjelmapalvelutuotteina.html>

Juhila, K. (n.d.-a). Laadullinen tutkimus ja teoria. Teoksessa Jaana Vuori (toim.) Laadullisen tutkimuksen verkkokäsikirja. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto. Haettu 26.1.2023 osoitteesta <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvali/mita-on-laadullinen-tutkimus/laadullinen-tutkimus-ja-teoria/>

Juhila, K. (n.d.-b). Laadullisen tutkimuksen ominaispiirteet. Teoksessa Jaana Vuori (toim.) Laadullisen tutkimuksen verkkokäsikirja. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto. Haettu 26.1.2023 osoitteesta <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvali/mita-on-laadullinen-tutkimus/laadullisen-tutkimuksen-ominaispiirteet/>

Julkunen, T. (15.2.2023). Henkilökohtainen keskustelu Sodankylän kunnan suunnitteluinsinöörin Teemu Julkusen kanssa.

Jylhänlehto, S. (1.2.2023). Täällä saa rällätä vapaasti: Ummen kelkkailijoille avautuu alueita valtion mailla. Maaseudun tulevaisuus. <https://www.maaseuduntulevaisuus.fi/metsa/ee5b0f2c-19ed-43b2-bca5-67a0235e7d00>

Jyväskylän yliopisto. (23.4.2015). Määrällinen tutkimus. Koppa. <https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/menetelmapolku/tutkimusstrategiat/maarallinen-tutkimus>

Jyväskylän yliopisto. (28.10.2021a). Laadullinen tutkimus. Koppa. <https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/menetelmapolku/tutkimusstrategiat/laadullinen-tutkimus>

Jyväskylän yliopisto. (28.10.2021b). Tilastollisesti kuvaava analyysi. Koppa. <https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/menetelmapolku/aineiston-analyysimenetelmat/tilastollisesti-kuvaava-analyysi>

Jänkälä, S. (2016). Matkailun ohjelmapalvelut. Työ- ja elinkeinoministeriö. https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/79842/Matkailun_ohjelmapalvelut_2016.pdf

Kelkkareitit. (n.d). Reittityypit. Haettu 8.2.2023 osoitteesta https://kelkkareitit.fi/ohjeet/ohje_reitit.php

KJ-Experience. (n.d). Moottorikelkkailun ABV 2 h – Opi moottorikelkkailemaan. Haettu 7.2.2023 osoitteesta <https://kj-experience.com/fi/FI/moottorikelkkailu-av/moottorikelkkakoulu-2h>

Komppula, R. & Boxberg, M. (2005). Matkailuyrityksen tuotekehitys. [Helsinki]: Edita 2005.

Konu, H., Pesonen, J. & Rejonen, H. (2020). Matkailuliiketoimintaa teoriasta käytäntöön. Tampere: Vastapaino 2020.

Kuluttajaturvallisuuslaki 920/2011. Haettu 31.2.2023 osoitteesta <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110920>

KV toimitus. (9.10.2019). Suomalainen startup-yritys Aurora Powertrains aloittaa sähköisten moottorikelkkojen toimitukset norjalaiselle Hurtigruten Svalbardille. Koneviesti. <https://www.koneviesti.fi/uutiset/41efb5ee-a9f2-5061-a935-7be05d9fe523>

Lapin ammattikorkeakoulu. (1.9.2021). Matkailun välittömät tulovaikutukset Sodankylässä. <https://www.lapinamk.fi/blogs/Matkailun-valittomat-tulovaikutukset-Sodankylassa/0q5cunco/b1bcf630-549d-45bd-ad73-26af1daca579>

Lapin Liitto. (2021). Lapin matkailustrategia. <https://www.lapinliitto.fi/wp-content/uploads/2022/05/Lapinliitto-Matkailustrategia-2022-aukeamina.pdf>

Lapin Liitto. (15.11.2022). Pohjoisen uuden ratayhteyden nimeksi Tunturirata. Lapin Liitto Uutiset. <https://www.lapinliitto.fi/pohjoisen-uuden-ratayhteyden-nimeksi-tunturirata/>

Lapin Liitto. (n.d). Matkailu. Haettu 27.1.2023 osoitteesta <https://www.lapin-liitto.fi/edunajaminen/matkailu/>

Lapin Luotsi. (17.5.2018). Matkailu. Haettu 7.2.2023 osoitteesta <https://lapin-luotsi.fi/lapin-ennakointityo/ennakoinnin-toimialaklusterit/matkailu/>

Lapin Luotsi. (n.d). Sodankylä. Haettu 13.2.2023 osoitteesta <https://lapin-luotsi.fi/tilannehuone/lapin-matkailu-ja-korona/sodankyla/>

Lehtmets, K. (13.4.2016a). Tutkimus: Keitä ovat suomalaiset moottorikelkkaharrastajat? MIR Link. ePressi. <https://www.epressi.com/tiedotteet/autot-ja-moottoripyorat/tutkimus-keta-ovat-suomalaiset-moottorikelkkaharrastajat.html?customer=2721>

Lehtmets, K. (14.4.2016b). Tutkimus: Moottorikelkkaharrastajien kuluttajatottumukset verkkokaupassa. MIR Link. ePressi. <https://www.epressi.com/tiedotteet/autot-ja-moottoripyorat/tutkimus-moottorikelkkaharrastajien-kuluttajatottumukset-verkkokaupassa.html?customer=2721>

Liikenneturva. (n.d.). Moottorikelkkailu. Haettu 14.12.2022 osoitteesta <https://www.liikenneturva.fi/liikenteessa/moottorikelkkailu/#3e5655d7>

Liikennevakuutuskeskus. (23.10.2020). Kausi alkaa taas: Kaksi velvollisuutta kuntoon ennen kuin starttaat moottorikelkan. Tiedote. <https://www.lvk.fi/liikennevakuutuskeskus/tiedotteet/2020/kausi-alkaa-taas-kaksi-velvollisuutta-kuntoon-ennen-kuin-starttaat-moottorikelkan/>

Liikonen, L., Alanko, M., Jokinen, S., Niskanen, I. & Virrankoski, L. (2007). Moottorikelkkojen melu. Ympäristöministeriö. <http://hdl.handle.net/10138/38411>

Luontoon. (n.d). Jokamiehen oikeudet ja -velvollisuudet. Haettu 6.2.2023 osoitteesta <https://www.luontoon.fi/jokamiehenoikeudet>

Lynx. (n.d). Täydellinen Lynx-mallisto. Haettu 14.12.2022 osoitteesta <https://www.brplynx.com/fi/fi/mallit.html>

Maanmittauslaitos. (1.1.2022). Suomen pinta-ala kunnittain. Excel. https://www.maanmittauslaitos.fi/sites/maanmittauslaitos.fi/files/attachments/2022/01/Vuoden_2022_pinta-alatilasto_kunnat_maakunnat.xlsx

Mattila, M. (n.d). Otos ja otantamenetelmät. Kvantitatiivisen tutkimuksen verkkokäsikirja. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto. Haettu 14.4.2023 osoitteesta <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvanti/ohjeet/kvantiohjeet/>

Metsähallitus. (2019). Moottorikelkkailun kehittäminen osana kestävästä luontomatkausta – MOKEMA-hankkeen loppuraportti. <https://julkaisut.metsa.fi/assets/pdf/lp/Muut/mokema-loppuraportti.pdf>

Metsähallitus. (28.12.2022). Metsähallitus muistuttaa kuntalaisia vastuullisesta ajamisesta Pohjois-Lapin maastoissa talvella. ePressi.

<https://www.epressi.com/tiedotteet/vapaa-aika/metsahallitus-muistuttaa-kuntalaisia-vastuullisesta-ajamisesta-pohjois-lapin-maastoissa-talvella.html>

Metsähallitus. (n.d.). Moottorikelkkailu. Haettu 14.12.2022 osoitteesta

<https://www.metsa.fi/vapaa-aika-luonnossa/moottorikelkkailu/>

Metsäjoki, T. & Vaarama, V. (19.1.2023). Lapin talvimatkailukeskuksissa rikotaan ennätyksiä – matkailijoita on kaikkiaan hyvin liikkeellä. Yle Uutiset.

<https://yle.fi/a/74-20013199>

Monkkarit. (5.6.2018). Moottorikelkka – lumisen maaston paras kulkuneuvo.

<http://monkkarit.com/2018/06/05/moottorikelkka-lumisen-maaston-paras-kulkuneuvo/>

Moottorikelkkamuseo. (n.d.). Moottorikelkkailun historia. Moottorikelkka- ja

sahamuseo. Haettu 14.12.2022 osoitteesta <https://web.archive.org/web/20131013191423/http://moottorikelkkamuseo.fi/index.php/historia>

Onnettomuustietoinstituutti. (n.d.). Onnettomuustutkijoiden suositukset kelkkailuyrittäjille: Näin vähennät moottorikelkkailun riskejä hyvällä valmistautumisella. Haettu 1.2.2023 osoitteesta <https://www.lvk.fi/document/271889/25DF419C1F191BBA03957E144AE6BA8142C467594A951F416A6BF170471DBAC7>

Pekkala, H. & Alavuotunki, K. (14.4.2014). Selvitysraportti: Moottorikelkkailun aluetaloudelliset vaikutukset. Lapin liitto. <https://docplayer.fi/19111741-Selvitysraportti-moottorikelkkailun-aluealoudelliset-vaikutukset.html>

Pesonen, A. (14.12.2022). Henkilökohtainen keskustelu Sodankylän kunnan kehitysjohtajan Ari Pesosen kanssa.

Päivänen, J., Virrankoski, L. & Liikonen, L. (2006). Moottorikelkkailu huvina, hyötynä ja häiriönä: Harrastajien, yritysten ja luonnon virkistyskäytön näkökulmia. Ympäristöministeriö. <http://hdl.handle.net/10138/38729>

Päivänen, J., Leppänen, P., Virrankoski, L. & Jounila, R. (2009). Moottorikelkkaväylien tavoiteverkko. Ympäristöministeriö. https://blogi.eoppimispalvelut.fi/reittimerkinnat/files/2015/09/YM_raportti_Moottorikelkkav%C3%A4ylien-tavoiteverkko2009.pdf

Pöyhönen, S. (12.12.2022). Lapissa on meneillään ennätysellisen vilkas matkailukausi – ”Joka päivä tehdään lauantaita”. Yle Uutiset.

<https://yle.fi/a/74-20008045>

Rautavaara, M. (2008). Moottorikelkkailu: Lumikenttien kulkurit: Monipuolinen tietopaketti moottorikelkkailusta. Alfamer 2008.

Rouhiainen, N. (17.11.2019). Syvässä lumessa kelkkailu on huimaa puuhaa – vapaa moottorikelkkailu vetää Ruotsin Lappiin kymmeniätuhansia turisteja.

Kauppalehti. <https://www.kauppalehti.fi/uutiset/syvassa-lumessa-kelkkailuon-huimaa-puuhaa-vapaa-moottorikelkkailu-vetaa-ruotsin-lappiin-kymmene-niatuhansia-turisteja/a7b77333-6772-457e-bc68-04262f3424e0>

Saaranen-Kauppinen, A. & Puusniekka, A. (2006a). Kvalitatiivinen I- laadullinen tutkimus. KvaliMOTV – Menetelmäopetuksen tietovaranto [verkkajulkaisu]. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoaarkisto. https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/kvali/L1_2.html

Saaranen-Kauppinen, A. & Puusniekka, A. (2006b). Teemahaastattelu. KvaliMOTV – Menetelmäopetuksen tietovaranto [verkkajulkaisu]. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoaarkisto. https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/kvali/L6_3_2.html

Saaranen-Kauppinen, A. & Puusniekka, A. (2006c). Triangulaatio. KvaliMOTV – Menetelmäopetuksen tietovaranto [verkkajulkaisu]. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoaarkisto. https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/kvali/L2_3_2_4.html

Saaranen-Kauppinen, A. & Puusniekka, A. (2006d). Aineiston määrä ja tutkittavat. KvaliMOTV – Menetelmäopetuksen tietovaranto [verkkajulkaisu]. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoaarkisto. https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/kvali/L6_2.html

Saaranen-Kauppinen, A. & Puusniekka, A. (2006e). KvaliMOTV – Menetelmäopetuksen tietovaranto [verkkajulkaisu]. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoaarkisto. <https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/kvali/viittausohje.html>

Saarinen, M. (28.12.2021). Fiksusti kohti kelkkakautta. Liikenneturva. <https://liikenneviikku.fi/2021/12/28/fiksusti-kohti-kelkkakautta/>

Sipola, J. (13.4.2023). Henkilökohtainen keskustelu Kelkkalehden päätoimittajan Jani Sipolan kanssa.

Ski-doo. (n.d.). 2023 ski-doo moottorikelkkamallisto. Haettu 14.12.2022 osoitteesta https://www.ski-doo.com/fi/fi/mallit.html?gclid=CjwKCAiAheacBhB8EiwAlitVO24UNCIQ0YWV0MqWg7JkZHznTh0fO0cndOcBkA9fgHAKMUM-ZXWi_5JhoCMWsQAvD_BwE&gclidsrc=aw.ds

Sodankylä. (n.d.-a). Sodankylä-esite. Haettu 30.1.2023 osoitteesta <https://www.esitteemme.fi/kotisodankylaan/WebView/>

Sodankylä. (n.d.-b). Vuoden matkailualueet 2022 valittiin – Sodankylä kiri kolmanneksi. Haettu 30.1.2023 osoitteesta <https://www.sodankyla.fi/ajankoh-taista/vuoden-matkailualueet-2022-valittiin-sodankyla-kiri-kolmanneksi/>

Sodankylä. (n.d.-c). Sodankylän matkailun masterplan. Sodankylä hankkeet. Haettu 14.2.2023 osoitteesta <https://lapinluotsi.fi/tilannehuone/lapin-matkailu-ja-korona/sodankyla/>

Sompio. (12.2.2020). Kelkkailun freeride-alue valmis. <https://www.sompio.fi/uutiset/kelkkailun-freeridealue-valmis-6.184.1776537.39e0e079f4>

TAK Research. (2021). Sodankylä: Majoitustilastot ja Matkailutilastot. Visitory. <https://visitory.io/fi/sodankyla/>

TAK Research. (2022). Lappi: Majoitustilastot ja Matkailutilastot. Visitory. <https://visitory.io/fi/lapland/>

Tarssanen, S. (2009). Elämystuottajan käsikirja/Lappi. (6. painos). [Rovaniemi]: Lapin elämysteollisuuden osaamiskeskus 2009.

Tarssanen, S. & Kylänen, M. (2009). Elämystuottajan käsikirja. (6. painos). Rovaniemi 2009. LEO Lapin elämysteollisuuden osaamiskeskus. <https://www.kuusamo.fi/tiedostot/elamystuottajan-kasikirja-toim-anna-tarssanen/>

Tieliikennelaki 729/2018. Haettu 2.2.2023 osoitteesta <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2018/20180729>

Tietoarkisto. (n.d.). Kyselylomakkeen laatiminen. Haettu 16.1.2023 osoitteesta <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvanti/kyselylomake/laatiminen/>

Tilastokeskus. (11.4.2022a). Liikenne ja matkailu. https://www.stat.fi/tup/suoluk/suoluk_liikenne.html

Tilastokeskus. (5.4.2022b). Matkailu Euroopasta Lappiin uuteen ennätykseen joulukuussa. https://www.stat.fi/til/matk/2021/12/matk_2021_12_2022-01-27_tie_001_fi.html

Tilastokeskus. (26.1.2023). Lapin ulkomaalaiset yöpymiset lisääntyivät viidenneksen joulukuussa 2022. <https://www.tilastokeskus.fi/julkaisu/cl8eexlbld3i09w22qdizefk>

Tilastokeskus. (n.d.). Kuntien avainluvut. Haettu 14.12.2022 osoitteesta <https://www.stat.fi/tup/alue/kuntienavainluvut.html#?active1=758&year=2021>

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto. (17.3.2015). Ohjelmapalveluiden turvallisuuden edistäminen. Tukes-ohje 2/2015. <https://tukes.fi/documents/5470659/6410920/Tukes-ohje+2-2015+Ohjelmapalveluiden+turvallisuuden+edist%C3%A4minen/6bfb2e72-1a3b-4c9a-8f54-1fa3b5dcb123/Tukes-ohje+2-2015+Ohjelmapalveluiden+turvallisuuden+edist%C3%A4minen.pdf/Tukes-ohje+2-2015+Ohjelmapalveluiden+turvallisuuden+edist%C3%A4minen.pdf?version=1.3&t=1658491460862>

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto. (n.d.-a). Ohjelma- ja elämyspalvelut. Haettu 31.1.2023 osoitteesta <https://tukes.fi/tuotteet-ja-palvelut/kuluttajille-tarjottavat-palvelut/ohjelma-ja-elamyspalvelut>

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto. (n.d.-b). Moottorikelkkailupalvelut. Haettu 31.1.2023 osoitteesta <https://tukes.fi/tuotteet-ja-palvelut/kuluttajille-tarjottavat-palvelut/ohjelma-ja-elamyspalvelut/moottorikelkkailupalvelut>

Tuomi, J. & Sarajärvi, A. (2009). Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Helsinki: Tammi 2009.

Tynkkynen, J. (4.11.2022). Rovaniemen kelkkatehtaalla menee lujaa – ”Ti-lauskanta on ennätysellinen, ja tuotanto on ennätysellisellä tasolla”, sanoo johtaja. Yle Uutiset. <https://yle.fi/a/74-20003411>

Työ- ja elinkeinoministeriö. (2019). Yhdessä enemmän – kestävä kasvua ja uudistumista Suomen matkailuun: Suomen matkailustrategia 2019–2028 ja toimenpiteet 2019–2023. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-327-472-3>

Työ- ja elinkeinoministeriö. (26.2.2021). Selvitys: Koronapandemia on lisännyt kotimaanmatkailun kiinnostavuutta. <https://tem.fi/-/selvitys-koronapandemia-on-lisannyt-kotimaanmatkailun-kiinnostavuutta>

Työ- ja elinkeinoministeriö. (n.d.). Kotimaanmatkailu. Haettu 30.1.2023 osoitteesta <https://tem.fi/2021kotimaanmatkailu>

Valtioneuvoston asetus eräitä kuluttajapalveluja koskevasta turvallisuusasiakirjasta 1110/2011. Haettu 31.1.2023 osoitteesta <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2011/20111110>

Verhelä, P. & Lackman, P. (2003). Matkailun ohjelmapalvelut: Matkailuelämyksen tuottaminen ja toteuttaminen. Porvoo: WSOY 2003.

Vilka, H. (20.7.2007). Tutki ja mittaa: Määrällisen tutkimuksen perusteet. <http://hanna.vilka.fi/wp-content/uploads/2014/02/Tutki-ja-mittaa.pdf>

Vilka, H. (2021). Tutki ja kehitä. (5. päivitetty painos). PS-kustannus. <https://www.ellibslibrary.com/>

Visit Finland. (2020). Matkailutilinpito: Matkailun talous- ja työllisyysvaikutukset 2017–2018. Helsinki. Business Finland, Visit Finland. Visit Finland-tutkimuksia. https://www.businessfinland.fi/4a711e/globalassets/julkaisut/visit-finland/tutkimukset/2020/matkailutilinpito_raportti_2017_2018.pdf

Visit Finland. (22.12.2021). Kansainvälisen matkailun tulevaisuuden trendit 2022. <https://www.businessfinland.fi/4b0225/globalassets/julkaisut/visit-finland/tutkimukset/2021/kansainvalisen-matkailun-tulevaisuuden-trendit-2022-visit-finland.pdf>

Winter Wildlife Alliance. (n.d). Environmental Impacts from Snowmobile Use. Haettu 3.2.2023 osoitteesta <https://winterwildlands.org/wp-content/uploads/2014/05/Environmental-Impacts-from-Snowmobile-Use.pdf>

World Tourism Organization. (2014). Global Report on Adventure Tourism. AM Reports: Volume nine. <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284416622>

World Tourism Organization. (n.d). Sports tourism. UNWTO. Haettu 1.2.2023 osoitteesta <https://www.unwto.org/sport-tourism>

TEEMAHAASTATTELUN RUNKO

Yritysten toiminta ja vetovoimatekijät moottorikelkkamatkailuun liittyen
Yrityksen osaaminen ja kehityskohdat moottorikelkkamatkailuun liittyen
Yrityksen tarpeet moottorikelkkamatkailun kehittämiseksi
Yrityksen moottorikelkka-asiakkaat

LIITE 2

HAASTATTELUKYSYMYKSET

Miten yrityksen toiminta liittyy moottorikelkkamatkailuun?

Miten moottorikelkkailijat vaikuttavat yrityksen toimintaan?

Miten moottorikelkkailijat ovat teidän asiakkaitanne, mitä palveluita ja tuotteita he teillä kuluttavat?

Minkälaista osaamista koet yrityksellä olevan moottorikelkkailuun ja -matkailuun liittyen?

Minkälaista osaamista voisitte vielä kehittää?

Minkälaisia tarpeita ja tavoitteita yrityksellä on moottorikelkkamatkailua kohtaan?

Miten moottorikelkkailijat saavat tietoa teidän palveluistanne?

Miten palveluitanne tai tarjontaanne voisi kehittää moottorikelkkamatkailijoiden houkuttelemiseksi?

Milloin moottorikelkkamatkailijoita on eniten liikkeellä?

Mistä moottorikelkkamatkailijat teille tulevat?

Majoitusta tarjoaville yrityksille:

Kuinka paljon majoittuvista asiakkaistanne on moottorikelkkailijoita?

Miten moottorikelkkailijoita voisi houkutella majoittumaan enemmän?

Moottorikelkkasafareita tarjoaville yrityksille:

Milloin on moottorikelkkasafareiden myynnin sesonkiaika?

Ketkä osallistuvat moottorikelkkasafareille?

Kuinka usein järjestätte moottorikelkkasafareita?

Kuinka paljon asiakkaita yhdelle moottorikelkkasafarille mahtuu?

KYSELY

Taustatiedot
<p>Sukupuoli *</p> <p><input type="radio"/> Nainen</p> <p><input type="radio"/> Mies</p> <p><input type="radio"/> Muu</p>
<p>Ikä *</p> <p><input type="radio"/> 15–24</p> <p><input type="radio"/> 25–34</p> <p><input type="radio"/> 35–44</p> <p><input type="radio"/> 45–54</p> <p><input type="radio"/> 55–64</p> <p><input type="radio"/> 65+</p>
<p>Oletko... *</p> <p><input type="radio"/> Opiskelija</p> <p><input type="radio"/> Työssäkäyvä</p> <p><input type="radio"/> Eläkeläinen</p> <p><input type="radio"/> Yrittäjä</p> <p><input type="radio"/> Työtön</p> <p><input type="radio"/> Varusmies</p>
<p>Asuinpaikkakunta *</p> <p>Oma vastauksesi _____</p>
<p>Missä päin Sodankylää vieraillet? *</p> <p>Oma vastauksesi _____</p>

Mistä sait tietoa Sodankylästä? *

- Internet-sivulta
- Alueen sosiaalinen media
- Muu sosiaalinen media
- Sosiaalisen median ryhmä
- Messut
- Esite
- Suositteleva
- Muu: _____

Moottorikelkkailu

Onko moottorikelkkasi? *

- Oma
- Vuokrattu
- Lainassa
- Muu: _____

Kenen kanssa moottorikelkkailet? *

- Yksin
- Vaihtelevassa porukassa
- Ystävien kanssa
- Perheen kanssa
- Työyhteisön kanssa
- Muun porukan kanssa

Kuinka usein moottorikelkkailet talvikauden aikana? *

- Tämä on ensimmäinen kertani
- Joka viikko
- Joka kuukausi
- Muutaman kerran vuodessa

Kuinka usein moottorikelkkailet Sodankylässä vuodessa? *

- Tämä on ensimmäinen kertani
- Harvemmin kuin kerran vuodessa
- 1–2 kertaa
- 3–5 kertaa
- 6–10 kertaa
- Enemmän kuin 10 kertaa

Mitä karttapalvelua käytät moottorikelkkaillessasi Sodankylässä? Voit valita useamman kuin yhden vaihtoehdon. *

- Retkikartta.fi
- Kelkkareitit.fi
- Kelkkanavi
- Moottorikelkan oma navigaattori
- Ultrapoint
- Google Maps
- InfoGIS
- Paperikartta
- BRP GO!
- Skoterleder.org
- En mitään
- Muu: _____

Mikä seuraavista kuvaa moottorikelkkamieltymyksiäsi parhaiten? Voit valita useamman kuin yhden vaihtoehdon. *

- Moottorikelkkaurat
- Moottorikelkkareitit
- Umpihankikelkkailu
- Jääpeitteinen vesistöalue
- Safari tai muu ohjattu moottorikelkkailu
- En osaa sanoa
- Muu: _____

Miksi harrastat moottorikelkkailua? *

Oma vastauksesi _____

Miksi valitset Sodankylän moottorikelkkailun kohteeksi? Voit valita useamman kuin yhden vaihtoehdon. *

- Hyvät moottorikelkkaväylästäöt
- Hyvät palvelut
- Maisemat
- Vaihtelun vuoksi
- Tapahtumien vuoksi
- Oma mökki
- Sodankylässä on sukulaisia tai ystäviä
- Muu: _____

Kuinka tyytyväinen olet ollut Sodankylän moottorikelkkailijoille suunnattuihin palveluihin? *

1 2 3 4 5
En kovin tyytyväinen Erittäin tyytyväinen

Halutessasi voit perustella äskeisen vastauksesi.

Oma vastauksesi

Kuinka tyytyväinen olet Sodankylän moottorikelkkaväylästäöjen kuntoon? *

1 2 3 4 5
En kovin tyytyväinen Erittäin tyytyväinen

Halutessasi voit perustella äskeisen vastauksesi.

Oma vastauksesi

Kuinka tyytyväinen olet Sodankylän moottorikelkkaväylästäöjen sijaintiin? *

1 2 3 4 5
En kovin tyytyväinen Erittäin tyytyväinen

Halutessasi voit perustella äskeisen vastauksesi.

Oma vastauksesi

Kuinka tyytyväinen olet Sodankylän moottorikelkkaväylästäöjen ylläpitoon? *

1 2 3 4 5
En kovin tyytyväinen Erittäin tyytyväinen

Halutessasi voit perustella äskeisen vastauksesi.

Oma vastauksesi

Kuinka tyytyväinen olet Sodankylän moottorikelkkaväylästäjien opasteisiin? *

1 2 3 4 5

En kovin tyytyväinen Erittäin tyytyväinen

Halutessasi voit perustella äskeisen vastauksesi.

Oma vastauksesi

Kuinka tyytyväinen olet Sodankylän moottorikelkkailijoille suunnattuun ohjelmaan? *

1 2 3 4 5

En kovin tyytyväinen Erittäin tyytyväinen

Halutessasi voit perustella äskeisen vastauksesi.

Oma vastauksesi

Kuinka paljon rahaa arviolta käytät moottorikelkkamatkalla Sodankylässä? *

- Alle 1 000 euroa
- 1 000–2 000 euroa
- 2 001–3000 euroa
- 3 001–4 000 euroa
- 4 001–5 000 euroa
- Yli 5 000 euroa

Miten Sodankylässä voitaisiin kehittää moottorikelkkailijoille suunnattuja palveluita? *

Oma vastauksesi

Miten Sodankylässä voitaisiin kehittää moottorikelkkaväylästä? *

Oma vastauksesi

Miten moottorikelkkailijoille suunnattuja tapahtumia voitaisiin Sodankylässä kehittää? *

Oma vastauksesi

Mitä palveluita käytät moottorikelkkamatkalla Sodankylään? Voit valita useamman * kuin yhden vaihtoehdon.

- Moottorikelkkavuokraus
- Tarvikevuokraus
- Majoituspalvelut
- Ravitsemispalvelut
- Opaspalvelut
- Kauppa
- Huoltopalvelut
- Tankkauspalvelut
- Ohjelmapalvelut
- Muu: _____

Jätä halutessasi muuta palautetta.

Oma vastauksesi