



KAMK • University
of Applied Sciences



MOOTTORIKELKKAMATKAILUN KYSYNTÄSELVITYS
Kelkka Kainuu -hankkeen raportti
Jari Järviluoma & Marjo Karttunen

MOOTTORIKELKKAMATKAILUN KYSYNTÄSELVITYS
Kelkka Kainuu -hankkeen raportti
Jari Järviluoma & Marjo Karttunen

Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja B

Raportteja ja selvityksiä 178



Yhteystiedot:

Kajaanin Ammattikorkeakoulun kirjasto

PL 240, 87101 KAJAANI

Puh. 044 7157042

Sähköposti: amkkirjasto@kamk.fi

<http://www.kamk.fi>

Kannen kuva:

KipinäMedia

Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja B 178 / 2024

ISBN 978-952-7522-35-6

ISSN 1458-915X

SISÄLLYSLUETTELO

1	Johdanto.....	1
2	Moottorikelkkailu harrastuksena.....	3
2.1	Moottorikelkkailun yleisyys	3
2.2	Millainen on tyypillinen moottorikelkkailija?.....	3
2.3	Kuka, miten ja missä kelkkailua saa harrastaa?	5
3	Kyselytutkimuksen aineisto ja menetelmät.....	7
4	Moottorikelkkamatkailijat taustamuuttujittain	9
5	Moottorikelkkamatkailijat kelkkailijoina.....	12
6	Moottorikelkkamatkailijat matkailijoina.....	15
7	Tiedon haku moottorikelkkamatkailun kohteista	18
8	Moottorikelkkamatkailun tuotteistaminen	20
9	Kainuu moottorikelkkamatkailun kohdealueena.....	21
9.1	Kainuun kiinnostavuus moottorikelkkamatkailun kohteena	21
9.2	Kainuun hyvät ja huonot puolet kyselyyn vastanneiden mielestä.....	21
9.3	Miten Kainuun moottorikelkkamatkailua voitaisiin kehittää?	26
10	Yhteenveto ja johtopäätökset.....	30
	Lähteet	35

1 JOHDANTO

Moottorikelkkailu on suosittu ja edelleen kasvussa oleva vapaa-ajan harrastus. Sen harjoittaminen vaatii lunta, jota löytyy varmimmin ja pisimpään Pohjois- ja Itä-Suomesta. Erityisesti näillä alueilla moottorikelkkailulla on merkitystä paikallisten ja enenevässä määrin myös matkailijoiden harrastustoimintana, joka täydentää kotimaisten ja kansainvälisten matkailijoiden talvikauden aktiviteettivalikoimaa.

Matkailijat voivat harrastaa moottorikelkkailua omatoimisesti omalla tai vuokrakelkalla tai osallistua ohjelmapalveluyritysten järjestämiin kelkkasafareihin. Näiden kummankin yhteydessä voidaan puhua moottorikelkkamatkailusta. Kuten monelle muullekaan matkailumuodolle, ei myöskään moottorikelkkamatkailulle ole olemassa yleispätevää määritelmää. Tässä selvityksessä moottorikelkkamatkailulla tarkoitetaan oman kotikunnan ulkopuolelle suuntautuvaa matkailua, jonka keskeisenä tarkoituksena on moottorikelkkailun harrastaminen vapaa-ajan aktiviteettina. Määritelmä on rinnasteinen esimerkiksi sellaisten luontomatkailun määrittelyjen kanssa, joissa korostetaan luontoharrastuksiin osallistumisen merkitystä matkustusmotiivina (ks. Järviluoma 2006, 53–61).

Varsinaisesti moottorikelkkamatkailuun keskittyviä aiempia selvityksiä ja tutkimuksia on Suomessa tehty vähänlaisesti. Nettihauilla joitakin kiinnostavia julkaisuja on kuitenkin löydettävissä, kuten esimerkiksi Moottorikelkkailun edellytysten kehittäminen osana kestävästä luontomatkailu -hankkeen (MOKEMA) loppuraportti (Metsähallitus 2019) ja Sara Suvitien (2023) opinnäytetyö Yritysten ja asiakkaiden tarpeiden kartoittaminen moottorikelkkamatkailun kehittämiseksi. Edellisten lisäksi useissa julkaisuissa tarkastellaan moottorikelkkailun ja matkailun suhdetta yhtenä näkökulmana moottorikelkkailuun. Tällainen moottorikelkkamatkailua vahvasti sivuava tutkimus on esimerkiksi Ympäristöministeriön julkaisema Moottorikelkkailu huvina, hyötynä ja häiriönä (Päivänen, Virrankoski & Liikonen 2006).

Käsillä oleva selvitys keskittyy moottorikelkkamatkailun kotimaiseen kysyntään. Selvityksen päätaavoite on profiloida tyypillinen kotimainen moottorikelkkamatkailija sosiodemografiaa, asuinpaikkaa, kelkkaharrastusta, moottorikelkkamatkailua, kohdevalintaa ja tiedonhakua kuvaavien tekijöiden perusteella. Profiloinnin lisäksi selvityksessä tarkastellaan Kainuuta moottorikelkkamatkailun kohdealueena: miten kiinnostavana kotimaiset moottorikelkkamatkailijat aluetta pitävät, mitä hyviä ja huonoja puolia he näkevät alueen kelkkailumahdollisuuksissa ja miten maa-

kunnan moottorikelkkamatkailua olisi kelkkamatkailijoiden mielestä mahdollista kehittää. Selvityksen aineistona käytetään kotimaisille kelkkaharrastajille suunnattua sähköistä kyselyä, joka toteutettiin joulukuussa 2023.

Selvitys liittyy Kajaanin ammattikorkeakoulussa syksyllä 2023 käynnistyneeseen ja kesään 2025 saakka jatkuvaan Kelkka Kainuu -hankkeeseen ja tarkemmin sen työpakettiin yksi ”Moottorikelkkamatkailun kysyntä- ja tarjontakartoitus Kainuussa”. Hankkeen rahoittavat Euroopan aluekehitysrahasto, Kajaanin ammattikorkeakoulu ja Kainuun kunnat. Projektin käytännön toimenpiteitä ovat muun muassa moottorikelkkamatkailun kärkireittien ja matkaohjelmien tuotteistaminen, sisältö- ja kampanjasivujen laatiminen, media- ja vaikuttajavierailut sekä alan messuihin osallistuminen. Hankkeen toimenpiteisiin kuuluu myös reittien kävijäseurannan kehittäminen ja koko Kainuun kattavan uraluvan edistäminen.

Raportin kirjoittajista Marjo Karttunen toimii Kelkka Kainuu -hankkeen projektipäällikkönä ja Jari Järviluoma projektitutkijana. Molemmat työskentelevät Kajaanin ammattikorkeakoulussa.

2 MOOTTORIKELKKAILU HARRASTUKSENA

2.1 Moottorikelkkailun yleisyys

Ajantasaista väestötason tilastotietoa moottorikelkkaharrastuksen yleisyydestä ei ole olemassa. Viimeisin koko Suomea kattava tieto lienee Metsäntutkimuslaitoksessa tehdyssä Luonnon virkistyskäyttö 2010-tutkimuksessa, jonka mukaan kyseisenä vuonna 15–74-vuotiaista suomalaisista joka kymmenes harrasti moottorikelkkailua. Moottorikelkkailua harrastaneet kelkkailivat tuolloin keskimäärin kymmenen kertaa vuodessa. (Sievänen & Neuvonen 2011, 57.)

Epäsuorasti moottorikelkkailun yleisyyttä kuvaa harrastusvälineiden eli kelkkojen määrä, josta on saatavissa tarkkaa ja ajantasaista dataa Traficom (2024) ajoneuvokannasta. Traficom tilastot kertovat rekisterissä olevien moottorikelkkojen lukumäärän olleen Manner-Suomessa vuoden 2023 lopussa kaikkiaan 176 593. Moottorikelkan haltijaksi merkityn henkilön kotimaakunnan mukaan eniten kelkkoja oli Lapissa (43 831), Pohjois-Pohjanmaalla (28 697), Uudellamaalla (13 185), Pohjois-Savossa (12 406) ja Pohjois-Karjalassa (10 673). Kuten olettaa sopii, moottorikelkkojen haltijuus painottuu maakuntiin, joissa lumiolosuhteet ovat suotuisia kelkkailulle tai lunta ylipäättään on joka talvi. Kunnista kärkisijaa pitää Rovaniemi, jonka asukkailla oli tilastointihetkellä 12 824 rekisterissä olevaa moottorikelkkaa, toisella sijalla ovat oululaiset 10 197 kelkalla, kolmantena inarilaiset 4 350 kelkalla ja neljäntenä kuopiolaiset 4 289 kelkalla.

Moottorikelkkailun yleisyys on kelkkojen rekisteröintien perusteella lisääntynyt tasaisesti vuosi vuodelta. Kun vuoden 2000 lopussa rekisterissä olevia kelkkoja oli Manner-Suomessa kaikkiaan 90 511, oli vuonna 2023 vastaava luku edellä mainittu 176 593. Kelkkojen määrä on alkaneella vuosituhanella toisin sanoen miltei kaksinkertaistunut. (Traficom 2024.)

Edellisten lukujen osalta on huomattava, että rekisterissä olevissa kelkoissa ovat mukana vapaa-ajan kelkkojen lisäksi myös esimerkiksi poronhoitajien, kalastajien ja viranomaisten työkelkat. Päiväsen, Virrankosken ja Liikosen (2006) tutkimuksessa moottorikelkkojen ammattikäyttö edusti noin viidennestä kaikista ajetuista kelkkakilometreistä ja vapaa-ajan käyttö neljää viidesosaa.

2.2 Millainen on tyypillinen moottorikelkkailija?

Kelkkaharrastajista kattavampaa tutkimustietoa on MIR Link Oy:n vuonna 2015 toteuttamassa moottorikelkkatutkimuksessa (Lehtmets 2016). Tutkimukseen osallistuneista kelkkailijoista

suuri enemmistö, peräti 93 prosenttia, oli miehiä. Lajin miehisuus kuvastui myös vastaajien ammattijakaumassa, jossa painottuivat miesvaltaiseksi mielletyt alat, kuten metsä- ja koneteollisuus sekä rakennus-, kuljetus- ja logistiikka-alat. Ikäryhmistä MIR Link Oy:n kyselyyn vastasivat eniten 30–39-vuotiaat ja vähiten 60-vuotiaat tai sitä vanhemmat. Tutkimukseen osallistuneista yli 60 prosenttia asui kotitalouksissa, joiden yhteenlasketut bruttotulot olivat 25 000–75 000 euroa vuodessa. Moottorikelkkailun ohessa vastaajat harrastivat yleisimmin moottoriurheilulajeja, metsästystä, kalastusta, vaellusta, juoksua ja kuntoilua yleensä.

MIR Link Oy:n kyselyyn osallistuneet harrastivat kelkkailua aktiivisesti. Lähes 40 prosenttia vastanneista kertoi ajavansa moottorikelkalla kahdesta kolmeen kertaan viikossa ja noin viidennes harrasti kelkkailua viikoittain. Valtaosa, lähes 90 prosenttia kertoi ajavansa yleisillä kelkkareiteillä, noin joka toinen reittien ulkopuolella esimerkiksi metsissä ja jäällä. Ajopaikoista mainittiin myös omalla maalla tai tontilla ajaminen, yleisillä radoilla ajaminen sekä yksityiset kelkkareitit. (Lehtmets 2016.)

Mir Link Oy:n tutkimuksen lisäksi kelkkaharrastajia koskevaa tietoa – tosin jo hieman vanhahkoa – on Päiväsen, Virrankosken ja Liikosen (2006) tekemässä tutkimuksessa. Myös tästä tutkimuksesta käy ilmi moottorikelkkailun miesvaltaisuus, joka oli tässä tapauksessa 96 prosenttista. Päiväsen, Virrankosken ja Liikosen (2006, 14) kyselyaineistossa yleisin ikäryhmä oli 45–59-vuotiaiden ryhmä, johon kuului reilut 40 prosenttia vastanneista eli vastanneet olivat keskimääräisesti hieman iäkkäämpiä kuin mitä Mir Link Oy:n tutkimuksessa. Poikkeama vastaajien iässä saattaa johtua osin siitä, että Mir Link Oy:n kysely oli suunnattu kelkkailun harrastajille, kun taas Päiväsen, Virrankosken ja Liikosen kysely kohdennettiin moottorikelkan omistajille. Ammattiryhmistä Päiväsen, Virrankosken ja Liikosen (2006, 15) tutkimuksessa yleisimmin edustettuina olivat työntekijät, joita oli vajaa kolmannes tutkimukseen osallistuneista. Eläkeläisiä oli kyselyyn vastanneissa reilu viidennes, mitä osuutta tutkimuksen tekijätkin pitivät yllättävän korkeana.

Päiväsen, Virrankosken ja Liikosen (2006, 17) tutkimuksesta selviää myös, että lähes yhdeksän kymmenestä tutkimukseen osallistuneista oli moottorikelkkaillut yli neljän vuoden ajan eli he olivat jo kokeneita kelkkailun harrastajia. Moottorikelkan omistajien kelkkakilometriä määrä oli yleisimmin yli 200 mutta alle 1 000 kilometriä vuodessa. Vuodessa yli tuhat kilometriä kelkailevia oli tutkimukseen osallistuneista noin kolmannes.

Päiväsen, Virrankosken ja Liikosen (2006, 19) kyselyyn osallistuneista kelkanomistajista joka toinen kertoi aloittavansa kelkkailukauden joulukuussa, viidennes jo marraskuussa ja toinen viidennes vasta tammikuussa. Kelkkailukausi lopetetaan selvästi yleisimmin huhtikuussa, reilu viidennes lopettaa jo maaliskuussa. Toukokuuhun asti kausi venyy joka kymmenennellä kelkkailijalla. Kauden pituus luonnollisesti vaihtelee Suomen eri ilmastovyöhykkeillä. Huomattava osa Pohjois- ja Itä-Suomen kelkanomistajista aloittaa kauden viimeistään marraskuussa, kun Etelä-Suomessa moni pääsee kelkkailemaan vasta tammikuussa. Vastaavasti kevätpuolella kausi venyy pohjoisessa pidemmäksi.

2.3 Kuka, miten ja missä kelkkailua saa harrastaa?

Moottorikelkalla saa ajaa maastossa 15 vuotta täyttänyt henkilö. Ainoastaan suljetulla, esimerkiksi aidoilla rajatulla alueella ajoharjoittelu on mahdollista myös tätä nuoremmille. Jos ajetaan virallisella, liikennemerkillä (kuva 1) merkityllä moottorikelkkareitillä, kuljettajalla tulee olla vaadittavan iän lisäksi vähintään T-luokan ajokortti eli ns. traktorajokortti. Vähintäänkin T-luokan ajokortti tulee olla myös silloin, jos ylittää moottorikelkalla tien tai ajaa lain sallimissa erityisissä poikkeustilanteissa tiellä. Esimerkiksi mopokortti tai mopoautokortti eivät pidä sisällään T-luokan ajo-oikeutta. (Liikenneturva 2023.)



Kuva 1. Virallisen moottorikelkkareitin liikennemerkki. Merkki on voimassa vain lumipeitteen aikana (Liikenneturva 2023).

Muita reunaehtoja kelkkailulle on kypärän käyttö. Kelkkailua saa harrastaa vain selvin päin, sillä rattijuopumuksen 0,5 promillen raja koskee myös moottorikelkkailua ja sen ylittämisestä aiheutuvat seuraamukset ovat samanlaisia kuin muussakin liikenteessä. Nopeusrajoitusten osalta kelkalla saa ajaa maastossa maa-alueella enintään 60 km/h. Jääpeitteisillä vesialueilla enimmäisnopeus on 80 km/h, mutta jäällä olevalla reitillä 60 km/h. Mikäli kelkkaan on kytketty reki, jossa kuljetaan henkilöitä, on suurin sallittu nopeus 40 km/h. (Liikenneturva 2023.)

Maastoliikennelain (1996) mukaan moottorikäyttöisellä ajoneuvolla saa liikkua maastossa maa-alueella pääsääntöisesti vain maan omistajan tai haltijan luvalla. Omalla maalla moottorikelkkailuun ei siten erillistä lupaa tarvita. Muiden omistamilla mailla moottorikelkalla voi ajaa virallisilla, reittitoimituksilla perustetuilla moottorikelkkareiteillä sekä kuntien ja Metsähallituksen ylläpitämillä moottorikelkkaurilla. Viralliset reitit ovat moottorikelkkaliikenteeseen tarkoitettuja, tieliikennelaissa määriteltyjä teitä, ja siksi niiden käyttö on ilmaista. (Metsähallitus 2023a.)

Moottorikelkkauralla tarkoitetaan kulkuväylää, jolla saa liikkua uranpitäjän luvalla maastoliikennelakia noudattaen (ks. Häkkinen 2022, 6). Moottorikelkkaura voi olla maksuton tai uranpitäjä voi periä sen käytöstä maksua. Valtion mailla olevia moottorikelkkauria ylläpitää Metsähallitus. Metsähallituksen urat ovat epävirallisia reittejä, joilla liikkumiseen tarvitaan henkilökohtainen tai perheen yhteinen uralupa. Uralupa oikeuttaa kelkkailuun kaikilla Metsähallituksen merkitsemillä moottorikelkkaurilla, joiden sijainnit ovat löydettävissä Metsähallituksen (2023b) urakartastosta. Metsähallituksen henkilökohtaisen uraluvan hinta oli vuoden 2023 lopussa 15 euroa vuorokaudelta ja 30 euroa viikolta. Koko kelkkailukauden kattava uralupa, joka oikeuttaa samalla myös muiden perheenjäsenten kelkkailun, maksoi vuoden 2023 lopussa 50 euroa. Omassa kotikunnassa kelkkailevalle Metsähallituksen uralupa on maksuton. (Metsähallitus 2023c.)

Kelkkareittien ja -urien lisäksi moottorikelkkailua voi harrastaa myös erikseen osoitetuilla vapaan kelkkailun alueilla. Näitä alueita on tapana kutsua myös syvän lumen kelkkailun, umpihan-kikelkkailun tai freeride-kelkkailun alueiksi. Valtion mailla olevilla vapaan kelkkailun alueilla saa ajaa Metsähallituksen uraluvalla. Alueiden käyttö ja ajaminen alueilla tapahtuvat käyttäjän omalla vastuulla. Metsähallituksen vapaan kelkkailun alueiden sijainnit karttoineen löytyvät Metsähallituksen (2023a) sivuilta.

3 KYSELYTUTKIMUKSEN AINEISTO JA MENETELMÄT

Moottorikelkkamatkailun kysyntäselvityksen aineistona on kotimaisille kelkkaharrastajille suunnattu sähköinen kysely. Kyselylomake sisälsi kaikkiaan kolmekymmentä strukturoitua tai omin sanoin vastattavaa kysymystä, jotka oli jäsennetty neljän pääotsikon alle: moottorikelkkailun harrastaminen, moottorikelkkamatkailu, moottorikelkkamatkailun tulevaisuus ja taustakysymykset. Todettakoon, että kyselylomakkeen moottorikelkkamatkailun tulevaisuutta tarkastelevan osion vastauksia ei analysoida tämän selvityksen puitteissa, vaan näiden kysymysten vastauksiin palataan myöhemmin toisaalla.

Varsinaisen kyselylomakkeen lisäksi laadittiin erillinen vastaamiseen kannustava arvontakysely. Arvontakyselyssä yhteystietonsa antaneiden kesken arvottiin kaksi kelkkailuaiheista lahjakorttia, toinen arvoltaan viisikymmentä euroa ja toinen sata euroa. Erillisessä arvontalomakkeessa annettuja yhteystietoja ei ollut mahdollista yhdistää varsinaisessa kyselyssä annettuihin vastauksiin.

Webropol-kyselysovelluksella toteutettu kysely avattiin 29.11.2023, jonka jälkeen hankkeen projektipäällikkö Marjo Karttunen jakoi kyselyn linkkiä Kelkkalehti.com -sivuston keskustelupalstoilla sekä sosiaalisessa mediassa moottorikelkkailua harrastavien Facebook-ryhmissä. Kyselyn vastausajan päättyessä 21.12.2023 siihen oli vastannut kaikkiaan 694 kelkkaharrastajaa eri puolilta Suomea. Saatua vastausmäärää voidaan pitää erinomaisena, varsinkin kun huomioidaan vastaamisen laatu. Strukturoitujen kysymysten vastauksissa on vain vähän puuttuvaa tietoa ja myös avoimiin kysymyksiin on vastattu tunnollisesti, huolellisesti ja monisanaisesti.

Yhdessä kyselylomakkeen avainkysymyksistä tiedusteltiin, harrastaako vastaaja kotikuntansa ulkopuolelle suuntautuvaa moottorikelkkamatkailua. Kysymyksen selitetekstissä täsmennettiin moottorikelkkamatkailun tarkoittavan oman kotikunnan ulkopuolelle suuntautuvaa matkailua, jonka keskeisenä tarkoituksena on moottorikelkkailun harrastaminen vapaa-ajan aktiviteettina. Kysymykseen vastanneista 83 prosenttia (573 vastaajaa) kertoi harrastavansa moottorikelkkamatkailua. **Koska Kelkka Kainuu -hankeessa ollaan kiinnostuneita nimenomaan moottorikelkkamatkailusta, selvityksessä keskitytään jatkossa näihin vastaajiin eli moottorikelkkamatkailua harrastaviin.**

Menetelmällisesti kyselyn vastausten analysoinnissa pitäydytään määrällisten muuttujien osalta lähinnä muuttujien frekvenssijakaumien tarkastelussa. Avoimella kysymyksellä kysytyjen tiedonhakuun liittyvien kysymysten (mistä ja mitä tietoa moottorikelkkailumatkailun eri kohteista haetaan) ja Kainuuta moottorikelkkamatkailun kohdealueena arvioivien kysymysten (Kainuun hyvät ja huonot puolet sekä kehittämistarpeet) analysoinnit tehtiin luokittelemalla vastauksissa yleisimmin esille nousseet teemat omiksi ryhmikseen ja laskemalla kuhunkin ryhmään luokiteltujen mainintojen lukumäärät.

Seuraavissa luvuissa kyselyn tuloksia havainnollistetaan kaaviokuvilla, joista ilmenevät kulloinkin tarkastelun kohteena olevan kysymyksen vastausten jakaumat sekä kysymykseen vastanneiden määrät (n).

4 MOOTTORIKELKKAMATKAILIJAT TAUSTAMUUTTUJITTAIN

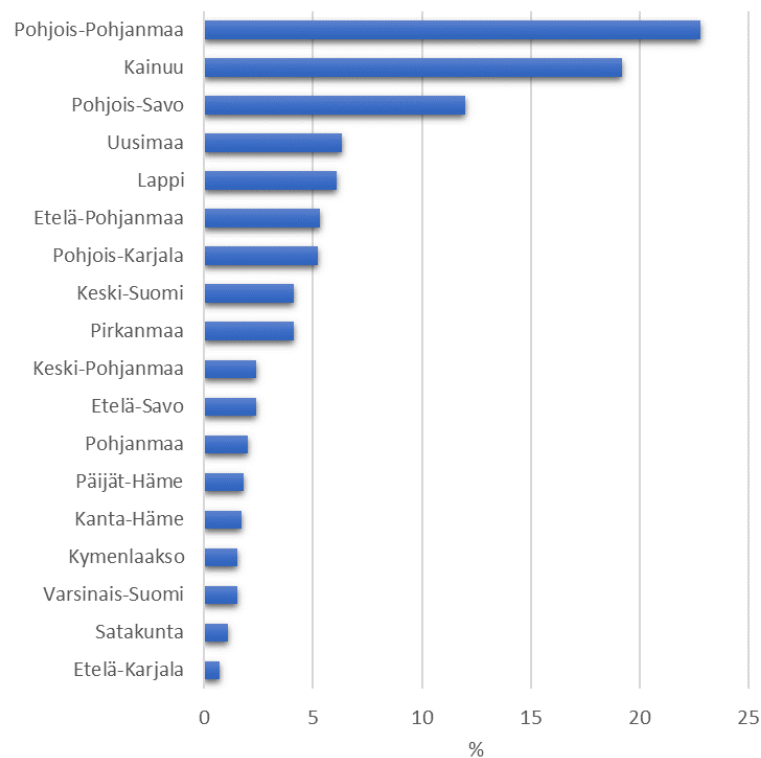
Kyselyyn vastanneissa moottorikelkkamatkailijoissa on huomattava miesenemmyys, sillä yhdeksän kymmenestä vastaajasta on miespuolisia. Tulos ei sinällään ole yllätys, sillä yhtä suuri tai jopa suurempi miesvaltaisuus on havaittu aiemmissakin kelkkailututkimuksissa. Esimerkiksi Lehtmetzin (2016) tutkimukseen osallistuneista 93 prosenttia oli miehiä. Päiväsen, Virrankosken ja Liikosen (2006) tutkimuksessa miehiä oli peräti 96 prosenttia kyselyyn vastanneista.

Kyselyyn vastanneiden moottorikelkkamatkailijoiden ikärakenteessa suurimman ryhmän muodostavat 1980-luvulla syntyneet ja seuraavaksi suurimman 1970-luvulla syntyneet. Heitä vanhempien ikäluokkien edustajia eli 1960-luvulla tai sitä ennen syntyneitä on vastanneista vain joka kymmenes. Iäkkäämpien kelkkailijoiden pientä osuutta voi osin selittää kyselyaineiston keruutapa, jossa kyselyn linkkiä jaettiin kelkkailijoiden sosiaalisen median kanavissa, mutta tästä mahdollisesti johtuva vanhempien ikäluokkien aliedustus jää arvailujen varaan. Keski-ikältään moottorikelkkamatkailijat olivat 39-vuotiaita nuorimman vastaajan ollessa 14-vuotias ja vanhimman 72-vuotias.

Selvitykseen osallistuneiden moottorikelkkamatkailijoiden yleisimpiä asuinmaakuntia ovat Pohjois-Pohjanmaa, Kainuu ja Pohjois-Savo (kuva 2). Kärkikolmikon jälkeen yli viiden prosentin edustusosuudella ovat Uusimaa, Lappi, Etelä-Pohjanmaa ja Pohjois-Karjala. Kyselyaineistossa on vastaajia kaikista Manner-Suomen maakunnista, tosin Etelä-Karjalasta vain neljä kappaletta.

Moottorikelkkojen omistajuuteen suhteutettuna kainuulaiset vastaajat ovat kyselyaineistossa selkeästi yliedustettuina. Kainuulaisten suuri osuus vastaajista on toisaalta hyvä, sillä juuri he ovat parhaiten perillä maakunnan kelkkailuolosuhteista. Lisäksi on huomattava, että kyselyssä moottorikelkkamatkailu täsmennettiin oman kotikunnan ulkopuolelle suuntautuvaksi vapaa-ajan kelkkailuksi, jolloin se pitää sisällään myös maakuntien sisäisen matkailun.

Asuinkunnista useimmin mainittuja ovat Oulu, Kajaani, Kuopio, Rovaniemi, Suomussalmi ja Iisalmi. Kaikkiaan moottorikelkkamatkailijoita on aineistossa 162:sta eri kunnasta. Tilastokeskuksen suuralueluokitusta noudattaen moottorikelkkamatkailua harrastavista vastaajista 70 prosenttia asuu Pohjois-/Itä-Suomessa, 17 prosenttia Länsi-Suomessa, seitsemän prosenttia Etelä-Suomessa ja kuusi prosenttia Helsinki-Uusimaa-alueella.

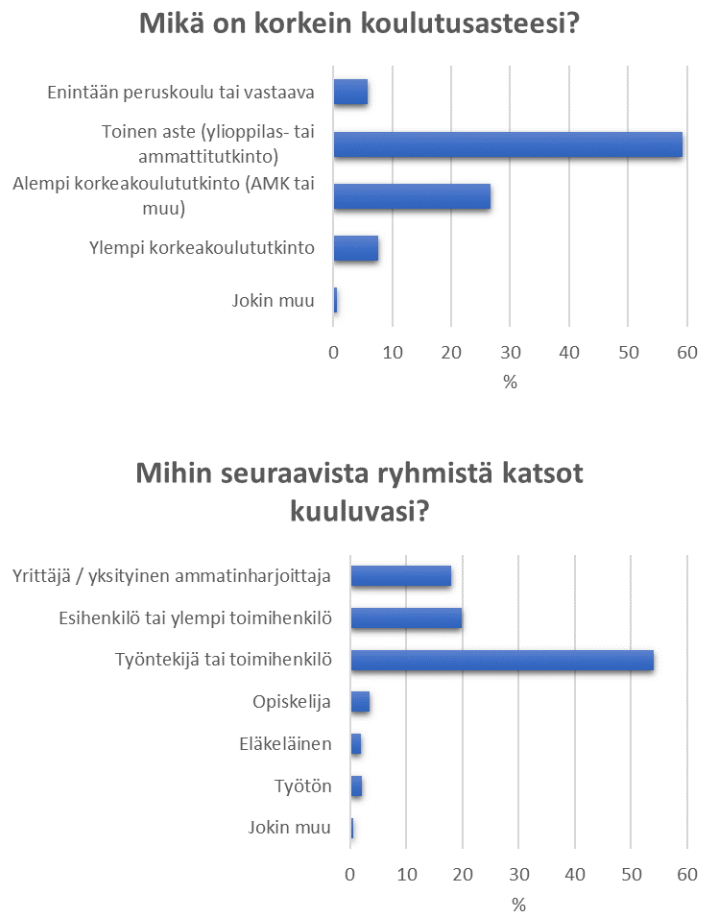


Kuva 2. Moottorikelkkamatkailijoiden asuinmaakunnat (n=543).

Kelkka Kainuu -hankkeen kysyntäselvitykseen osallistuneet moottorikelkkamatkailijat asuvat tyypillisesti pientalovaltaisella alueella tai maaseudulla. Pientalovaltaisella alueella asuvia on 37 prosenttia ja maaseudulla asuvia 35 prosenttia vastanneista. Kaupunki- tai kuntakeskuksen asuin ympäristökseen rastitti 14 prosenttia, rivitalovaltaisen alueen kahdeksan prosenttia ja kerrostalovaltaisen alueen neljä prosenttia moottorikelkkamatkailua harrastavista.

Koulutustaustana suurimmalla osalla moottorikelkkamatkailijoista on toisen asteen tutkinto, jonka on suorittanut liki 60 prosenttia kyselyn kohderyhmään kuuluvista. Myös alempi korkeakoulututkinto on suhteellisen yleinen, sillä sen omaavia on reilu neljännes vastaajista (kuva 3).

Vastaajien koulutustausta heijastuu myös heidän sosioekonomiseen asemaansa. Yli puolet selvitykseen osallistuneista katsoi lukeutuvansa työntekijöihin tai toimihenkilöihin. Esihenkilöksi tai ylemmäksi toimihenkilöksi itsensä luokitteli joka viides. Lähes yhtä moni kertoi olevansa yrittäjä tai yksityinen ammatinharjoittaja. Eläkeläisiä on vastaajajoukossa huomattavan vähän, mitä ennakoi jo edellä tarkastelu ikäjakauma (kuva 3).

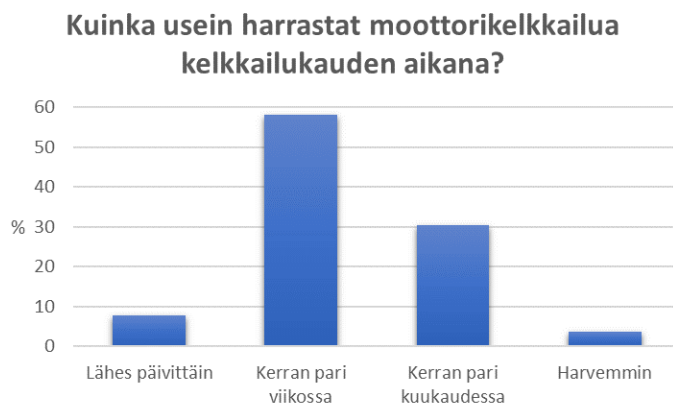


Kuva 3. Moottorikelkkamatkailijoiden koulutusaste ja sosioekonominen asema (n=567).

Kyselyyn vastanneiden moottorikelkkamatkailijoiden kotitalouden koko vastaaaja mukaan lukien on keskiarvoisesti 2,9 henkilöä. Kyselyajankohtana lähes joka toisessa kotitaloudessa oli alle 15-vuotiaita lapsia, useimmiten yksi tai kaksi. Kotitalouden yhteenlasketut bruttotulot olivat yleisimmin luokkaa 5 000–7 000 euroa kuukaudessa.

5 MOOTTORIKELKKAMATKAILIJAT KELKKAILIJOINA

Moottorikelkkamatkailijat ovat kokeneita kelkkailijoita. Kyselyaineistossa mukana olevista yli puolet (55 %) kertoo harrastaneensa kelkkailua jo yli kymmenen vuoden ajan. Kelkkaharrastusta luonnehtii paitsi pitkä kokemus lajin parissa myös harrastuksen aktiivisuus. Kaksi kolmesta vastaajasta arvioi moottorikelkkailevansa kauden aikana vähintäänkin kerran tai pari viikossa (kuva 4).



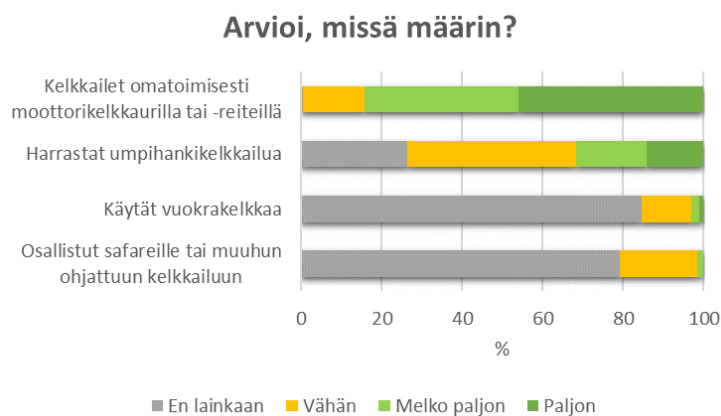
Kuva 4. Kelkkailun useus moottorikelkkamatkailua harrastavilla (n=571).

Harrastusaktiivisuutta kuvaa hyvin myös se, että 60 prosentilla vastaajista ajokilometrejä kertyy yli 1 000 kilometriä vuodessa (kuva 5). Moottorikelkkamatkailijoiden ajokilometrit ovat omaa luokkaansa, jos niitä vertaa Päiväsen, Virrankosken ja Liikosen (2006) kelkkailijoita yleisemmin tarkastelemaan tutkimukseen, johon osallistuneista vain noin kolmannes kelkkaili vuoden aikana yli tuhat kilometriä.



Kuva 5. Kelkkailukilometrit moottorikelkkamatkailua harrastavilla (n=571).

Kaikki kyselyyn vastanneet moottorikelkkamatkailijat harrastavat omatoimista kelkkailua moottorikelkkaurilla tai -reiteillä ainakin jossain määrin. Paljon tai melko paljon omatoimista kelkkailua urilla tai reiteillä harrastavia on 84 prosenttia selvitykseen osallistuneista. Umpihankikelkkailua eli freeride-kelkkailua paljon tai melko paljon harrastavia on miltei kolmannes vastaajista. Edellisiin verrattuna ohjatuille safareille osallistuminen samoin kuin kelkan vuokraus vaikuttaa olevan suhteellisen harvinaista. Safareita tai muuta sen kaltaista ohjattua kelkkailua ei harrasta lainkaan 79 prosenttia vastanneista ja loppuillakin osallistumisaktiivisuus on enimmäkseen vähäistä. Sama koskee vuokrakelkkoja, joita ei käytä lainkaan 85 prosenttia kyselyyn vastanneista moottorikelkkamatkailijoista (kuva 6).



Kuva 6. Kelkkailun muodot moottorikelkkamatkailua harrastavilla (n=567–571).

Vaikka safareille osallistuminen ja kelkkavuokraus näyttäisi olevan kotimaisten moottorikelkkamatkailijoiden keskuudessa verraten vähäistä, niiden merkitys voi suhteellisen pienestä kysyntäosuudesta huolimatta olla merkittävä. Kelkkailu ohjelmapalveluna ja vuokraustoimintana tuo alan yrityksille ja matkailualueille sellaista toimialakohtaista matkailutuloa, jota omatoimikelkkailu ei synnytä. Matkailualueiden näkökulmasta safareiden ja vuokrakelkkojen tarjonta myös monipuolistaa palveluvalikoimaa ja siten lisää kohteiden kilpailukykyä lumisen kauden matkailussa. Näin ollen kyselyaineistossa korostuva omatoimikelkkailu ei tarkoita sitä, että moottorikelkkamatkailussa safari- ja vuokrauspalvelujen liiketoiminnallinen ja aluetaloudellinen merkitys olisi vähäistä.

Kyselylomakkeessa kysyttiin kelkkailuharrastukseen liittyen myös kelkkaillessa käytettävistä karttapalveluista. Vastausten perusteella moottorikelkkamatkailijoista 80 prosenttia hyödyntää

maksutonta, OpenStreetMapissa sijaitsevaa kelkkareitit.fi -palvelua, johon on vapaaehtoisvoimin kerätty koko maan kattavasti moottorikelkkareitit palveluineen. Muista kysytyistä karttapalveluista eniten käytettyjä ovat Google Maps sekä Metsähallituksen ylläpitämä retkikartta.fi -verkkopalvelu, joita kumpaakin hyödynsi noin viidennes moottorikelkkamatkailijoista. Kelkkanavia tai kelkan omaa navigaattoria käyttää molempia joka kymmenes vastaaja, paperikarttoja tätäkin harvempi.

Karttapalveluja koskeva kysymys oli strukturoitu eli valmiita vastausvaihtoehtoja sisältävä kysymys. Kysymyksen vastausvaihtoehdot eivät olleet kovin kattavat, sillä melkein kolmannes vastaajista valitsi vaihtoehdon ”jokin muu” ja täsmensi siihen omin sanoin käyttämänsä palvelun nimen. Tällaisia kaatoluokassa ”jokin muu” nimettyjä karttapalveluja olivat useimmin Tracker, Brb Go, Mapitare ja karttaselain/maastokartta. Vastausvaihtoehtojen osalta karttapalveluja koskeva kysymys ei siten ollut paras mahdollinen.

6 MOOTTORIKELKKAMATKAILIJAT MATKAILIJOINA

Kuten tutkimusaineistoa esittelevässä luvussa todettiin, tämän selvityksen aineistoon on poimittu kyselyaineistosta sellaisten kelkkaharrastajien vastaukset, jotka kertoivat harrastavansa moottorikelkkamatkailua. Selvyyden vuoksi todettakoon toistamiseen vielä sekin, että kysymyksen selitteessä moottorikelkkamatkailu täsmennettiin oman kotikunnan ulkopuolelle suuntautuvaksi matkailuksi, jonka keskeisenä tarkoituksena on moottorikelkkailun harrastaminen vapaa-ajan aktiviteettina.

Kyselyyn vastanneista moottorikelkkamatkailijoista joka toinen arvioi tekevänsä kelkkailukauden aikana vähintään neljä moottorikelkkamatkaa. Matkoille lähdetään useimmiten kaveriporukalla tai ystävän, tuttavan tai sukulaisen kanssa (kuva 7). Kaveriporukkojen yleisyys matkaseurana on silmiin pistävä ja kertonee jotain matkailumuodon luonteesta ja vertaisryhmien tärkeydestä, mikä näkyy selvityksessä myöhemmin esimerkiksi tiedonhaun kanavia tarkasteltaessa.



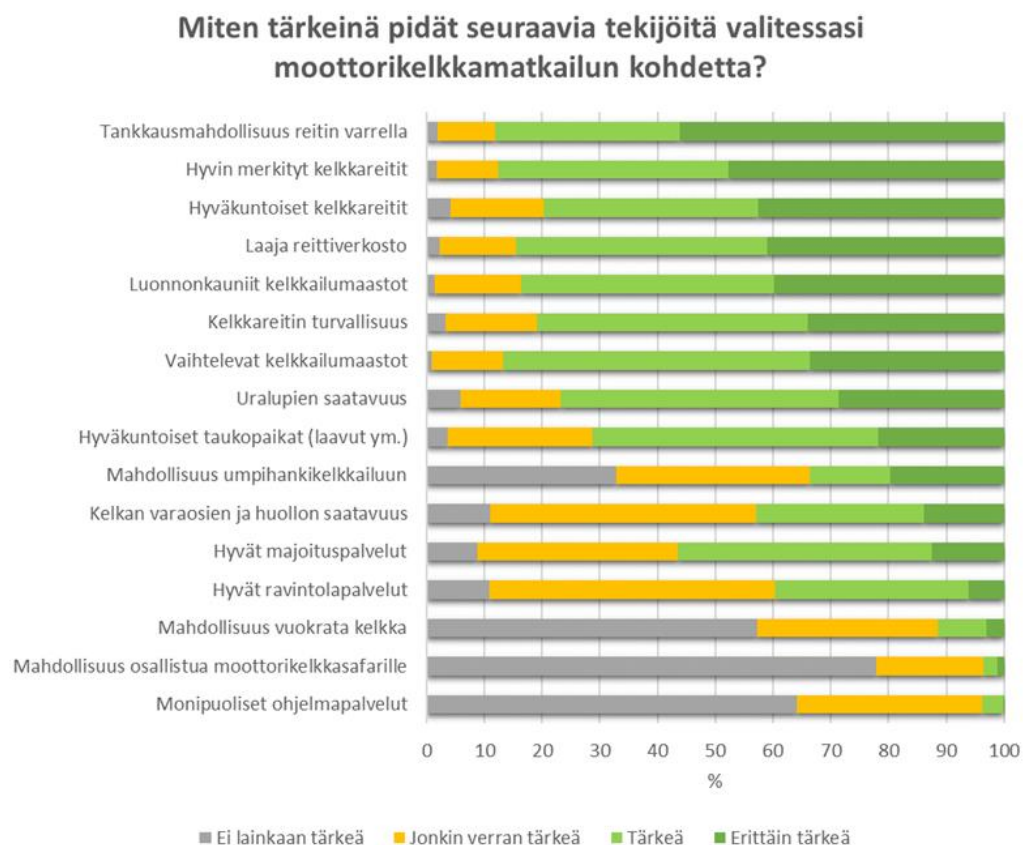
Kuva 7. Matkaseura moottorikelkkamatkalla (n=572).

Moottorikelkkamatkojen sopivimman keston arveltiin olevan kahdesta neljään päivää tai kokonainen viikko. Jakauman moodi eli tyyppiarvo on kolme päivää, jonka sopivaksi moottorikelkkamatkan kestoksi arvio kolmannes vastaajista.

Yön yli kestävien moottorikelkkamatkojen osalta kysymyslomakkeessa tiedusteltiin kolmen erilaisen matkatyyppin mielisuutta. Annetuista matkatyypeistä halutuimmaksi arvioitiin matka, jossa majoitutaan yhdessä kohteessa ja tehdään sieltä käsin kelkalla päiväretkiä. Tämän valitsi mieluisimmaksi vaihtoehdoksi 67 prosenttia vastanneista. Lähes kolmannes (30 %), eli merkittävä osuus sekin, piti halutuimpana vaihtoehtona kelkalla tehtävää kiertomatkaa, jolla yövytään

reitin varrella matkan lähtöpisteen ja paluupisteen ollessa kiertomatalle tyypillisesti sama. Kolmas vaihtoehto, yhdensuuntainen kelkkailu yöpymisineen ilman paluuta matkan lähtöpisteseen, sai edellisistä poiketen vain kolmen prosentin kannatusosuuden mieluisimpana kelkkamatkan tyyppinä.

Kohdealueiden valintaan vaikuttavia vetovoimatekijöitä kysyttiin strukturoidulla kysymyksellä, jonka sanamuoto oli: ”Miten tärkeinä pidät seuraavia tekijöitä valitessasi moottorikelkkamatkailun kohdetta?”. Kysymyspatterissa määritetyt vetovoimatekijät liittyivät kelkkareittien ominaisuuksiin, palveluihin sekä muihin mahdollisiin valintakriteereihin, kuten esimerkiksi uralupien saatavuuteen ja vapaan kelkkailun mahdollisuuksiin. Kunkin valintakriteerin merkittävyyttä vastaajia pyydettiin arvioimaan asteikolla ei lainkaan tärkeä, jonkin verran tärkeä, tärkeä ja erittäin tärkeä (kuva 8).



Kuva 8. Matkakohteen valintatekijät (n=569–572).

Selvitykseen osallistuneiden moottorikelkkamatkailijoiden mielestä kelkkareitteihin itseensä liittyvät seikat (kunto, merkkaukset, laajuus, vaihtelevuus, turvallisuus, maisemat) sekä etenkin kelkan tankkausmahdollisuudet reitin varrella ovat keskeisimpiä kohdevalintaa määrittäviä tekijöitä. Niin ikään uralupien saatavuus ja hyväkuntoiset laavut ja muut vastaavat taukopaikat ovat valtaosan mielestä vähintäänkin tärkeitä kohteen valintakriteereitä. Mahdollisuus freeride-kelkkailuun on tärkeä tai erittäin tärkeä paikanvalinnan vaikutin kolmannekselle vastaajista.

Kysytyistä kaupallisista palveluista hyvät majoituspalvelut ovat tärkeitä tai erittäin tärkeitä vetovoimatekijöitä enemmän kuin joka toiselle kysymykseen vastanneista. Samoin ravintola- ja kelkanhuoltopalvelut koettiin merkittäviksi, sillä niitä noin 40 prosenttia vastanneista piti tärkeinä tai erittäin tärkeinä kohdevalinnan kriteereinä. Muista matkailupalveluista kelkkasafarien, ohjelmapalvelujen ja myös kelkan vuokrauksen merkitys matkakohteen valinnassa jää edellisiin verrattuna selvästi pienemmäksi. Kuten aiemmin havaittiin, safareihin osallistuminen ja vuokrakelkkojen käyttö on vastaajajoukossa melko vähäistä, mikä selittää suurelta osin kyseisten aktiviteettien suhteellisen vaatimatonta merkitystä moottorikelkkamatkailun vetovoimatekijänä (ks. kuva 6 sivulla 13).

Moottorikelkkamatkailun synnyttämien aluetaloudellisten vaikutusten katsannosta oleellisin kysymys on kelkkamatkailijoiden rahankäyttö. Kelkka Kainuu -hankkeen kysyntäselvityksessä kelkkamatkailijoiden rahankulutusta tiedusteltiin pyytämällä vastaajilta karkeaa arviota kohdealueella käytetyn rahan määrästä tyyppillisellä moottorikelkkamatkalla. Arviota pyydettiin kohdealueella käytetyn rahan kokonaismäärästä sisältäen majoitus- ja ravintolapalvelut, kauppaostokset, polttoaineostot, ohjelmapalvelut ynnä muut vastaavat kulutuskohteet. Huomautettakoon, että kysymys oli yleisluonteinen, eikä kohdentunut mihinkään tiettyyn yksittäiseen matkaan kuten normaalisti tehdään matkailukulutusta arvioitaessa.

Tyyppillisestä matkailukulutuksestaan esitti arvion 538 vastaajaa. Vastausten perusteella moottorikelkkamatkailijoiden kohdealueelle jättämän rahamäärän keskiarvo on 583 euroa matkaa kohti. Vastausjakauman keskimäinen luku eli mediaani on 500 euroa ja yleisin arvo eli moodi sekin 500 euroa. Pienimmillään arvioitu tyyppillinen kulutus on 20 euroa ja enimmillään 4 000 euroa.

7 TIEDON HAKU MOOTTORIKELKKAMATKAILUN KOHTEISTA

Moottorikelkkamatkaa suunniteltaessa tarvitaan tietoa mahdollisista kelkkailukohteista ja niiden olosuhteista. Kelkkailijakyselyssä tiedon haun kanavia tiedusteltiin avoimella kysymyksellä, johon vastaajat kirjasivat vastauksensa omin sanoin. Avoimen kysymyksen vastaukset analysoitiin luokittelemalla vastauksissa yleisimmin esille nousseet informaatiokanavat omiksi ryhmiikseen ja laskemalla kuhunkin ryhmään luokiteltujen mainintojen lukumäärät. Monissa tapauksissa vastaaja listasi vastaukseensa useampiakin informaatiokanavia, joita hän hyödyntää tiedonhaussa.

Eri informaatiokanavien saamien mainintojen lukumäärä ilmenee kuvasta 9. Kaavion perusteella kohdetietoa haetaan lähes pelkästään sähköisistä kanavista – internetistä ja sosiaalisesta mediasta. Toinen kaaviosta tehtävissä oleva päätelmä on tiedon tehokas leviäminen vertaisryhmissä, kuten Facebookin kelkkaryhmissä ja kaveriporukoissa. Sähköisten kanavien ja vertaisryhmien korostunut merkitys tiedon etsinnässä on noussut esille myös aiemmissa moottorikelkkailijoille suunnatuissa kyselyissä (esim. Lehtmets 2016). Kaavion luokassa "Muut tietolähteet" mainittiin useimmin Instagram ja omat aikaisemmat kokemukset.

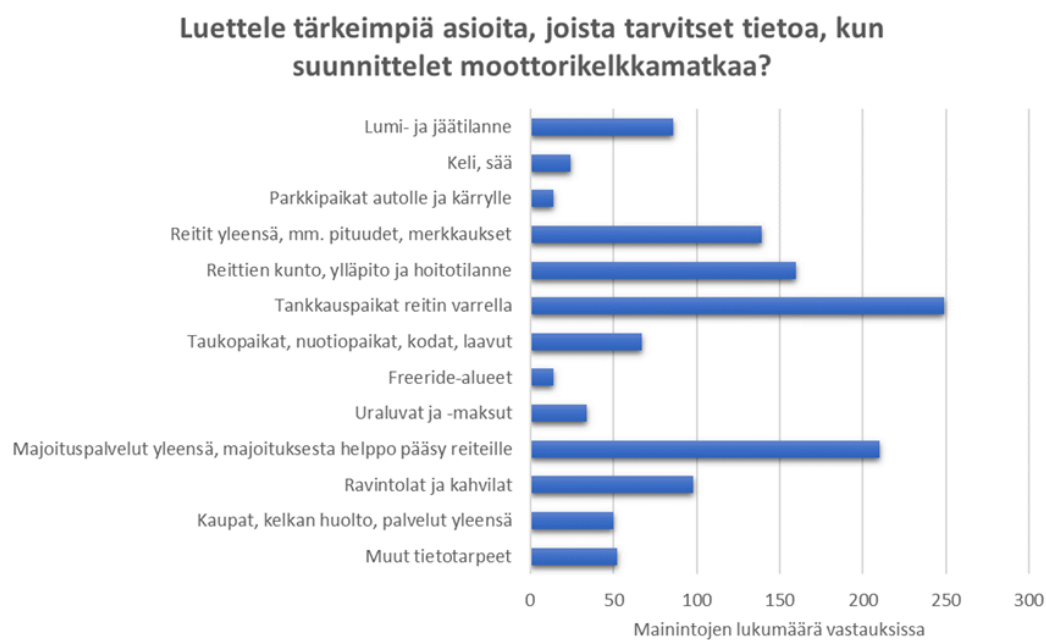
Mistä yleensä haet tai saat tietoa moottorikelkkamatkailun mahdollisista kohteista?



Kuva 9. Tiedonhaussa käytetyt informaatiokanavat.

Matkojen suunnittelussa tarvittavaa tietoa tiedusteltiin vastaavalla tavalla kuin tiedon hakemisen kanavia eli avoimella kysymyksellä. Matkoja suunniteltaessa tietoa tarvitaan kohdealueiden

reiteistä (pituudet, merkkaukset, kunnossapito, tulipaikat) ja reittien varrella olevista tankkausmahdollisuuksista (kuva 10). Toinen keskeinen tietotarve liittyy majoitus- ja ravintolapalveluihin ja niiden saavutettavuuteen kelkalla. Edellisten lisäksi informaatiota haetaan muun muassa uraluvista, lumi- ja jäätilanteesta, sää- ja keliolosuhteista, parkkipaikoista, kauppojen ja kelkanhuoltopalvelujen sijainneista sekä vapaan kelkkailun alueista. Kaavion kohtaan ”Muut tietotarpeet” on sisällytetty esimerkiksi turvallisuuskohdat, kartat, maastot, nähtävyydet, iltaelämä ja kelkkojen vuokraus.

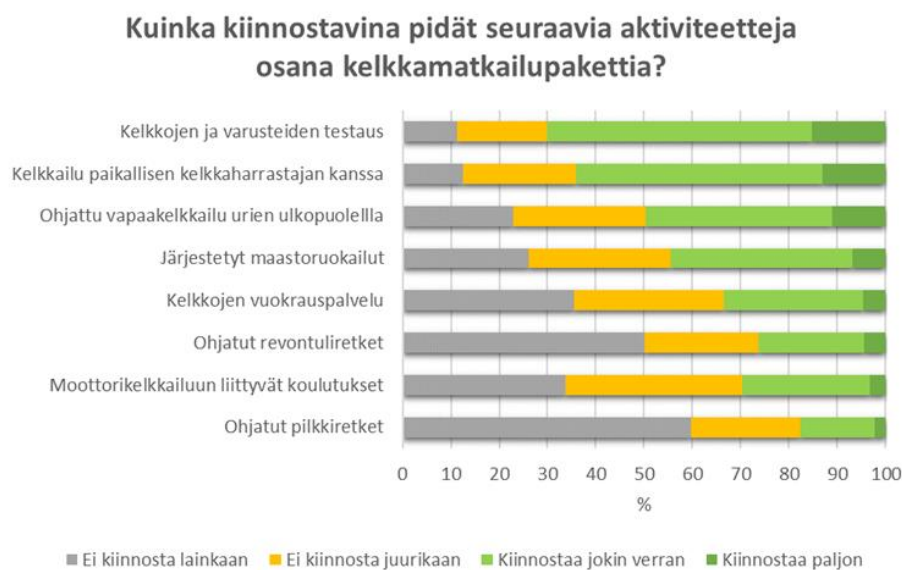


Kuva 10. Moottorikelkkamatkan suunnittelussa tarvittava tieto.

Kyselyyn vastanneiden moottorikelkkamatkailijoiden mielestä ideaalitalanne olisi, jos kaikki edellä kuvatun kaltainen informaatio löytyisi ajantasaisena yhdeltä nettisivustolta.

8 MOOTTORIKELKKAMATKAILUN TUOTTEISTAMINEN

Moottorikelkkamatkailun tuotteistaminen on yksinkertaisimmillaan erilaisten elämysaktiviteettien ja palvelujen paketoitua muista erottuvaksi kokonaisuudeksi, jolle löytyy kysyntää kelkkamatkailua harrastavien keskuudesta. Tuotteistamisen osalta kysyntäselvityksessä rajoituttiin tiedustelemaan tiettyjen kysymyksessä listattujen aktiviteettien kiinnostavuutta osana laajempaa palvelupakettia (kuva 11).



Kuva 11. Kiinnostus tiettyihin aktiviteetteihin osana kelkkamatkailupakettia (n=569–571).

Kysymyksessä luetelluista aktiviteeteista parhaiten kelkkamatkailupakettiin sopivina pidetään kelkkojen ja varusteiden testausta sekä kelkkailua paikallisen kelkkaharrastajan kanssa. Ohjattu vapaakelkkailu urien ulkopuolella kiinnostaa vähintäänkin jonkin verran joka toista moottorikelkkamatkailijaa ja melkein yhtä suurta osaa myös järjestetyt maastoruokailut. Noin joka kolmatta kiinnostaa vähintäänkin jonkin verran kelkkojen vuokrauspalvelu ja kelkkailuun liittyvät koulutukset matkapakettiin sisältyvinä palveluina. Vähiten mielenkiintoa kysytyistä aktiviteeteista herättävät ohjatut pilkkiretket.

Moottorikelkkamatkailun tuotteistamista koskevassa strukturoidussa kysymyksessä vastaajalle ei annettu mahdollisuutta kertoa omin sanoin, mistä aktiviteeteista hän olisi kiinnostunut osana kelkkamatkailupakettia. Tässä yhteydessä avoin kysymysformaatti olisi ehkä ollut toimivampi ja antanut sisältörikkaamman käsityksen moottorikelkkamatkailun tuotteistamisen mahdollisuuksista.

9 KAINUU MOOTTORIKELKKAMATKAILUN KOHDEALUEENA

9.1 Kainuun kiinnostavuus moottorikelkkamatkailun kohteena

Kelkka Kainuu -hankkeen kysyntäselvitykseen osallistuneista lähes 80 prosenttia pitää Kainuuta melko tai erittäin kiinnostavana moottorikelkkamatkailun kohdealueena. Erittäin vähän tai melko vähän mielenkiintoa Kainuuta kohtaan tuntee vain seitsemän prosenttia moottorikelkkamatkailijoista ja myös ”En osaa sanoa” -vastausten osuus on huomattavan pieni (kuva 12). Potentiaalista kysyntää kelkkamatkailulle vaikuttaisi siis olevan.



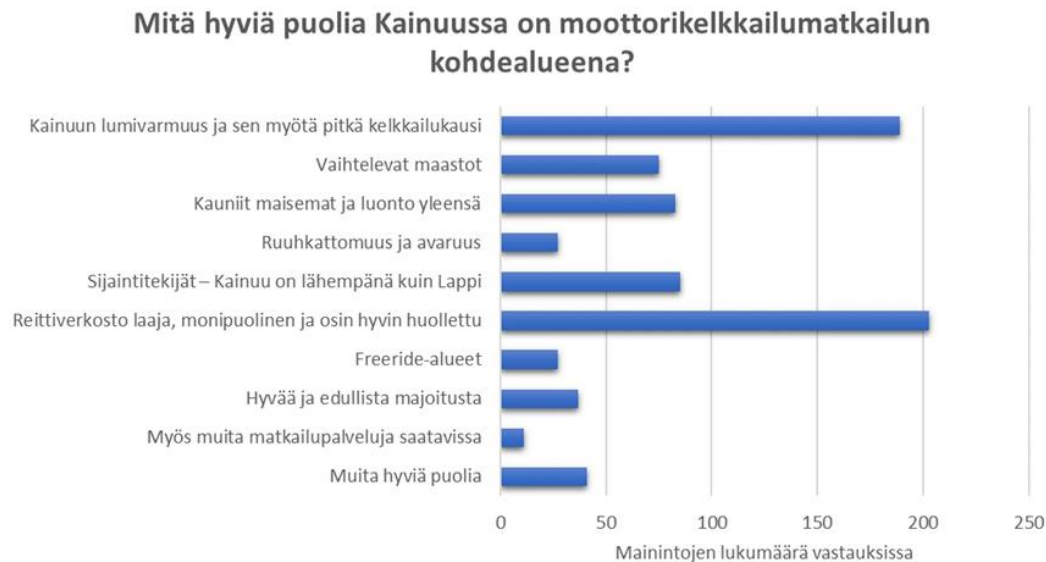
Kuva 12. Kainuun kiinnostavuus moottorikelkkamatkailua harrastavien keskuudessa (n=565).

9.2 Kainuun hyvät ja huonot puolet kyselyyn vastanneiden mielestä

Kainuun hyviä ja huonoja puolia moottorikelkkamatkailun kohdealueena kysyttiin avoimilla kysymyksillä, joihin selvitykseen osallistuneet kirjjasivat näkemyksensä itsenäisesti ilman valmiita vastausvaihtoehtoja. Kuten aiemmin esiteltyjen tiedon hakua koskevien kysymysten yhteydessä, myös tässä tapauksessa vastaukset analysoitiin ryhmittelemällä vastauksissa useimmin kerrotut Kainuun hyvät tai huonot puolet niitä kuvaavien teemaryhmien alle ja laskemalla eri ryhmiin luokiteltujen mainintojen lukumäärät. Vastausten pituutta ei nytkään rajoitettu eli vastaaja saattoi sisällyttää vastaukseensa useitakin Kainuun hyviä tai huonoja puolia, minkä moni vastaaja myös teki.

Moottorikelkkamatkailun kohteena **Kainuun hyviä puolia** ovat vastaajien mielestä reittiverkoston laajuus, monipuolisuus ja osittain myös hyvä kunto, kainuulaiselle luonnonympäristölle tyypilliset piirteet kuten lumivarmuus, vaihtelevat maastot ja erämaiset luonnonmaisemat sekä Kainuun sijainti suhteellisen lähellä lähtöalueita (kuva 13). Nämä tekijät selittänevät niin konkretian

kuin mielikuvien tasolla Kainuun kiinnostavuutta ja ovat samalla asioita, joita kannattaa korostaa moottorikelkkamatkailun markkinointitoimissa.



Kuva 13. Kainuun hyvät puolet moottorikelkkamatkailun kohteena.

Reittiverkoston laajuutta, monipuolisuutta ja ainakin osittaista hyväkuntoisuutta moottorikelkkamatkailijat kuvaavat vastauksissaan esimerkiksi näin:

- Todella laajat kelkkailumahdollisuudet.
- Ajettavaa riittää useammaksi päiväksi.
- Mahdollisuus hyvinkin vaihteleviin ja laajoihin reitteihin.
- Kainuussa on erittäin monipuoliset reitit. Niissä on vaihtelevuutta riittävästi, kunto on suhteellisen hyvä.
- Paljon reittejä, useimmiten myös ihan hyvässä kunnossa.
- Kohtuu hyvin hoidetut reitit.

Kainuulaiselle luonnonympäristölle tyypillisistä piirteistä vastauksissa nousee esille erityisesti lumivarmuus, jota sangen moni moottorikelkkamatkailija pitää Kainuun kelkkamatkailun hyvänä puolena. Lumen ja sen mahdollistaman pitkän kelkkailukauden ohella maakunnan vahvuuksiksi nähdään maastojen vaihtelevuus, kauniit luonnonmaisemat ja yleensäkin kainuulainen luonto. Edellisiä luonnonmaantieteellisiä vetovoimatekijöitä kuvataan tekstiaineistosta poimituissa maininnoissa muun muassa seuraavaan tapaan:

- Oikeasti hyvä talvi.
- Lumimäärä tuntuu olevan aina tuplat tähän Perämeren alueeseen verrattuna.
- Lunta on yleensä paljon, joten kausi suht pitkä.
- Alueet ovat lumivarmoja, ja tämän takia kauden ensimmäiset ja viimeiset reissut monesti suuntautuvat Pohjois-Savosta Kainuun suuntaan.
- Miellyttävät ja vaihtelevat maastot.
- Pinnanmuotoja.
- Korkeuseroja, hienot maastot.
- Erittäin hienoja vaaramaisemia.
- Kainuu on luonnonkaunista.
- Korpea riittää ja asumattomia selkosia.

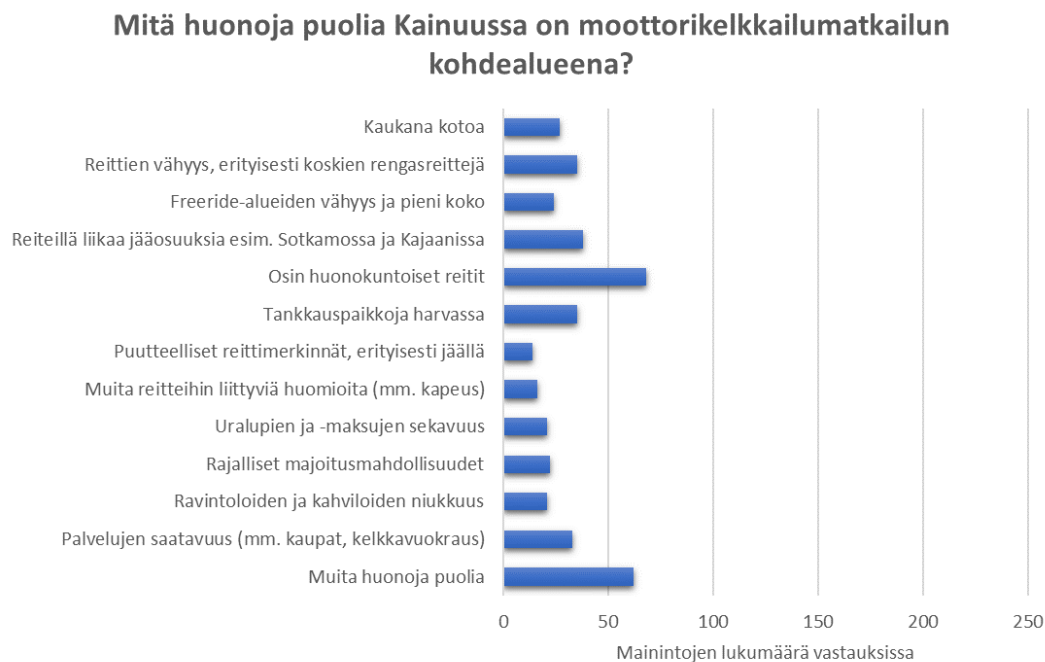
Sijaintitekijöitä kuvaavissa vastauksissa Kainuun vertailukohtana käytetään usein Lappia, jonne matka vastaajien lähtöalueilta saattaa olla huomattavasti pidempi. Sijaintiedun Kainuun vahvuutena ottivat esille eteläsuomalaisten ohella myös Kainuun lähimaakunnissa asuvat:

- Puolta lyhyempi matka kuin Lappiin.
- Etelämpää tullessa niin on paljon lähempänä kuin Lappi. Voi tehdä melkein viikonloppureissuja sinne.
- Lyhyt matka Oulusta.
- Sopiva etäisyys Pohjanmaalta.
- Lähempänä Keski-Suomea kuin Lappi.
- Saavuttavuus, Etelä-Savosta ei ole tolkkottoman pitkä matka hyvälle ajopalstoille.

Edellisten lisäksi suhteellisen usein mainittuja Kainuun vahvuuksia ovat Kainuun ruuhkattomuus, hyvät majoitusmahdollisuudet sekä freeride-alueet. Ruuhkattomuutta kuvataan vastauksissa toteamuksilla kuten ”Vähemmän kelkkailijoita kuin esim. Rukalla” ja ”Reitit eivät ole yhtä ruuhkaisia, kun Levillä yms.”. Majoituspalveluja kuvataan puolestaan maininnoilla kuten ”Majoituksia eri tasoisia ja hintaisia” ja ”Majoitustakin löytyy kohtalaisen hyvin”. Vapaan kelkkailun alueita Kainuun moottorikelkkamatkailun hyvänä puolena ilmentävistä maininnoista esimerkiksi voidaan ottaa lainaus: ”Itseä kiinnostaa eniten freeride-alueet ja ne varmaankin ovat sijainti/laatu-yhdistelmän kannalta todella houkutteleva kohde vähänkään etelämpänä asuville. Muille isomille fr-alueille alkaa olla jo sitten paljon matkaa”.

Muita hyviä puolia -kaatoluokkaan sijoitetuissa maininnoissa huomiota kiinnitetään esimerkiksi paikallisiin ihmisiin ja elämäntapaa, Paljakan alueeseen sekä kalastusmahdollisuuksiin. Vastauksista muodostuneessa tekstiaineistossa Kainuun hyviä puolia koskevia mainintoja on kaikki maininnat yhteen laskien 778 kappaletta.

Moottorikelkkamatkailun katsannosta **Kainuun huonot puolet** liittyvät vastaajien mielestä enimmäkseen moottorikelkkareitteihin. Vastausaineiston maininnat koskevat usein reittien paikoittaista huonoa kuntoa, järvien jäällä kulkevien reittien suurta osuutta, reittien ja erityisesti rengasreittien vähyyttä sekä reittien puutteellisia merkkauksia. Reittejä sivuten vapaan kelkkailun alueiden vähyyks ja pieni koko mainitaan joissakin vastauksissa Kainuun kelkkailumahdollisuuksien epäkohdaksi (kuva 14).



Kuva 14. Kainuun huonot puolet moottorikelkkamatkailun kohteena.

Alla muutamia Kainuun moottorikelkkareitteihin ja freeride-alueisiin liittyviä suoria sitaatteja vastauksista:

- Reittien kunto välillä huono. Patikkaa liikaa.
- Reitit huonommin hoidettu kuin pohjoisempana.
- Pitkät järvien ylitykset riesana, jäätä liian vähän tai vesillä, muutenkin puuduttavaa pakkopullaa.

- Vesistöillä ajo on pelottavaa epävarmojen jäätilanteiden vuoksi.
- Ainahan reittejä voisi olla enemmänkin ja nimenomaan sellaisia, että voi ajaa lenkinä n. 150–250 km päiväreissuja.
- Huonosti päivämatkoille sopivia rengasreittejä, joiden pituus n. 200 km.
- Reittimerkinnot hyvin usein puutteellisia.
- Freeride-alueet pieniä ja liian helppoa maastoa.
- Vapaa-ajan maastoja vähän umpisen ajoon.

Palveluista liian harvassa olevat moottorikelkkojen tankkauspaikat mainitaan useassa vastauksessa Kainuun epäkohdaksi. Niin ikään majoitus- ja ravintolapalvelujen rajallisuus ja muidenkin tarpeellisten palvelujen saatavuus mielletään muutamissa tapauksissa Kainuun moottorikelkkamatkailun heikkouksiksi:

- Polttoaineen saatavuus jossain paikoissa.
- Pitkät välimatkat ilman tankkauspaikkoja.
- Majoituspalvelut vähissä, varsinkin, jos haluaisi aamupalan kanssa.
- Yöpymismahdollisuus feeride-alueiden lähellä huono.
- Ei juurikaan majoitusta reittien varrella, josta voisi lähteä suoraan pihasta päiväreissuille.
- Vähän ravintoloita, jossa pysähtyä.
- Kauempaa tulevien näkökannalta menomestoja ei häävisti iltahommiin ole.
- Edullisten hyvien vuokrakelkkojen saatavuus.

Eräs Kainuulle leimallinen epäkohta on suhteellisen monen kelkkamatkailijan mielestä alueen uralupien ja -maksujen sekavuus. Selvitykseen osallistuneita lainaten: ”Reittiluvat ja maksut jokseenkin epäselvät”, ”Uralupien selvittely työlästä” ja ”Reittimaksuja maksettava useammalle organisaatiolle”.

Vaikka luvun alussa Kainuun moottorikelkkamatkailun yhdeksi selkeäksi vahvuudeksi osoittautui alueen sijainti lähellä matkailijoiden lähtöalueita, löytyy vastaajajoukosta myös sellaisia, joiden näkökulmasta Kainuu on kaukana ja näin ollen maakunnan sijainti kirjattiin Kainuun moottorikelkkamatkailun huonoksi puoleksi. Kainuun hyviä ja huonoja puolia koskevia mainintoja vertailtaessa havaitaan, että sijainnin tavoin muutkin tekijät voivat esiintyä vastausaineistossa sekä

vahvuuksina että heikkouksina. Esimerkiksi reittien kuntoa kommentoinneista valtaosa piti reittien ylläpitoa riittämättömänä ja siten heikkoutena, mutta toisaalta selvitykseen osallistuneissa oli heitäkin, joiden mielestä reittien kunto on Kainuun moottorikelkkamatkailun vahvuus.

Muita huonoja puolia -kaatoluokassa otettiin esille muun muassa Kainuun markkinoinnin vähäisyys ja tiedon puute palveluista ja reiteistä, yleisen mielipiteen kelkkailuvastaisuus, korkea hintataso ja yksittäisenä mainintana ”Kelkkakisoihin harjoittelevat wannabe-kuskit, jotka ovat vaarana yleisillä reiteillä”. Mainintoja Kainuun huonoista puolista oli vastausaineistossa kaikkiaan 416 kappaletta.

9.3 Miten Kainuun moottorikelkkamatkailua voitaisiin kehittää?

Kainuun hyvien ja huonojen puolien tavoin myös moottorikelkkamatkailun kehittämistarpeita tiedusteltiin avoimella kysymyksellä. Kainuun moottorikelkkamatkailun kehittämiskohteita koskevaan kysymykseen saadut vastaukset kumpuavat paljolti edellisen, Kainuun huonoihin puoliin liittyvän kysymyksen vastauksista. Kummankin kysymyksen vastauksissa toistuvat osin samat teemat – ensimmäisen kysymyksen yhteydessä kerrotaan epäkohta ja jälkimmäisen kysymyksen yhteydessä tarve kyseisen ongelmakohdan ratkaisemiseen.

Kainuun moottorikelkkamatkailun kehittämistarpeita kysyttäessä vastauksissa kiinnitetään yleisimmin huomiota kelkkaurien ylläpitoon – toisin sanoen niiden paikoittaiseen huonoon kuntoon ja epäselviin merkkauksiin (kuva 15). Moottorikelkkareittien ylläpidon kehittämiskohteita kuvataan muun muassa seuraavissa sitaateissa, jotka koskevat reittihuollon merkitystä yleensä, reittien hoidon tasalaatuisuutta, reittihuollon turvallisuusnäkökohtia ja reittimerkintöjä:

- Reittien parantaminen ja ylläpito. Ne kun on kunnossa, niin muut palvelut kyllä seuraa perässä.
- Reitti lanaukseen, niin porukkaa tulee kun itellään.
- Reitistön kunto yhdenvertaiseksi.
- Reittien hoito kaikkialla tasapuolisesti tarpeen mukaan.
- Reittien tarkistukset. Välillä reittejä kasvanut vesakosta umpeen ja puita reiteillä.
- Urien hoito ainakin niin, että pääsee ajamalla läpi. Sillat yms. vaaralliset paikat oltava kunnossa. Leveyttä niin, että kohtaamiset ei aiheuta ongelmia.
- Jäällä ei ole juurikaan reittimerkkejä.
- Reiteillä aurattujen teiden merkitseminen. Varsinkin, jos kesken kauden avataan metsäautotie.

Mitkä ovat mielestäsi moottorikelkkamatkailun tärkeimpiä kehittämiskohteita Kainuun alueella?



Kuva 15. Kainuun moottorikelkkamatkailun kehittämistarpeet.

Reittien riittävän ylläpidon lisäksi Kainuun kiinnostavuutta moottorikelkkamatkailun kohteena edistäisi vastaajien mielestä entistäkin kattavampi ja myös naapurimaakuntiin yhteyksiä parantava reittiverkosto, reittien vesistöillä kulkevien jääosuuksien vähentäminen ja toisaalta rengasreittien lisääminen. Reittien tarjontaa ja linjauksia koskevia seikkaperäisiä kehittämisajatuksia ovat esimerkiksi seuraavat:

- Kattava uraverkosto Kainuun alueelle ja myös läpiajomahdollisuus muualta tuleville kelkkailijoille.
- Olis hyvä, jos reitit ja merkinnät olisi kunnossa myös ympäröiviin maakuntiin, esim. Puolanka-Pudasjärvi, Puolanka-Vaala.
- Suora reitti Kajaani-Sukeva-välille tai reitti maita pitkin Kajaani-Vuokatti-välille.
- Reitistön linjaukset pois vesistöiltä erityisesti Sotkamo-Vuokatti-alueella.
- Maareittejä lisää, Kajaani-Sotkamo ja Kajaani-Paltamo. Ristijärveltä vesistöosuus maalle.
- Lisäreittien teko, että tehtyä saa noin 100–200 km pituisia ympyräreittejä.

Kuten aiemmin raportissa havaittiin, kyselyyn vastanneista moottorikelkkamatkailijoista noin joka kolmas arvioi harrastavansa umpihankikelkkailua paljon tai ainakin melko paljon. Siksi ei ole yllätys, että vapaan kelkkailun mahdollisuuksien parantamisen kirjasi puolen sataa selvitykseen

osallistunutta Kainuun moottorikelkkamatkailun kehittämiskohteeksi. Kainuuseen tulisi vastaajien mielestä perustaa enemmän ja mielellään nykyistä suurempia freeride-alueita vaihteleviin maastoihin:

- Lisää vapaan kelkkailun alueita. Seuraan paljon kelkkaryhmiä ja niiden perässä porukka ajaa kaukaa viikonlopuksi ajamaan, jos hyvä paikka.
- Lisää freeride-alueita kohteisiin, joissa korkeuseroja.
- Vapaa-alueiden lisäys ja yhdistäminen 'käytävillä'.
- Enemmän vapaan kelkkailun alueita, jotka ns. tehty siihen tarkoitukseen. Paljakan freeride-alue aivan ykkösluokkaa, saisi vaan olla isompi.
- Joku freeride-alue Kajaaniin voisi olla kova sana.

Palveluista erityisesti riittävät tankkausmahdollisuudet reittien varrella sekä kelkalla saavutettavissa olevat majoitus- ja ravintolapalvelut ovat useiden toiveissa:

- 50 km välein huoltoasema, josta saa bensaa.
- Huoltoasemille pääsy ilman poliisin pelkoa.
- Itärajan suunnassa tankkausasiat, tämä tietty nykyisin syrjäalueilla haastavaa.
- Sotkamon tankkausmahdollisuudet Vuokatin puolella.
- Majoituspaikkojen saavutettavuus kelkalla. Pihaan pitäisi päästä merkittyä kelkkauraa pitkin.
- Kelkkailuystävälliset majoituskohteet. Voi näitä olla, mutta hyvin pidetään piilossa.
- Reitin varrella olevat kahvilat ja ruokailupaikat, niitä lisää.
- Lounaspaikkoja, mihin pääsee kelkalla.

Edellä mainittujen palveluiden lisäksi esimerkiksi ruokakauppoja toivotaan lisää reittien varrelle. Moottorikelkkoihin liittyen "umpparivehkeiden" ja yleensäkin kelkkojen vuokraus, kelkkojen huolto sekä kelkkojen säilytyspalvelut ovat muutamien vastaajien mielestä tarpeellisia Kainuun moottorikelkkamatkailun kehittämiskohteita.

Tarvetta nähdään niin ikään kattavalle uraluvalle, sillä nykyisten lupa- ja maksukäytäntöjen sekavuus ei ainakaan paranna Kainuun vetovoimaa moottorikelkkamatkailun kohdealueena:

- Uralupien säätämisen lopettaminen.
- Yhteinen reittilupa koko Kainuun alueelle.

- Reittilupien helppo saatavuus/ostopaikan löytäminen ilman, että pitää olla jokin appi käytössä.

Oma lukunsa on Kainuun moottorikelkkamatkailun tiedon tarjonta ja markkinointi, joiden vähäisyyden ja tehostamistarpeen moni kelkkailija ottaa vastauksessaan esille. Moottorikelkkamatkoja suunniteltaessa tietoa tarvitaan muun muassa reiteistä ja niiden huollosta, reittien varrella olevista palveluista, uraluvista ja esimerkiksi niinkin perustavaa laatua olevasta asiasta kuin lumi- ja jääolosuhteista. Matkojen suunnittelun sujuvoittamiseksi kaiken tarvittavan informaation olisi hyvä olla löydettävissä ajantasaisena yhdestä paikasta.

Kainuun moottorikelkkamatkailun tiedon tarjontaa ja markkinointia koskevat kehittämisajatukset sisältävät niiden puutteen esille tuomisen lisäksi joskus yksityiskohtaisiakin ehdotuksia tietotarpeista ja markkinointikanavista:

- Mainonta. Kainuussa olisi paljon potentiaalia, mutta kauheasti ei osu silmään mainontaa someissa ja netissä.
- Ihmeellisen vähän aihetta mainostetaan Kainuun alueen ulkopuolella ainakaan.
- Itse lähtisin panostamaan hyvin vahvasti mainontaan ja ihmisten tietoisuuteen tuomiseen melko aktiivisella ja laajalla näkyvyydellä eri somealustoilla. Paljon videoita ja kuvia jakoon, missä näytetään sitä itse tekemistä sekä freeride-alueilla että kelkkareiteillä ja vaikka hieman iltaohjelmaakin. Ja siihen sitten linkki jollekin helposti muistettavalle sivustolle, mihin olisi kerätty näppärä infopaketti.
- Enemmän infoa näkysälle: face, insta, snäppi.
- Tiedotusta: reittikarttaa ja speksejä, freeride-alueista tietoa, maksuista mikäli niitä on, kelkka- vuokrauksesta, majoituksesta.
- Puuttuu yhtenäinen opas, josta löytyy yhdestä vihkosta/nettisivulta (tulostettava pdf) mm. reitit, tankkauspisteet, kuljetuskaluston parkkipaikat, ruoka/kahvipaikat ja reittien turvallisuusnäkökulmat.

Muita kehittämiskohteita -kaatoluokkaan sijoitetuissa maininnoissa esitetään kelkkatapahtumien ja -kisojen järjestämistä, koulutuspäiviä uusille kelkkailijoille, päiväsafareita omilla kelkoilla ajaville sekä Oulujärven ympäryssafarin järjestämistä. Kelkkareitteihin liittyen toivotaan paikoitusalueiden rakentamista reittien alkupisteisiin auto-peräkärry-yhdistelmille ja urille hoitoluokittusta, jossa olisi mukana myös urheilukelkkailuun sopivat koneellisesti hoitamattomat urat. Lainsäädännöllisenä ehdotuksena maastoliikennelakiin esitetään muutosta, joka ”mahdollistaisi sähkölinjojen ja auraamattomien karttaan merkittyjen metsäautoteiden käyttämisen moottorikelkkailuun.” Muutamien vastaajien mielestä Kainuun moottorikelkkamatkailun kehittäminen edellyttää ennen muuta yhteistyötä ja yhdessä tekemistä kuntien, matkailuyrittäjien ja kelkka-kerhojen kesken.

10 YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET

Kajaanin ammattikorkeakoulu käynnisti syksyllä 2023 Kainuun moottorikelkkamatkailun kehittämiseen tähtäävän Kelkka Kainuu -hankkeen, jonka toimenpiteet painottuvat markkinointiin ja Kainuun tunnetuksi tekemiseen kotimaisten kelkkamatkailijoiden keskuudessa. Hankkeen aikana toteutettavista käytännön markkinointitoimista ovat esimerkkeinä kärkeirettien ja matkaohjelmien tuotteistaminen, sisältö- ja kampanjasivujen laatiminen, media- ja vaikuttajavierailut sekä alan messuihin osallistuminen. Markkinointipyrintöjen lisäksi hankkeen toimenpiteisiin kuuluu muun muassa kelkkareittien kävijäseurannan yhtenäistäminen ja koko maakunnan kattavan uraluvan edistäminen. Kesään 2025 saakka jatkuvan projektin rahoittavat Euroopan aluekehitysrahasto, Kajaanin ammattikorkeakoulu ja Kainuun kunnat.

Käsillä oleva kysyntäselvitys liittyy Kelkka Kainuu -hankkeen ensimmäiseen työpakettiin ”Moottorikelkkamatkailun kysyntä- ja tarjontakartoitus Kainuussa”. Kuten työpaketin nimi antaa ymmärtää, kysyntäselvitystä täydentää erikseen raportoitava Kainuun moottorikelkkamatkailun tarjontakartoitus.

Kysyntäselvityksen päätavoitteena on muodostaa markkinointitoimien perustaksi käsitys tyypillisestä kotimaisesta moottorikelkkamatkailijasta. Selvityksen aineisto kerättiin joulukuussa 2023 kelkkaharrastajille tehdyllä sähköisellä kyselyllä, johon vastasi kaikkiaan 694 kelkkailijaa eri puolilta Suomea. Kyselyyn vastanneista 573 kertoi harrastavansa moottorikelkkamatkailua, mikä kyselyn yhteydessä täsmennettiin oman kotikunnan ulkopuolelle suuntautuvaksi matkailuksi, jonka keskeisenä tarkoituksena on moottorikelkkailun harrastaminen vapaa-ajan aktiviteettina. Tyypillisen moottorikelkkamatkailijan profilointi pohjautuu näiden 573:en henkilön vastauksiin.

Profilointi tehtiin moottorikelkkamatkailua harrastavien sosiodemografiaa, asuinpaikkaa, kelkkaharrastusta sekä moottorikelkkamatkailua ja siihen liittyvää kohdevalintaa ja tiedonhakua kuvaavien muuttujien perusteella, joiden jakaumia on esitelty selvityksen aiemmissa luvuissa 4–7. Kyseisten tekijöiden tyypillisimmät piirteet moottorikelkkamatkailijoilla on tiivistetty taulukkoon 1. Taulukon piirtämä kuva tyypillisestä moottorikelkkamatkailijasta tarjoaa tietoa paitsi kohde-ryhmästä myös parhaiten sopivista markkinointikanavista ja viestinnän sisällöistä.

Taulukko 1. Millainen on tyypillinen kotimainen moottorikelkkamatkailija?

Sosiodemografia:	Tyypillisesti:
• Sukupuoli	Mies
• Ikä	Noin 39-vuotias
• Kotitalouden keskipää	2,9 henkilöä
• Koulutus	Toisen asteen tutkinto
• Sosioekonominen asema	Työntekijä tai toimihenkilö
• Kotitalouden bruttotulot	5 000–7 000 euroa kuukaudessa
Asuinpaikka:	
• Suuralue	Pohjois- tai Itä-Suomi
• Asuinympäristö	Pientalovaltainen alue tai maaseutu
Kelkkaharrastus:	
• Kuinka usein harrastaa kelkkailua kelkkailukauden aikana?	Kerran pari viikossa
• Kauanko harrastanut kelkkailua?	Yli 10 vuoden ajan
• Kuinka monta kilometriä ajaa kelkalla vuosittain?	Yli 1 000 kilometriä vuodessa
• Kelkkailutapa	Omatoimista kelkkailua – safareille osallistuminen ja kelkkavuokraus vähäistä
Moottorikelkkamatkailu:	
• Moottorikelkkamatkojen määrä	Neljä matkaa vuodessa tai enemmän
• Matkaseura	Kaveriporukka
• Sopivin matkan kesto	2–4 päivää tai viikko
• Rahan käyttö kohdealueella / hlö	500 euroa
Kohdevalinta ja tiedonhaku:	
• Kohdevalinnassa tärkeää	Reittiverkostoon liittyvät tekijät (kunto, merkinät, laajuus, vaihtelevaisuus, turvallisuus) ja tankkausmahdollisuudet reitin varrella. Tärkeää myös uralupien saatavuus sekä majoitus-, ravintola- ja kelkanhuoltopalvelut.
• Mitä tietoa eri kohteista haetaan?	Reitit, niiden kunto ja reittien varrella olevat tankkausmahdollisuudet. Majoitus- ja ravintolapalvelut ja palvelujen saatavuus kelkalla. Lumi- ja jäättilanne.
• Mistä tietoa haetaan?	Sähköisistä kanavista – internetistä ja sosiaalisesta mediasta. Tieto leviää tehokkaasti vertaisryhmissä (mm. FB:n kelkkaryhmät, kaveriporukat).

Kaikki selvitykseen osallistuneet ja siten myös yllä olevassa profiloinnissa mukana olevat moottorikelkkamatkailijat harrastavat kelkkailua omatoimisesti moottorikelkkareiteillä tai -urilla. Omatoimisen kelkkailun lisäksi osa vastaajista harrastaa ainakin jossain määrin myös kelkkasafareilta tai muuta ohjattua kelkkailua (ks. kuva 6 sivulla 13). Safareille osallistumista vähän harrastavia moottorikelkkamatkailijoita on kyselyaineistossa 123 kappaletta, melko paljon harrastavia

yhdeksän kappaletta ja paljon harrastavia yksi kappale eli yhteensä 133 henkilöä. Nämä 133 vastaajaa ovat profiiltaan paljolti taulukossa 1 esitetyn tyyppillisen moottorikelkkamatkailijan kaltaisia, joskin poikkeamiakin löytyy. Sosiodemografian ja asuinpaikan suhteen safareille tai muuhun ohjattuun kelkkailuun osallistuneista:

- 48 % on ennen vuotta 1980 syntyneitä (kaikista moottorikelkkamatkailijoista 36 %).
- 40 %:lla on alempi tai ylempi korkeakoulututkinto (kaikilla moottorikelkkamatkailijoilla 34 %:lla).
- 45 % on yrittäjiä, yksityisiä elinkeinonharjoittajia, esihenkilöitä tai ylempiä toimihenkilöitä (kaikista moottorikelkkamatkailijoista 38 %).
- 35 %:lla kotitalouden bruttotulot ovat yli 7 000 euroa kuukaudessa (kaikilla moottorikelkkamatkailijoilla 30 %:lla).
- 19 % asuu Uudellamaalla tai muualla Etelä-Suomessa (kaikista moottorikelkkamatkailijoista 14 %).

Safarikelkkailua harrastavat ovat keskimääräisen moottorikelkkamatkailijan profiiliin verrattuna toisin sanoen hieman iäkkäämpiä, korkeammin koulutettuja ja kotitalouden kuukausiansioihin perustuen myös parempituloisia. Lisäksi he asuvat muita moottorikelkkamatkailijoita yleisemmin Etelä-Suomessa. Moottorikelkkamatkailun kohteita valittaessa safarikelkkailua harrastavilla korostuvat jossain määrin luonnonkauniiden kelkkailumaastojen ja hyvien ravintolapalveluiden merkitykset, mutta toisaalta esimerkiksi umpihankikelkkailun mahdollisuutta he pitävät hieman vähemmän tärkeänä kuin moottorikelkkamatkailijat yleensä.

Kotimaisen moottorikelkkamatkailijan profiloinnin lisäksi kysyntäselvityksessä tarkastellaan kelkkailijoiden näkemyksiä Kainuusta moottorikelkkamatkailun kohdealueena. Vastaukset osoittavat kiinnostuksen Kainuun kelkkailumahdollisuuksiin olevan suurta, sillä kysyntäselvitykseen osallistuneista lähes 80 prosenttia pitää Kainuuta melko tai erittäin kiinnostavana moottorikelkkamatkailun kohdealueena. Mielenkiintoa selittävät erikseen kysytyt Kainuun hyvät puolet, joista kelkkailijat nostavat useimmin esille reittiverkoston laajuuden ja monipuolisuuden, maakunnan sijainnin suhteellisen lähellä lähtöalueita sekä kainuulaiselle luonnonympäristölle tyyppilliset piirteet kuten lumivarmuuden, vaihtelevat maastot ja erämaiset luonnonmaisemat.

Kainuun moottorikelkkamatkailun haasteita ovat kyselyyn vastanneiden mielestä kelkkaurien paikoittainen huono kunto ja puutteelliset merkkaukset, joihin toivotaan kohennusta. Kainuun kiinnostavuutta edistäisi myös rengasreittien, ylimaakunnallisten reittiyhteyksien ja vapaan

kelkkailun alueiden lisääminen ja toisaalta reittien vesistöillä kulkevien jääosuuksien vähentäminen. Palveluista erityisesti riittävät tankkausmahdollisuudet sekä kelkalla saavutettavissa olevat majoitus- ja ravintolapalvelut ovat useiden toiveissa. Tarvetta nähdään niin ikään koko Kainuun kattavalle uraluvalle tai ainakin nykyisellään epämääräisten lupa- ja maksukäytäntöjen selkeyttämiselle. Kelkka Kainuu -hankkeen toimenpiteiden markkinointipainotteisuus saa tukea myös kysyntäselvitykseen osallistuneilta, sillä sangen moni kelkkaharrastaja kirjasi tiedon tarjonnan ja markkinoinnin tehostamisen keskeiseksi Kainuun moottorikelkkamatkailun kehittämiskohteeksi.

Kysyntäselvityksen tarkoituksena on antaa osviittaa Kelkka Kainuu -hankkeen käytännön markkinointitoimien suuntaamiselle. Selvitysten tulosten pohjalta voidaan pohtia esimerkiksi kysymystä, mitä hankkeen puitteissa tarkemmin ottaen markkinoidaan. Moottorikelkkamatkailu pohjautuu lähtökohtaisesti moottorikelkkareitistöihin ja -uriin, joiden kunto ja ylläpito nousivat selvityksessä vahvasti esille ja saivat osakseen myös kritiikkiä. Mikäli reitistöjen ylläpito ei tavalla tai toisella vastaa odotuksia, tyytymättömyys leviää tehokkaasti kelkkailijoiden sosiaalisen median verkostoissa. Näin ollen markkinointi on syytä kohdentaa reitistöihin, jotka ovat tai joiden tiedetään jatkossa olevan riittävän tasoisella hoidolla ja selkeästi merkittyjä.

Reitistöjen matkailulliseen vetovoimaan vaikuttavat muutkin tekijät kuin niiden ylläpito. Selvityksen tulosten valossa markkinoinnin kärjiksi valittavien reitistöjen olisi hyvä olla eri pituisia, turvallisia, maisemallisesti luonnonkauniita, maastoltaan vaihtelevia, vähän tai ei ainakaan yksinomaan jääosuuksia sisältäviä ja mielellään ympyrälenkkejä. Reitistön varrella on syytä olla myös sopivin välimatkoin laavuja tai vastaavia taukopaikkoja. Kaupallisten palvelujen näkökulmasta kärkireitistön ilmeisen välttämätön edellytys on kelkan tankkausmahdollisuus. Tärkeitä moottorikelkkamatkailijoiden kuten myös matkailuelinkeinon ja matkailun aluetalousvaikutusten katsannosta ovat niin ikään kelkalla saavutettavissa olevat majoitus-, ravintola- ja kauppalpalvelut, joiden tarjontaa markkinoinnissa on mahdollista nostaa esille.

Varsinaisten moottorikelkkareittien ja -urien ohella useat kyselyyn vastanneet kiinnittivät huomiota vapaan kelkkailun mahdollisuuksiin Kainuun moottorikelkkamatkailussa. Freeride-kelkkailua voi harrastaa Kainuussa tällä hetkellä neljällä Metsähallituksen vapaan kelkkailun alueella, jotka täydentävät maakunnan kelkkareitistöjä ja tarjoavat harrastajille vaihtelua (ks. Metsähäl-

litus 2024). Kysyntäselvitykseen osallistuneiden moottorikelkkamatkailijoiden osoittama kiinnostus freeride-kelkkailuun antaa perusteita ottaa myös vapaan kelkkailun mahdollisuudet Kelkka Kainuu -hankkeen markkinointitoimien kohteeksi.

Markkinointiviestinnässä korostettavia Kainuun moottorikelkkamatkailun vahvuuksia on saata-
villä kysyntäselvityksestä maakunnan hyviä puolia koskevan kysymyksen vastauksista, joissa
usein mainittuja ovat esimerkiksi Kainuun lumivarmuus ja ”likietuinen” sijainti. Viestinnän käy-
tännön tietosisältöihin evästyksiä antaa puolestaan moottorikelkkamatkojen suunnittelussa tar-
vittavaa informaatiota koskeva kysymys, jonka vastaukset osoittavat tietotarpeiden moninai-
suuden ravintolapalveluista jäätilanteeseen ja uramaksuihin. Informaation tarjonnassa on syytä
ottaa huomioon myös kelkkailijoiden taholta tullut ehdotus kaiken tarpeellisen Kainuun moot-
torikelkkamatkailuun liittyvän tiedon kokoamisesta yhteen paikkaan netin kautta ladattavaksi.
Kysymys yleisimmin käytetyistä tiedonhakukanavista kertoo taas, että profiloinnin mukaiset
moottorikelkkamatkailijat ovat tehokkaasti tavoitettavissa puskaradion tyyppisesti kelkkailijoi-
den sosiaalisen median vertaisverkoista ja ylipäänsä internetin kautta.

Matkailuelinkeinon ja matkailualueiden kannalta tässä selvityksessä vähälle huomiolle jääneet
kelkkojen vuokrauspalvelut ja ohjatut kelkkasafarit ovat myös varsin keskeinen kotimaan mark-
kinoinnin osa-alue – näin siitä huolimatta, että kyseisiä palveluja käyttäviä on selvitykseen osal-
listuneiden joukossa niukalti. Kelkkasafareja ja kelkan vuokrausta tarjoavat usein primääriset
matkailuyritykset, jotka saavat koko liikevaihtonsa matkailusta. Matkailualueiden näkökulmasta
safareiden ja vuokrakelkkojen tarjonta monipuolistaa palveluvalikoimaa ja siten lisää kohteiden
kilpailukykyä lumisen kauden matkailussa. Siksi kelkkasafarien tuottajien ja moottorikelkkojen
vuokraajien esille nostaminen ja näkyvyys Kainuun moottorikelkkamatkailun markkinoinnissa on
ensiarvoisen tärkeää.

LÄHTEET

Häkkinen, T. (2022). Moottorikelkalla maastossa. Maastoreitin suunnittelu Tervolan kuntaan. Luonnonvara-alan YAMK-opinnäytetyö, Lapin ammattikorkeakoulu. Saatavilla 14.12.2023

<https://www.theseus.fi/handle/10024/703566>

Järviluoma, J. (2006). Turistin luonto. Tutkimus luonnon merkityksestä matkailun vetovoimatekijänä neljässä Lapin matkailukeskuksessa. Acta Universitatis Lapponiensis 96. Saatavilla

28.11.2023 <https://lauda.ulapland.fi/handle/10024/61742>

Lehtmets, K. (2016). Ketä ovat suomalaiset moottorikelkkaharrastajat? Mir Link. Saatavilla

1.12.2023 <https://www.epressi.com/tiedotteet/autot-ja-moottoripyorat/tutkimus-keta-ovat-suomalaiset-moottorikelkkaharrastajat.html?block=5&customer=2721>

Liikenneturva. (2023). Moottorikelkkailu. Saatavilla 7.12.2023 <https://www.liikenneturva.fi/liikenteessa/moottorikelkkailu/#56816ccf>

Maastoliikennelaki. (1995). Maastoliikennelaki 22.12.1995/1710. Saatavilla 13.12.2023

<https://finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1995/19951710>

Metsähallitus. (2019). Moottorikelkkailun edellytysten kehittäminen osana kestävää luontomatkailua – MOKEMA-hankkeen loppuraportti. Saatavilla 24.11.2023 <https://julkaisut.metsa.fi/julkaisut/show/2377>

Metsähallitus. (2023a). Moottorikelkkailu. Saatavilla 12.12.2023 <https://www.metsa.fi/vapaa-aika-luonnossa/moottorikelkkailu/>

Metsähallitus. (2023b). Moottorikelkkailureitit ja -urat. Saatavilla 13.12.2023 <https://www.eraluvat.fi/maastoliikenne/moottorikelkkailureitit-ja-urat.html>

Metsähallitus. (2023c). Uralupa moottorikelkkailuun. Saatavilla 13.12.2023 <https://www.eraluvat.fi/maastoliikenne/uralupa-moottorikelkkailuun.html>

Metsähallitus. (2024). Vapaan kelkkailun alueet edistävät moottorikelkkailijoiden harrastusmahdollisuuksia ja kuntien talvikauden matkailua. Saatavilla 20.3.2024

<https://www.metsa.fi/tiedotteet/vapaan-kelkkailun-alueet-edistavat-moottorikelkkailijoiden-harrastusmahdollisuuksia-ja-kuntien-talvikauden-matkailua/>

Päivänen, J., Virrankoski, L. & Liikonen, L. (2006). Moottorikelkkailu huvina, hyötynä ja häiriönä. Harrastajien, yritysten ja luonnon virkistyskäytön näkökulmia. Ympäristöministeriö, Suomen Ympäristö 53. Saatavilla 27.11.2023 <http://hdl.handle.net/10138/38729>

Sievänen, T. & Neuvonen, M. (2011). Luonnon virkistyskäytön kysyntä 2010 ja kysynnän muutos. Teoksessa T. Sievänen & M. Neuvonen (toim.) Luonnon virkistyskäyttö 2010. (37–79). Metlan työraportteja 212. Saatavilla 29.11.2023 <https://jukuri.luke.fi/handle/10024/536119>

Suvisalo, S. (2023). Yritysten ja asiakkaiden tarpeiden kartoittaminen moottorikelkkamatkailun kehittämiseksi. Case: Sodankylän kunta. Opinnäytetyö, Matkailun tutkinto-ohjelma, Satakunnan ammattikorkeakoulu. Saatavilla 24.11.2023 <https://www.theseus.fi/handle/10024/799435>

Traficom. (2024). Ajoneuvokannan tilastot. Saatavilla 13.3.2024 <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/ajoneuvokannan-tilastot>