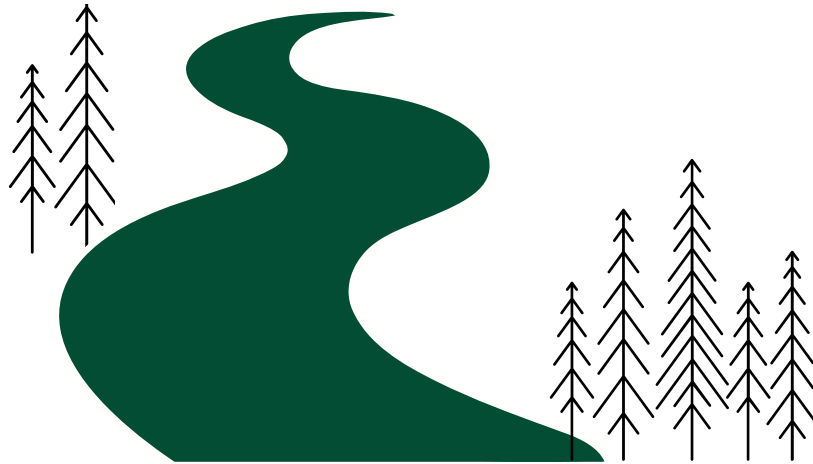

**Kohti kestäväää saavutettavuutta
-hankkeen selvitys**

MTI:n julkaisu

Maata pitkin



matkailu

Anna-Emilia Haapakoski &
Maria Hakkarainen



LAPIN YLIOPISTO
UNIVERSITY OF LAPLAND



Elinkeinopalvelut - Kittilä



Kittilä



LAPIN LIITTO

Vipuvoimaa
EU:lta
2014–2020



Maata pitkin matkailu: Kohti kestäväää saavutettavuutta -hankkeen selvitys
Kohti kestäväää saavutettavuutta
EAKR / Vipuvoimaa EU:lta 2014-2020
Kideve Elinkeinopalvelut

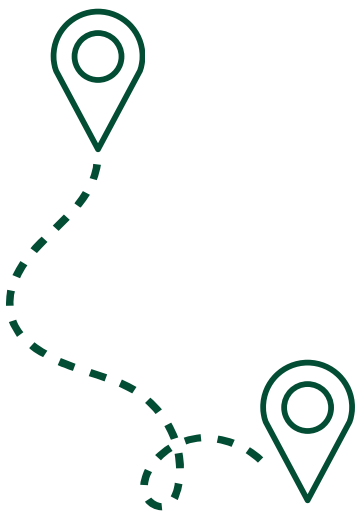
Taitto: Anna-Emilia Haapakoski
Kansi: Anna-Emilia Haapakoski
Lapin yliopisto, Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutti,
Rovaniemi, 2023

Pdf: ISBN 978-952-6620-49-7
Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutin julkaisuja
Julkaisun pysyvä osoite: <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-6620-49-7>

Tiivistelmä

Tällä hetkellä Lapin saavutettavuus perustuu pitkälti talvisesongin lentoyhteyksiin, joista matkailutoimiala on riippuvainen. Matkailun ympärivuotisuuden ja kestäväen saavutettavuuden edistämiseksi maata pitkin matkailun mahdollisuuksien tunnistaminen ja kehittäminen on olennaista. Kohti kestävää saavutettavuutta -hankkeen tavoitteena on ollut kartoittaa taustatietoa ja toimintamalleja siihen, kuinka Lappiin voitaisiin matkustaa tulevaisuudessa junalla jopa Keski-Euroopasta saakka.

Suomen saavuttaminen maata pitkin on huomattavasti lentämistä hitaampaa ja monivaiheisempaa. Maltti voi kuitenkin olla matkailijan valtti, sillä matkailu on elämyksellistä toimintaa. Jatkossa huomioita onkin kiinnitettävä siihen, miten maata pitkin matkailusta saadaan mahdollisimman kiinnostavaa kuluttajille. Hankkeen selvitys tuottaa maata pitkin matkailun tilannekuvan sekä tietoa hitaan matkailun ilmiöstä ja kuluttajakäyttäytymisestä. Pitkän aikavälin tavoitteena on parantaa edellytyksiä kasvattaa Keski-Euroopasta junalla saapuvien asiakkaiden osuutta Lapissa.



Kittilän kunta / Kideve Elinkeinopalvelut on hankkeen päätoteuttaja ja osatoteuttajana hankkeessa on Lapin yliopisto / Matkailun tutkimus- ja koulutusinstituutti (MTI). Hanke saa EAKR-rahoitusta Kestävää kasvua ja työtä 2014 – 2020 Suomen rakennerahasto-ohjelmasta ja rahoittava viranomainen on Lapin Liitto. Hankkeen kokonaisbudjetti on 129 480 euroa, josta EAKR-rahoituksen osuus on 103 584 euroa (80 %). Hankkeen toteutusaika on 1.8.2022 – 31.8.2023.

Maata pitkin matkailu-selvitys on osa työpaketti 1. toimenpiteitä, joista vastasi Lapin yliopisto.

SISÄLLYS

2

1. Johdanto

3-4

2. Kestävä
saavutettavuus

5-15

3. Maata pitkin Lappiin?

16-18

4. Hidas matkailu

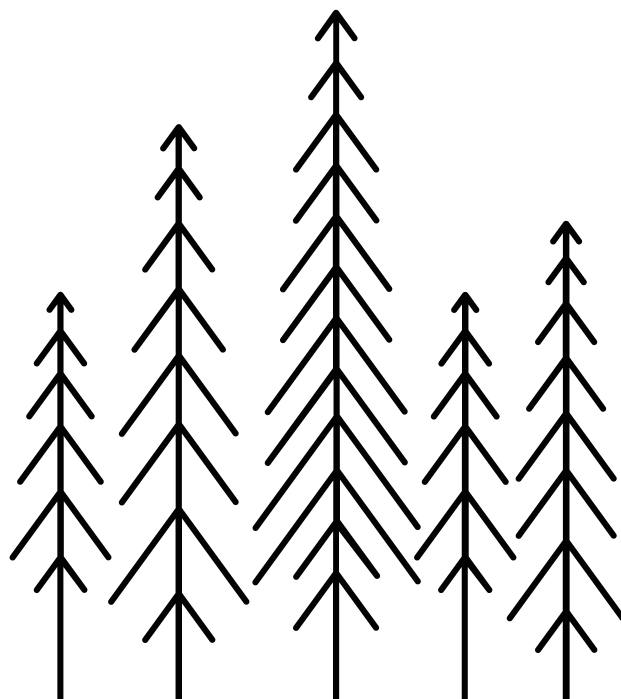
19-20

5. Toimintasuositukset

21

6. Yhteenveto

+ LIITTEET 1-3



1. Johdanto

Selvityksen taustaa

Tunturi-Lapin matkailupotentiaali on kansallisesti ja kansainvälisesti vetovoimainen ja luonut alueelle elämisen mahdollisuuksia, veto- ja pitovoimaa jo vuosikymmenten ajan. Matkailu vaikuttaa välillisesti tai välittömästi suureen osaan alueen yritys-kantaa, joka jo pelkästään Kittilässä tarkoittaa noin 800 yritystä. Matkailun kasvu on tullut pääasiassa kansainvälisiltä markkinoilta, kuten Keski-Euroopasta. Matkailun pitkäjänteisen jatkuvuuden turvaamiseksi on alueen saavutettavuuden varmistaminen sekä kotimaan että kansainvälisten markkinoiden osalta välttämätöntä. Kohti-Kestävää saavutettavuutta-hankkeen päätavoitteena on ollut tukea Tunturi-Lapin matkailualueiden toipumista koronapandemian aiheuttamasta tilanteesta ja lisätä tulevaisuuden mahdollisuuksia etenkin lumettoman ajan matkailun kehittymiselle. Ympäri- vuotisen matkailun kehittymisen kannalta suurin pullonkaula alueella on kansainvälisen saavutettavuuden haaste etenkin lumettomana aikana.

Hankkeessa on pyritty tunnistamaan kestävämpiä (ekologinen, sosiaalinen, taloudellinen) malleja Tunturi-Lapin alueen saavutettavuuden varmistamiseksi. Sosiaalisen ja taloudellisen kestävyuden näkökulmasta (mm. matkailutoimialan mahdollisuus pysyvään työllistävyyteen, alueella olevan matkailuinfra- käyttöaste ja liiketoiminnan kannattavuus) ympärivuotisen matkailun kehittäminen on keskeistä. Alueen saavutettavuuden varmistamisella kaikkina vuodenaikoina on tässä olennainen rooli. Kun haetaan kestäviä ratkaisuja pitkällä aikajänteellä, tämä tarkoittaa panostuksia etenkin raideliikenteen kehittämiseen sekä maantienyhteyksien verkoston parantamiseen. Raideliikenteen kiinnostavuus on kasvamassa kansainvälisesti vaihtoehtona pitkillekin siirtymille. Tätä kehitystä on vauhdittanut osaltaan myös koronakriisi, vaikka vaikutusten pitkäkestoisuus jää nähtäväksi. Lisäksi raideliikenteen kehittäminen on EU:ssa noussut osaksi vihreää siirtymää ja tavoitetta olla hiilineutraali vuoteen 2050 mennessä. Onkin syytä olettaa, että alueen saavutettavuus junalla kiinnostaa jatkossa yhä useampia. Tarvitaan panostuksia ja toimenpiteitä siihen, että matkailijoille voidaan tarjota tämä vaihtoehto kiinnostavalla ja kannattavalla tavalla. Monipuolisten, ympärivuotisten liikenneyhteyksien varmistamiseksi jatkossa on päivitettävä nykyisiä matkailun malleja ja rakennettava uusia, kaikille liikkumisen muodoille ekologisuus huomioiden.

Selvityksen aineisto

Taustatietoa maata pitkin matkailusta kerättiin aluksi verkkoselvityksellä, jonka avulla kartoitettiin sen nykytilaa ja kehittämistarpeita Suomen ja erityisesti Lapin näkökulmasta. Tutkimusirjallisuuden ja verkkoselvityksen pohjalta tunnistettiin erilaisia hitaan matkailun toimintamalleja sekä toimijoita hahmottaaksemme maata pitkin matkailun kehittämis- ja liiketoimintamahdollisuuksia Suomessa, sekä Suomen saavutettavuuden osalta. Matkakokemusta arvioitiin testimatkoilla sekä matkailijoiden kertomusten kautta. Kestävän saavutettavuuden ja elämyksellisyyden teemoja avattiin Lapin yliopiston matkailututkimuksen oppiaineen toimeksiantojen kautta kandidaatin seminaarissa sekä elämyksiä käsittelevällä opintojaksolla.

Selvityksen pohjalta koostettiin maata pitkin matkailun nykytilakuvaus sekä toimijakartta, jotka havainnollistavat kehittämisen eri osapuolia ja auttavat tunnistamaan mahdollisia yhteistyön mahdollisuuksia. Taustaselvityksen sekä siinä koostetun toimijakartan pohjalta luotiin haastattelurunko syventäviä teemahaastatteluja varten. Aineistoa kerättiin toteuttamalla 13 asiantuntijahaastattelua. Haastattelujen tavoitteena oli selvittää ja koota yhteen kestävä saavutettavuuden kehittämisen kannalta ajankohtaisia tiedon osa-alueita Suomessa haastatteleamalla sen kehittämiseen ja/tai yhteiskunnalliseen keskusteluun osallistuvia henkilöitä. Lopullinen haastateltavien joukko koostui liikkumisen asiantuntijoista, hitaan matkailun puolesta puhujista, aktivisteista, kehittäjistä, tutkijoista sekä yrittäjistä. Asiantuntijoiden näkökulmia yhdistämällä saatiin ajankohtaista tietoa Suomen maata pitkin saavutettavuuden ja sisäisen liikkuvuuden nykytilasta sekä hitaan matkailun luovista tulevaisuuden näkökulmista, joita alueella voitaisiin lähteä kehittämään.

2. Kestävä saavutettavuus

Toimintaympäristön muutos

Merkittävät globaalit ongelmat kuten COVID-19-pandemia ja yhä kiireellisemmät kysymykset liittyen ilmastonmuutokseen osoittavat siihen, että on korkea aika kriittisesti tarkastella nopeaa länsimaista elämäntapaa ja liikkumista (Klarin ym., 2023). Matkailun ekologiset ja eettiset kysymykset ovat pinnalla matkailua käsittelevissä julkisissa keskusteluissa. Matkailijat ja matkailun parissa työskentelevät ottavat kantaa erilaisten matkailutottumusten ja -käytänteiden kestävyteen muun muassa uutismedioiden palstoilla ja sosiaalisen median kanavillaan. Asennemuutos näkyy julkisesti myös siinä, millainen toiminta mediavaikuttajilta ja julkisuuden henkilöiltä saa suosiota osakseen. Vaikka arvomuutos sekä esimerkiksi junamatkustamisen ekologisuus verrattuna lentämiseen tunnustetaan jo varsin laajasti, käytännössä näiden arvojen mukaiset matkailuvalinnat kuitenkin koetaan haastavaksi.

Maata pitkin matkailun osalta Suomen, ja etenkin sen pohjoisimman osan Lapin saavutettavuus aiheuttaa nykyisellään lähes ylitsepääsemättömäksi koettuja haasteita. Maata pitkin matkustamista Eurooppaan ei useinkaan koeta mahdollisena erilaisista rakenteellisista tekijöistä johtuen. On selvää, että tarjotakseen potentiaalisen vaihtoehdon lentämiselle, maata pitkin matkailu tarvitsee systemaattista kehittämistä osakseen sekä rakenteellisesti että kulttuurisesti. Matkailuliikkumisen (infrastrukturi, reitit, palvelut) perustuessa markkinalähtöisyyteen, kuluttamisen muutos on kestävä matkailun kannalta olennaisessa roolissa. Molemmat kuitenkin tukevat toisiaan ja tällä hetkellä kiinnostus maata pitkin matkailua kohtaan vaikuttaa olevan korkeammalla kuin mahdollisuudet siihen. Hidas matkailu (slow travel) kasvattaa suosiotaan ilmiönä, jossa matkailijat haluavat puuttua länsimaiden nopean kulttuurin ongelmiin, mitkä näkyvät useilla elämän osa-alueilla, myös matkailussa. Hitaan matkailun taustalla olevien vaikuttimien ja eri toimijoiden motiivien ymmärrys auttaa pohtimaan, millä tavoin maata pitkin matkailun kehittäminen voisi tarjota vaikuttavan lähestymistavan kestävä matkailun kulttuuriseen ja rakenteelliseen kehittämiseen Suomessa.

Vastuullinen matkailija

Hitaan matkailun suosio kytkeytyy matkailutottumusten kestävyteen, sitä kuitenkin alleviivaamatta. Puhdas omatunto oman matkailun alhaisesta ympäristökuormituksesta on merkittävä taustatekijä lentomatkailun välttämiseksi ja matkanteon hitauden omaksumiseksi (Fullagar ym. 2012; Dickinson & Lumsdon, 2010). Tavoitesuuntautuneen (goal-driven) kuluttajakäyttäytymisen näkökulmasta hidas matkailu viittaa kuluttajan tekemään matkaan tai niiden sarjaan, jossa tarkoituksellinen, fyysisesti ja henkisesti hidas tahti tuo matkaan jotain arvokasta ja erityistä matkailijan motivaation ja tavoitteiden tyydyttymisen näkökulmasta. (Oh ym., 2016.) Kohderyhmä on laaja ja asennepohjainen – ollakseen ”hidas matkailija” ei tarvitse osallistua mihinkään tiettyihin matkailun muotoihin, eivätkä kaikki maata pitkin matkustavat miellä itseään hitaiksi matkailijoiksi.

Visit Finlandin (2020) tulevaisuuden matkailija 2030–skenaarioissa vastuullinen matkailija haluaa huolehtia sekä omasta hyvinvoinnistaan mutta myös ympäristön hyvinvoinnista. Omat arvot ja valinnat ovat merkityksellisiä. Vaikka matkailija on omatoiminen individualisti (”free independent traveler”), hän arvostaa matkailutuotteiden laadun ohella aitoja kohtaamisia, paikallisia erikoisuuksia, luontoelämyksiä sekä juuri tahdin hidastamista. Matkailijat odottavat matkailutoiminnalta kohtuullista hiilijalanjälkeä. Kohteiden alkuperäisyyttä arvostetaan, mutta osallistumismahdollisuudet ovat tärkeitä – yhdessä tekeminen sekä uuden oppiminen koetaan elämyksinä. Kohteilta kaivataan hetkiä, jotka herättävät rakkauden luontoon ja elämään sekä kiireettömyyttä – vaatimuksista irtaantumista – suvantoa ja hiljaisuuden hetkiä; ”slow life”-mahdollisuuksia. Matkailijatyypin viipyy pidempään ja arvostaa hyvinvointia, joka koostuu yksinkertaisista asioista, kuten lähiruoosta ja liikkumisesta. Vaikka matkailija on itsenäinen, tärkeitä ovat hengenheimolaiset. Palveluilta odotetaan hyvää saavutettavuutta ja että ne ovat helposti ostettavissa. (Visit Finland, 2020.) Matkakohteiden kestävyttä arvioidaan saavutettavuuden osalta varsin kokemuspohjaisesti. Näkemykset matkakohteiden kestävä saavutettavuuteen monipuolistuvat ja eettiset kysymykset korostuvat.

Monipuolistuvat saavutettavuuden kysymykset

Matkailun saavutettavuutta on tutkittu ja kehitetty varsin paljon liikkumisen ja etenkin lentoyhteyksien näkökulmasta. Toinen paljon huomiota saanut saavutettavuuteen liittyvä aihe on matkailun esteettömyys. Saavutettavuuden tarkastelu kestävyiden kontekstissa haastaa pohtimaan niin liikkumista kuin muitakin saavutettavuuden ulottuvuuksia laaja-alaisesti ja kriittisesti. Matkailun perimmäisessä ideassa on kyse siitä, että liikutaan paikasta toiseen, mutta fyysinen siirtyminen edellyttää myös monenlaista kokemusperäistä ja suunnitteluun liittyvää saavutettavuutta. Nykyisin matkailu käsittää muutakin, kuin fyysistä toiseen paikkaan matkustamista. Saavutettavuuden käsite on sekini varsin laaja ja sisältää yhä enemmän eettisiä kysymyksiä etenkin yhdistettäessä kestävyteen.

Kohti kestävää saavutettavuutta -hanke antoi matkailututkimuksen kandidaattiseminaarille 2023 toimeksiantona teeman: kestävä saavutettavuus, jota opiskelijat saivat lähestyä haluamistaan näkökulmista. Kandidaattiseminaarissa opiskelijoiden tutkielmat avasivat kestävä saavutettavuuden käsitteen moninaisuutta. Kandidaattitutkielmissaan matkailututkimuksen opiskelijat pohtivat kestävä saavutettavuutta hyvin monipuolisesti avaten saavutettavuuden käsitteeseen uusia tulokulmia. Opiskelijat tarkastelivat kohteen saavutettavuutta liikkumisen ja esteettömyyden lisäksi muun muassa matkailijan kokemuksen, arvojen, mielikuvien, matkailutyön ja kohteiden paikallisyhteisöjen osallisuuden näkökulmista. Saavutettavuuskeskustelussa kuuluviin pääsivät moninaiset äänet. Tutkielmien popularisoinnit julkaistiin Matkailututkimuksen oppiaineen blogissa Matkailevat tutkijat, kategoriassa kestävä saavutettavuus.

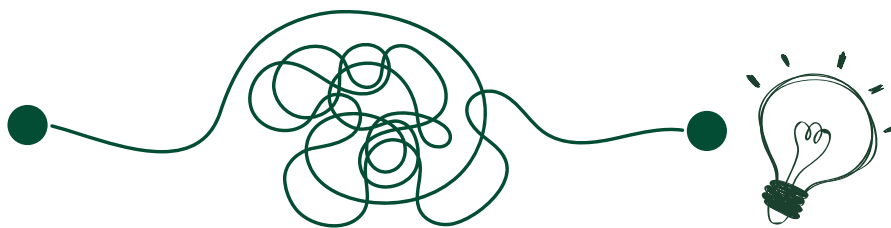
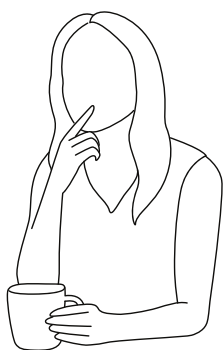
Tutkielmien näkökulmia kestävä saavutettavuuteen

Erilaisten tarpeiden ja arvojen huomiointi

- o Matkakohteen saavutettavuus yksin matkustavan naisen näkökulmasta
- o Matkakohteen saavutettavuus vegaanimatkailijalle
- o Näkövammaisten huomiointi joukkoliikenteen saavutettavuudessa
- o Ihmisoikeustilanteen vaikutus kohdevalintaan

Matkakohteen fyysinen ja henkinen saavutettavuus

- o Matkailualueen kestävä kehittäminen paikallisia osallistaen
- o Tapahtumien fyysinen esteettömyys
 - o Luksuksen saavutettavuus
 - o Elämysten saavutettavuus
 - o Vastuullisuusviestinnän vaikutus matkakohteen kestävä saavutettavuuteen
- o Saamelaiskulttuurin representaatiot Lapin kohdemarkkinoinnissa



Matkustusmuodot ja viipymä

- o Ilmastonmuutoksen vaikutus saavutettavuuden kokemukseen
 - o Lentomatkustamisen tulevaisuus mediassa
 - o Onnistuneen virtuaalimatkan osatekijät
 - o Etätyö Lapissa hitaan matkailun muotona

Linkki tutkielmien popularisointeihin:

[Matkailevat tutkijat: https://matkailevattutkijat.wordpress.com/category/kestava-saavutettavuus/](https://matkailevattutkijat.wordpress.com/category/kestava-saavutettavuus/)

Kuva 1. Matkailututkimuksen kandidaattitutkielmien kooste

3. Maata pitkin Lappiin?

3.1 Nykytila ja kehittäminen

Nykyisellään maata pitkin matkustaminen on huomattavasti lentämistä ekologisempaa ja yhä useammat matkailijat kokevat vastuuta matkailutottumustensa vaikutuksista ympäristöön, etsien vaihtoehtoja lentämiselle. Tarkkojen vaikutusten hahmottaminen eri matkustusmuotojen osalta on vaikeaa, koska vertailussa on monta muuttujaa ja laskentatavat vaihtelevat. Ekologisimman kulkuneuvon, sähköllä toimivan junan, on arvioitu aiheuttavan n. 10-200 kertaa vähemmäisemmät ilmastovaikutukset kuin lentämisen riippuen siitä, miten käytetty sähkö tuotetaan. Uusiutuvalla energialla kulkevalla junalla päästään todella minimaalisiin päästöihin. Seuraavaksi vähäpäästöisin vaihtoehto on bussi. (esim. Akenji, ym., 2021.)

Suomen saavutettavuus maata pitkin muualta Euroopasta on suhteellisen heikko. Sijaintinsa vuoksi Suomi näyttäytyy saarena Itämeren sylissä. Lentämättä Suomeen saapuminen tapahtuu useimmiten laivalla joko Tukholman tai Tallinnan kautta Turun tai Helsingin satamiin. Saksan Travemündestakin on mahdollista matkata Helsinkiin, mutta se on kalliimpaa ja ympäristölle kuormittavampaa kuin muut vaihtoehdot. Parhaiten Suomen Euroopan rataverkostoon yhdistää Ruotsin Tukholma, josta samalle junalipulle on mahdollista ostaa matka jo Pariisiin saakka.

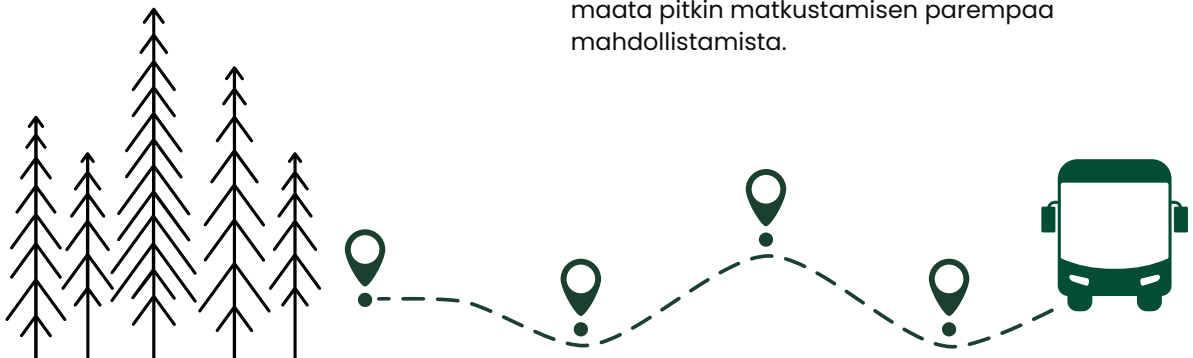
Kokonaan maata pitkin matkustettaessa ainoa vaihtoehto saapua Suomeen on päivä- tai yöjunalla Ruotsin halki Pohjanlahden ympäri, ylittäen raja Haaparanta-Torniossa joko bussilla tai jalan. Suoria juna- tai bussiliikennedyhteyksiä maata pitkin Keski-Euroopasta Lappiin ei ole, vaan matkaketjut on rakennettava itse eri valtioiden kuljetuspalveluista. Suomeen maata pitkin matkustaminen on siis mahdollista, mutta edellyttää matkailijoilta hyvin oma-aloitteista ja perusteellista tiedonhankintaa reittien suunnittelun sekä lippujen varaamisen osalta.

Suomen sisällä (etenkin pitkän maan halki) Lappiin matkattaessa maata pitkin matkustavan kannalta erityisen tärkeitä ovat yöjunat sekä näihin yhdistyvät liitännäiset bussivuorot. Junalla matkustaa koko valtakunnan halki Helsingistä tai Turusta Rovaniemelle, Länsi-Lapin puolelle Kolariin sekä Itä-Lapin puolelle Kemijärvelle, joista pääsee bussiyhteyksillä eteenpäin useisiin Lapin kohteisiin. Samalle lipulle jatkoyhteyksiä ei tällä hetkellä myydy, mutta tietoa yhteyksistä on koottu VR:n ja Matkahuollon toimesta. (vr.fi/lappiin-junalla.)

Suomesta katsoen valtion rajat ylittävä maata pitkin matkustaminen on nykyisellä matkailuinfrastruktuurilla matkailijalle varsin monivaiheista ja aikaavievää. Potentialiaa sillä kuitenkin on, ja yhä useammat kuluttajat ovat kiinnostuneita kestävästä liikkumisen muodoista. Maata pitkin matkailu saavuttaa näkyvyyttä mediassa ja ilmiönä matkailijoiden keskuudessa. Esimerkiksi Suomen Maata pitkin matkustavien Facebook-yhteisössä, jossa on yli 40 000 jäsentä, keskustelu maata pitkin matkailusta on aktiivista.

Maata pitkin matkustavien yhteisöissä sekä niiden ulkopuolella tietoisuutta lisätään muun muassa jakamalla uutisia, joissa käsitellään raide- ja bussiliikenteen kehittämistä ulkomailla. Ruotsissa ilmiö on suurempi ja vastaavassa Tågsemester (suom. Junaloma) ryhmässä on jo yli 100 000 jäsentä. Lentohäpeän (flygskam) käsite on tullut jo arkikieleen, kuvaamaan lentomatkustamisen aiheuttamaa syyllisyyttä. Maata pitkin matkailun yhteydessä käytetään usein myös termiä hidas matkailu, korostamaan puolestaan sen hyviä puolia, kuten hitaasta matkanteosta nauttimista.

Matkailijat sekä erilaiset järjestötoimijat ilmaisevat medioissa toivovansa matkailun rakenteellisilta instituutioilta ja päättäjiltä lisää vastuunottoa matkailuliikenteen ilmastovaikutuksista ja siksi maata pitkin matkustamisen parempaa mahdollistamista.



Hankkeessa toteutetuissa asiantuntijahaastattelussa maata pitkin matkailun kehittämisen kannalta tärkeimpinä teemoina nousivat esille: kulttuurinen muutos ja siihen vaikuttaminen, maata pitkin matkailun rakenteellinen mahdollistaminen sekä kuluttajan näkökulmasta palvelujen ostettavuuden kehittäminen.

Kulttuurinen muutos

Maata pitkin matkailun kehittämisen kannalta kulutuskulttuurin muutos on olennaisessa osassa, sillä lentomatkailu on tällä hetkellä halpaa, helppoa ja normi. Muutoksen puolesta puhuvat kuitenkin jo yleistynyt huoli ilmastosta ja tavoite matkailun ekologisesta kestäväydestä. (Gössling ym. 2019.) Median ja yksittäisten matkailijoiden lisäksi maata pitkin matkailuun liittyvää tietoa jakavat pääasiassa erilaiset järjestöt ja muut vapaaehtoistoimijat, jotka haluavat vaikuttaa matkailun kulutuskulttuuriin niin, että se saataisiin kestävälle tasolle.

Laajempi muutos ajatusmalleissa nähdään mahdollisena lähitulevaisuudessa, kuten yksi asiantuntijoista toteaa: "Parissakymmenessä vuodessa kulttuurista on tullut sellaista, että ollaan valmiita hyppäämään lentokoneeseen hyvinkin spontaanisti ja tekemään lyhyt reissu, koska se on halpaa, niin kyllä uskon, että me parissakymmenessä vuodessa äkkiä pystytään muuttamaan meidän ajattelutapaa, ja se on alkanu jo se muutos. Ohnan meillä kaiken maailman lentohäpeät sun muut, niin pystytään varmasti uudelleen ajatella se, että mitä se matkustaminen tarkoittaa."

Rakenteellinen mahdollistaminen edellyttää maata pitkin matkailun kannalta valtion rajat ylittävää yhteistyötä raideverkostojen sekä linja-auto- ja lauttavuorojen yhteensovittamisessa. Liikenteen toimiessa markkinalähtöisesti, maata pitkin matkailun kehittämisen tukeminen on alkuvaiheessa välttämätöntä. Tämä edellyttää poliittisia päätöksiä, jossa rahoitusta myönnetään muun muassa raja-alueille vuorojen lisäämiseen sekä tiedon saavutettavuuden kehittämiseen reittien osalta.

Vihreään siirtymään suunnattujen EU-tukien kohdentaminen maata pitkin matkailuun on tärkeää kestävämmän matkailuinfrastruktuurin ja sitä myötä matkailun kulutuskulttuurin kehittymiselle. Euroopan komissio onkin laatinut uusia täytäntöönpanoasetuksia parantaakseen rajat ylittävää rautatieliikennettä ja edistämään EU:n tavoitetta liikenteen hiilestä irtautumisesta (EU 2023).

Usein hitaampi maata pitkin matkustaminen vaatii infrastruktuurin ja palveluiden lisäksi ajallista mahdollistamista, joissa esimerkiksi työpaikkojen matkustuspolitiikat ja etätyöskentelyn mahdollisuudet ovat tärkeässä roolissa.

Palvelun ostettavuus

Omatoimimatkailun aikakaudella matkailijat suunnittelevat matkansa ja varaavat lippunsa tyyppisesti itse. Matkustamiseen liittyvää tietoa etsitään pääasiassa verkosta. Maata pitkin matkustaminen vaatii erityisen paljon omatoimista tiedonetsintää sekä suunnittelua reittien ja yhteyksien osalta. Tieto esimerkiksi Euroopan kohteiden välisistä matkustusreiteistä ei ole keskittynyttä, mikä tuottaa haasteita matkan suunnittelulle sekä ostettavuudelle. Suomeen matkustavan on koostettava matkaketjunsä usean eri palvelutarjoajan sivujen kautta.

Useimmat rautatie-, bussi- ja laivayhtiöt sekä matkailuteknologiayritykset välittävät digitaalisia lippuja, jotka helpottavat matkaketjujen hallintaa. Kuitenkin yhteinen lippujen varausjärjestelmä, joka takaisi jousto- ja peruutusturvan puuttuu.

Tulevaisuudessa Suomen ja naapurivaltioiden välisten maa- ja meriyhteyksien toimiessa yhteen, kestäväön matkailuliikkumiseen perustuvien liiketoimintamallien ja kansainvälisen matkanjärjestäjäkaupan mahdollisuuksien edistäminen tunnistetaan tärkeäksi. Tällä hetkellä kansainvälisiin maata pitkin matkoihin erikoistuneista matkanjärjestäjistä vuonna 2020 perustettu Byway (UK) on ensimmäinen laatuaan (www.byway.travel).

Seuraavassa osiossa maata pitkin matkailun toimijakenttä on kuvattu Suomen kontekstissa, huomioiden erityisesti kuluttajan näkökulma.



3.2 Maata pitkin matkailun toimijakenttä

Maata pitkin matkailun toimijakenttä on moniulotteinen ja yhteistoimijuus on sen toiminnalle kriittistä. Hankkeessa toteutettiin toimijakartoitus, jossa koostettiin yhteen maata pitkin matkailuun liittyviä toimijoita ja tahoja etenkin matkailijan näkökulmasta välillä Keski-Eurooppa-Suomi. Kuvaus ei ole tyhjentävä, mutta antaa kuvan toimijakentästä ja sen moninaisuudesta tulevaisuudessa mahdollisen yhteiskehittämisen pohjaksi.

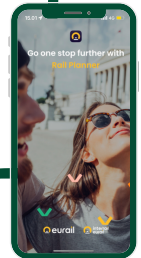
Matkailijat ja yhteisöt

Maata pitkin matkailijoiden keskuudessa tiedon jakaminen on tärkeää. Suomessa suurin yhteisö on Facebook-ryhmä Maata pitkin matkustavat, Ruotsissa vastaavanlainen ryhmä on Tågsemester. Muilla mailla on vastaavia sivustoja.

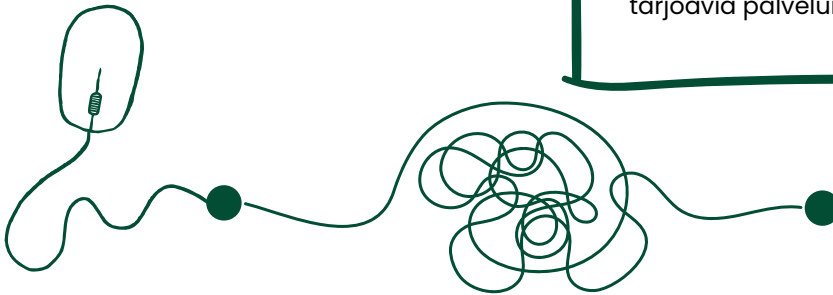
Maata pitkin matkailua edistävät toiminnallaan myös **vaikuttajat ja aktivistit**. Vapaaehtoiset toimijat ovat perustaneet esimerkiksi Maata pitkin matkamessut-tapahtuman. Kulttuurialalla esimerkiksi Helsinki International Artist Programme (HIAP) tarjoaa tukea maata pitkin Suomeen saapumiseen ja on koonnut ohjeet vierailleen.

Omatoimimatkojen suunnittelusivustot & matkanjärjestäjät

Maata pitkin matkailijat etsivät tietoa, vertailevat ja suunnittelevat matkaketjuja useiden eri sivustojen avulla. Tunnettuja maata pitkin matkailuun erikoistuneita kansainvälisiä matkanjärjestäjiä ei vielä Bywayta lukuunottamatta ole. Kuitenkin lyhyitä slow tour-kierroksia sekä räätälöityjä pidempiä kiertomatkatyyllisiä matkapaketteja tarjoavia palveluntarjoajia löytyy.



Lippujen varausjärjestelmät & matkailuteknologiayritykset



Liikennetoimijat

Maata pitkin matka Suomeen vaatii käyttämään useampaa liikennepalveluntarjoajaa. Yleisin reitti Suomeen kulkee Tukholman tai Tallinnan kautta laivalla. Suomessa VR ja Matkahuolto tekevät yhteistyötä maayhteyksien osalta.

Laivaliikenteen osalta (mm.)

- Viking Line
- Finnlines
- Eckerö Line

Läpikulkualueiden rautatieyhtiöt (mm.)

- SJ, Snälltåg (Ruotsi)
- Deutsche Bahn (Saksa)
- Trenitalia (Italia)
- SNCF (Ranska)
- ÖBB (Itävalta)
- Eurostar (UK, valtioiden välinen)

Eurooppalaisia bussitoimijoita (mm.)

- Ecolines
- Flixbus
- Eurolines
- Luxexpress

Kohdetoimijat

Lentämisen ollessa kansainvälisen matkailun normi, korostuu kohdetoimijoiden roolin tärkeys kertoa erilaisista mahdollisuuksista saapua kohteeseen maata pitkin. Matkailijat löytävät tietoa matkustusvaihtoehdoista esimerkiksi harkitsemiensa matkakohteiden sekä matkailun alueorganisaatioiden verkkosivuilta.

Asiantuntijahaastatteluissa nousi esille tarve reittien kehittämisen lisäksi kohdetoimijoiden väliselle yhteismarkkinoinnille. Brändätyt hitaan matkailun kierrokset esimerkiksi Pohjoismaihin tai Pohjanlahden ympäri voisivat jo viestinnällisenä konseptina houkuttaa maata pitkin matkailijat liikkeelle.

Maata pitkin matkailu edellyttää usein yöpymisiä matkan varrella, joten yhteistyö erilaisten majoituskohteiden sekä nähtävyyksien välillä mahdollistaa kiinnostavia yhteistuotteita. Maata pitkin matkailaan usein myös kuljetuspalvelu-pyörä-yhdistelmällä, mikä tarjoaa uusia liiketoimintamahdollisuuksia.

Maata pitkin matkalla voi helposti matkalla omassa lähiympäristössä, esimerkiksi pyörällä tai jalan. Kauemmas pääseminen vaatii kuitenkin enemmän ponnisteluja. Juna- ja bussimatkojen ostaminen on matkailijalle paljon vaikeampaa kuin lentojen buukkaaminen, sillä siihen harvoin riittää yksi yhteys – ainakaan jos halutaan saavuttaa kohde oman maan rajojen ulkopuolelta – saati naapurimaata kauempaa.

Alkuvaiheen inspiraatiota etsitään mielellään kokemusyhteisöistä, kuten Maata pitkin matkustavat- sekä maatapitkin.net-sivustot. Näiden lisäksi etenkin junamatkaa suunnittelevalla myös muiden maiden vastaavat sivustot tarjoavat apua alkuvaiheen matkasuunnitteluun. Online-yhteisöissä keskustellaan päivittäin suosituista reiteistä, kiinnostavista kohteista sekä eri yhteyksien hinnoista ja päästöistä.

Omien matkailutottumusten kestävyys ja maata pitkin matkustamisen lentämistä alhaisemmat päästöt ovatkin yksi tärkeimmistä motiiveista maata pitkin matkailuun (Dickinson & Lumsdon, 2010; Lumsdon & McGrath, 2011). Maitse joukkoliikenteen päästöjen oletetaan olevan kohtuullisia, mutta avoimuus ja tiedon saavutettavuus niiden osalta on kuluttajille tärkeää. Etenkin junien osalta kuluttajat ovat laajasti tietoisia niiden vähäpäästöisyydestä suhteessa lentämiseen.

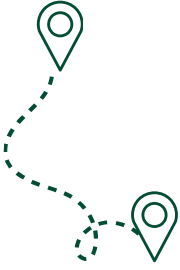
Kun maata pitkin-matkaketjuun joudutaan lisäämään muita kulkumuotoja, herää kysymyksiä matkan vähäpäästöisyydestä lentämiseen verrattuna. Etenkin lautta- tai laivamatkojen päästöt herättävät keskustelua matkailijoiden keskuudessa. Meren ylityks koetaan kuitenkin nykyisellään Ruotsin läpi kulkevaa junamatkaa potentiaalisempaan vaihtoehtona ja tähän suositellaan Turun ja Tukholman välisiä Viking Linen LNG-kaasulla kulkevia yhteyksiä (Viking Glory ja Viking Grace).

Maata pitkin matkojen suunnittelussa hyödynnettäviä internet- tietolähteitä on useita. Seuraavan luvun lopussa on kuvattu osa niistä. Sivustot ja sovellukset ovat jatkuvasti kehittyviä, toiminnoiltaan samankaltaisia sekä osin päällekkäisiä. Sivustojen sisällöt vaihtelevat erilaisten matkakokemusten ja matkaketjujen kuvauksista myyntialustoihin ja lippujen varausjärjestelmiin. Hankkeessa näitä erilaisia matkasuunnittelun välineitä testattiin toteutettujen maata pitkin-testimatkojen suunnitteluun.

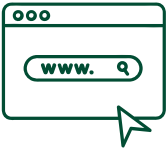
Helsingin kaupunki on koonnut sivuilleen visuaalisen koosteen Suomen maata pitkin saavutettavuudesta, reittivaihtoehtojen matkan kestosta sekä hiilidioksidipäästöistä (Kuva 2).



Kuva 2. Kuvaleike sivustolta MyHelsinki, Viisi reittiä Helsinkiin @Annika Järvelin.



Mahdollisen matkaketjun hahmottaminen on tärkeässä osassa alkuvaiheen matkasuunnittelua. Rome2Rio-matkasuunnittelusivuston (Kuva 2) tarjoama karttanäkymä, sisältäen reitin, kulkumuodon ja palveluntarjoajan, auttaa hahmottamaan matkan vaiheita ja mahdollisia välietappeja. Matkahakukone mahdollistaa vertailla matkustusreittejä, hintoja sekä matka-aikoja eri kulkuvälineille (ml. juna, bussi, lentokone, laiva) valitulta lähtöalueelta valittuun matkakohteeseen (www.rome2rio.com). Sivusto koostaa erilaisia matkaketjuja eri kohteisiin yhdistämällä eri palveluntarjoajia sekä tarjoaa lyhyen selitteen matkaosuuksille. Erillisten lippujen varaamiseksi on kuitenkin siirryttävä osuuksille ilmoitettujen kumppanien sivustoille ja tarkastettava lippujen saatavuus.



Matkalippujen varaaminen on tehtävä eri palveluntarjoajien sivustojen kautta etappi kerrallaan. Haasteita aiheuttavat eri valtioiden julkisen liikenteen sivustokohtaisesti vaihtelevat kieliversiot sekä aikataulujen yhteensovittaminen. Useimmat sivustot tarjoavat englanninkielen vaihtoehdoksi, mikä auttaa suurta osaa kuluttajista, mutta ei kaikkia. Matkaketjun koostaminen usein erillisiin varauksiin vaatii tarkkuutta. Yleensä eri reittiyhdistelmien vaihtoehtoja on samaan kohteeseen on tarjolla useita, mikä lisää tarvetta erilaisten mahdollisuuksien vertailulle ja aiheuttaa epävarmuutta kuluttajissa.



Kokemuspoijaista tietoa maata pitkin matkustamisesta ja Euroopan mahdollisuuksista on Suomessa koostettu vapaaehtoisvoimin ylläpidetylle maatapitkin.net-sivustolle. Sivusto on huomattavan kattava ja sisältää paljon yksityiskohtaista tietoa matkasuunnittelun avuksi suomenkielellä. Sivuston hakutoiminnolla matkailija voi valita oman kohdemaansa ja katsoa toimivimman tavan matkustaa sinne junia, laivoja ja busseja hyödyntäen. Reiteistä on saatavilla myös sisältökuvaukset, jotka kuvailevat esimerkiksi vaihtoja yksityiskohtaisemmin. Sivusto onkin suosittu suomalaisten maata pitkin matkailijoiden keskuudessa.

The screenshot shows the Rome2Rio website interface. At the top, there's a search bar with 'Berlin, Germany' and 'Kittilä, Lapland, Finland' entered. Below the search bar, the results for 'Night Train' are displayed for the date '18 Jul 2023'. The route is detailed as follows:

- Berlin Gesundbrunnen** (Berlin, Germany) to **Stockholm Centralstation** (Stockholm): 15h 15min by night train, twice daily. Price: €100-170.
- Stockholm Centralstation** (Stockholm) to **Stockholm Cityterminalen** (Stockholm): Change / Transfer.
- Stockholm Cityterminalen** (Stockholm) to **Hägaranda Tornio resecentrum** (Tornio): 14h 5min by bus, once a week. Price: €55-85.
- Hägaranda Tornio resecentrum** (Tornio) to **Rovaniemi** (Rovaniemi): 1h 50min by bus, twice a week.
- Rovaniemi** (Rovaniemi) to **Porokulma L** (Rovaniemi): Change / Transfer.
- Porokulma L** (Rovaniemi) to **Sodankylä th P** (Kittilä, Lapland, Finland): 1h 49min by bus, 5 times a week. Price: €19-28.

The map on the right shows the route across Europe, starting in Berlin, Germany, going to Stockholm, Sweden, then to Rovaniemi, Finland, and finally to Sodankylä, Finland.

Kuva 3. Kuvaleike sivustolta Rome2Rio, haku reitille Berliini-Kittilä.



3.3 Matkasuunnittelun sivustot ja sovellukset

Maata pitkin matkailu vaatii paljon omaoimista, usein internet-selainpohjaista suunnittelua ja tiedon etsintää. Tyypillisesti matkailijat joutuvat hyödyntämään useampaa erilaista verkkosivustoa suunnitellessaan ja varatessaan yhtä matkaa. Listaukseen on koottu selvityksessä tunnistettuja ja hyödynnetyimpiä Euroopan matkasuunnittelun sivustoja ja sovelluksia.

| SIVUSTO | KUVAUS | TOIMINNOT |
|---------------------------|--|--|
| railcc | Rautatiematkailun yhteisö, joka kertoo kuinka ostaa halpoja junalippuja ja tarjoaa tietoa Interrail- ja Eurail-lipuista. Etsi hintoja ja löydä kauniita maisemareittejä. | <ul style="list-style-type: none"> Tietoa reiteistä ja varauksista, tarjoaa apua matkan suunnitteluun yli 30 kielivaihtoehtoa |
| Rome2Rio | Matkahakusivusto, jonka avulla voi etsiä multimodaalisen reitin paikasta A paikkaan B. | <ul style="list-style-type: none"> Tietoa reiteistä ja varauksista, tarjoaa apua matkan suunnitteluun englanti, espanja, ranska, italia, portugali |
| Omio | Matkojen vertailu- ja varaussivusto- ja sovellus Euroopan liikenneyhteyksille (juna, bussi, lentokone) | <ul style="list-style-type: none"> Tietoa reiteistä, lippujen varauspalvelu ja mobiililippu Kielivaihtoehdot EU+ |
| Trainline | Euroopan johtava juna- ja bussisivusto- ja ovellus, one-stop-shop. | <ul style="list-style-type: none"> Juna- ja bussimatkojen suunnittelu ja varaus, Mobiililippu, junien live-seuranta ja asematiedot |
| raileurope | Euroopan junien ja bussien varaussivusto sekä sovellus. | <ul style="list-style-type: none"> Myy juna- ja bussilippuja sekä Eurail Pass-yhdistelmälippua (reilipassi), joka käy suurimpaan osaan junayhtiöistä Euroopassa |
| Byway | Maata pitkin matkailun loma-alusta. | <ul style="list-style-type: none"> Myy matkapaketteja ja auttaa puhelimitse tai sähköpostitse matkalla ja sen aikana |
| The Man in Seat 61 | Tunnettu maata pitkin matkailuun erikoistunut matkatieto- ja matkainspiraatiosivusto, jota ylläpitää Mark Smith, entinen rautatiealan työntekijä. | <ul style="list-style-type: none"> Tietoa reiteistä, kokemusperäistä tietoa ja ajankohtaisia neuvoja matkasuunnitteluun englanti |

Interrail & Eurail

Euroopan junamatkojen suunnittelu- ja varaussivusto- ja sovellus (Rail Planner).

- Myy Eurail Pass- ja Interrail yhdistelmälippuja (reilipassi), jotka käyvät suurimpaan osaan junayhtiöistä Euroopassa ja mahdollistaa reitin suunnittelun

maatapitkin.net

Suomalainen nettisivusto, johon on koottu tietoa erilaisista matkustustavoista ja reiteistä Suomesta ulkomaille ja takaisin maata pitkin.

- Tietoa reiteistä ja kokemusperäistä tietoa ja neuvoja matkasuunnitteluun
- suomi

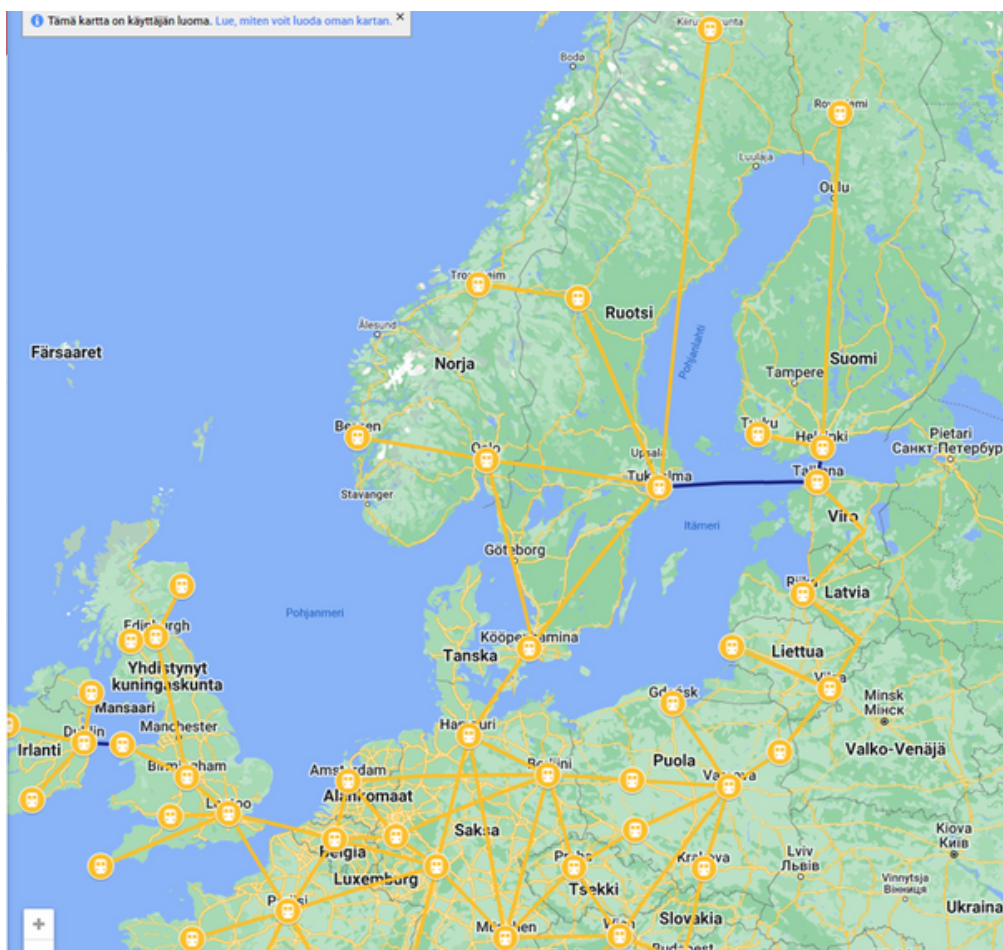
maatapitkin.com

Ilmainen suomalainen konsulttipalvelu maata pitkin matkan suunnittelun tueksi.

- Auttaa puhelimitse tai sähköpostitse matkasuunnittelussa

Taulukko 1. Maata pitkin matkailun verkkosivustoja

Eurooppalaisista maata pitkin matkailun matkailun konsepteista ja sivustoista tunnetuin on **Interrail** (interrail.eu). Kansankielellä "reilaamista" on harrastettu 1970-luvulta saakka, jolloin ensimmäiset reilipassit tulivat myyntiin. Interrail on tunnettu konsepti myös Euroopan ulkopuolella. Heille Euroopan kiertämisen mahdollisuutta myydään Eurail-sivustolla. Reilaaminen kasvattaa jälleen suosiotaan, mikä kertoo kiinnostuksen maata pitkin matkailua kohtaan olevan kasvussa. Asiantuntijoiden mukaan reilipassit ovatkin useimmiten kaikista varteenotettavien vaihtoehtojen Euroopan sisäiseen pitkän matkan maata pitkin matkustamiseen, mutta vaihtoehtoja eri mittaisille valtioiden välisille matkoille etsitään yhä useammin myös toisaalta. Suomeen matkustaminen on reilikartan (Kuva 3) mukaan laivamatkan varassa, mikä heikentää saavutettavuuden kokemusta merkittävästi.



Kuva 4. Kuvaleike sivustolta Interrail Eurail, Interrail-kartta.

3.4 Matkaketju ja matkakokemus

Toteutetut testimatkat Etelä-Euroopasta Lappiin




Mitä pidemmäksi matkataan, sitä haastavammaksi matkan suunnittelu ja lippujen ostaminen käyvät. Vaikka tämä tiedostetaan maata pitkin matkailua harrastavien keskuudessa, kehitettävää on, jotta maata pitkin matkustamista voitaisiin pitää vaihtoehtona lentämiselle, etenkin matkustettaessa Euroopan reuna-alueille, kuten Lappiin. Keskeisimpiä haasteita tuottavat lukuisat varaussivustot, joita matkailija joutuu käyttämään, tästä aiheutuva huoli aikataulumuutoksista sekä kokonaisuudelle muodostuva korkea hinta. Matkan toteuttaminen on sekin haastavaa useine vaihtoineen, mutta matkailijoiden mukaan osa matkan kauneutta – eikä matkailusta siinä mielessä halutakaan "liian valmista" ja suoraviivaista. Seikkailu kuuluu osaksi matkaa, mutta sujuvuutta kulkuyhteyksien vaihtojen sekä joustavuutta lippumuutosten osalta on kehitettävä.

Toisaalta se, että tieto on siirtynyt matkatoimistojen ja lipunmyyntipisteiden sijasta pääasiassa verkkoon tarjoaa maata pitkin matkailulle mahdollisuuksia, toisaalta se tekee paljon spontaaniuteen perustavasta matkustamisesta matkailijalle liian työllistävää. Keski-Euroopan juna- ja linja-autoasemilla palvelua on tarjolla paremmin, kuin kauemmas vilkkaammista maata pitkin reittien keskittymistä mentäessä. Tulevaisuuden kehittämisessä tärkeää on eri palveluntarjoajien välinen, valtioiden rajat ylittävä yhteistyö aikataulujen yhteensovittamiseksi, jotta maata pitkin matkan sujuva suunnittelu ja toteuttaminen mahdollistuu. Yhteisliput mahdollistaisivat taloudellisen turvan matkailijalle. Kuitenkin jo lippujen kattavat joustovarot vähentäisivät epävarmuutta matkustuskokemuksesta huomattavasti.

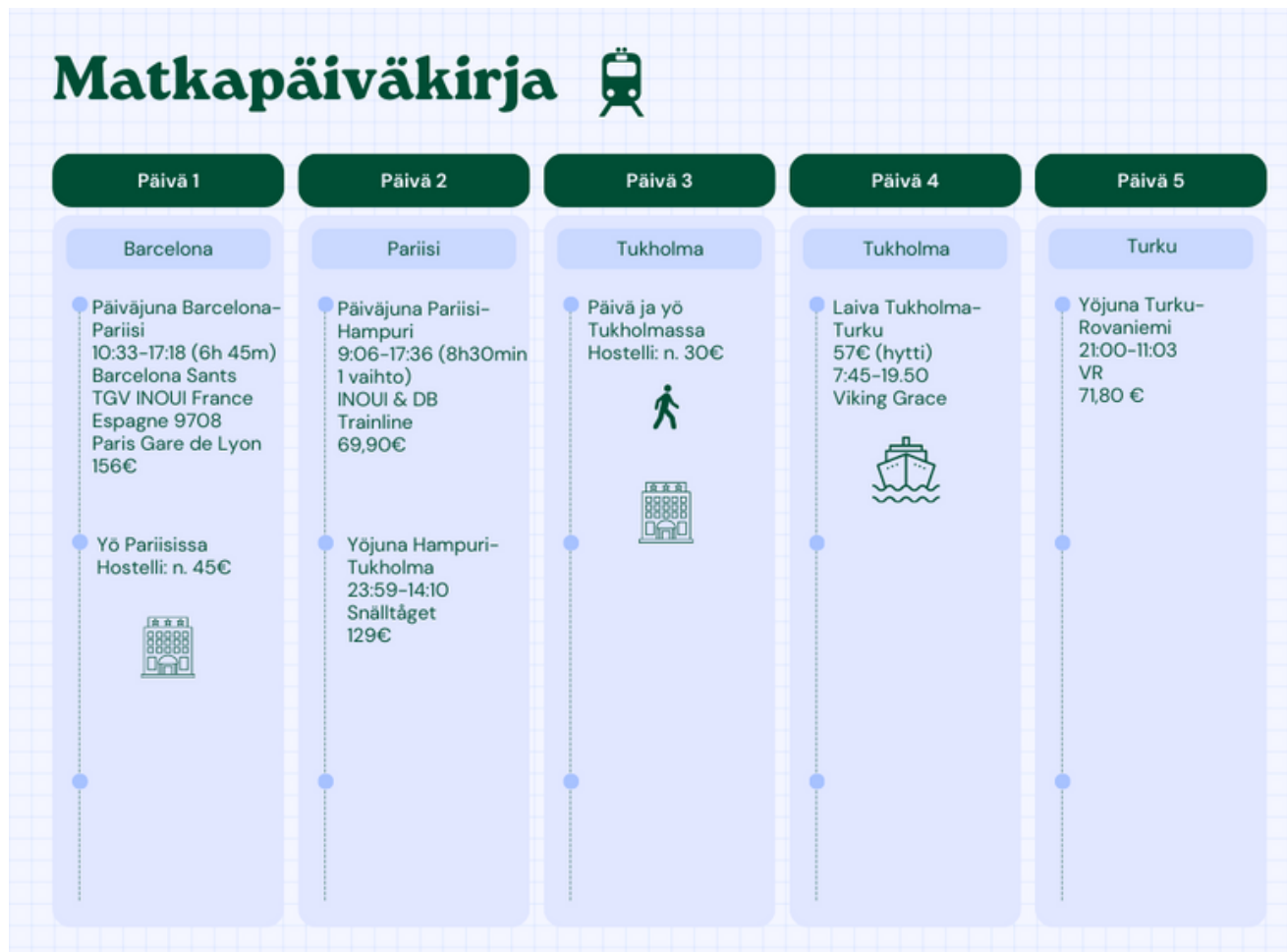
Kohti kestävää saavutettavuutta-hankkeessa suunniteltiin kaksi testimatkaa Lappiin hyödyntäen erilaisia matkasuunnittelun sivustoja. Testimatkat on kuvattu matkapäiväkirjoina (1 ja 2), jotka havainnollistavat kahta erilaista toteutettavissa olevaa matkavaihtoehtoa Barcelonasta Rovaniemelle keväällä 2023. Testimatkojen lisäksi aineistoa saatiin kahden matkakertomuksen muodossa.

> Matkapäiväkirja 1. Barcelonasta Rovaniemelle

Matkapäiväkirja

| Päivä 1 | Päivä 2 | Päivä 3 | Päivä 4 | Päivä 5 |
|---|--|---|--|---|
| Barcelona | Pariisi | Tukholma | Boden | Haaparanta |
| <ul style="list-style-type: none"> • Päiväjuna Barcelona-Pariisi 10:33–17:18 (6h 45m) Barcelona Sants TGV INOUI France Espagne 9708 Paris Gare de Lyon 156€ • Yö Pariisissa Hostelli: 45€  | <ul style="list-style-type: none"> • Päiväjuna Pariisi-Berliini Trainline Paris Gare de l'Est 7:20–15:53 (8h 33m, 2 vaihtoa) Berlin Hbf (tief) 79,90€ • Yöjuna Berliini-Tukholma SJ SJ Night train, EuroNight, Train 346 (ei vaihtoja) 18:37– 09:56 1144 SEK = n. 102€ | <ul style="list-style-type: none"> • Päivä Tukholmassa • Yöjuna Tukholma-Boden/Luleå SJ Sthlm Central– Boden C 21:56–10:03 1156 SEK = n. 104€  | <ul style="list-style-type: none"> • Lähijuna Boden-Haaparanta-Tornio 12:40–16:21 217 SEK= n. 20€ • Yö Haaparannalla Hotelli: 57 €  | <ul style="list-style-type: none"> • Bussi Haaparanta-Tornio-Kemi 12:45–13:17 7,80€ • Juna Kemi-Rovaniemi 13:26–14:45 9,80€ |

> Matkapäiväkirja 2. Barcelonasta Rovaniemelle



Matkoista ensimmäinen suunniteltiin kokonaan maata pitkin, niin kutsuttua Pohjanlahden kierrosta eli maarajayhteyttä Ruotsin ja Suomen välillä hyödyntäen. Toinen matka suunniteltiin ylittämään Itämeri Tukholmasta lähtevällä vähäpäästöisellä Viking Glorylla Turkuun. Molemmat matkoista suunniteltiin kokonaisuuksina niin, että matka olisi ajallisesti mahdollisimman sujuva. Tärkeimpiä kriteerejä olivat elämyksellisyys, ekologisuus ja kohtuulliset kustannukset. Molemmat reiteistä edellyttävät yöpymisiä matkan varrella, sillä sopivia yhteyksiä yhtäkestoiseen matkustamiseen ei ole tarjolla.

Matka 1. Barcelona-Pariisii-Berliini-Tukholma-Boden-Haaparanta-Kemi-Rovaniemi

matkan kesto yht. 5 päivää hinta yht. 582€

Matka 2. Barcelona-Hampuri-Tukholma-Turku-Rovaniemi

matkan kesto yht. 5 päivää hinta yht. 558€

Kuten toteutetut esimerkkimatkat havainnollistavat, maata pitkin matkustaminen Etelä-Euroopasta vaatii aikaa useamman päivän ja yön. Matkaan on varattava aikaa lyhimmilläänkin, kohtuullisin ja turvallisin vaihtojoin 5 päivää. Yhdensuuntainen matka Espanjasta maksaa lähelle 600 euroa sisältäen yöpymiset matkalla. Pariisista Rovaniemelle voi matkustaa mukavasti jo neljässä päivässä reilun 300 euron hintaan. Matkojen osalta Espanjan ja Ranskan junayhteydet varattiin Trainline-sivuston kautta. Muut kulkuyhteydet varattiin palveluntarjoajien omilta sivuilta (SJ, Snälltåget, Matkahuolto, Viking Line ja VR). Majoitusten hinnat tarkistettiin Booking.com-sivustolta. On huomioitava, että lippujen hinnat vaihtelevat matkustus- sekä varausajankohdan mukaan.

Testimatkojen sekä asinatuntijahaastatteluiden pohjalta tunnistettiin, että matkaketjua Keski-Euroopasta Lappiin voitaisiin sujuvoittaa merkittävästi jo aikatauluja yhteensovittamalla. Pohjanlahden kiertoreitin osalta Haaparanta-Tornion lähtevien yhteyksien yhteensovittaminen Ruotsin yöjunan kanssa avaisi maata pitkin matkailulle huomattavasti paremmat mahdollisuudet etenkin Lappiin. Testattuna ajankohtana matka eteläisestä Euroopasta pohjoiseen Lappiin mahtuisi neljään päivään, mikäli Ruotsin yöjunalla saapuva matkailija ehtisi Haaparanta-Tornion matkakeskuksen viimeiseen bussivuoroon Kemiin. Aikataulumuutos ei olisi tässä tapauksessa suuri, sillä nyt viimeinen bussivuoro Haaparannalta lähtee klo 16, kun edellinen yhteys saapuisi Haaparannalle klo 16.25. Kemistä testimatkalainen olisi päässyt jatkamaan joko junalla klo 19.05 (Rovaniemellä 20.23) tai bussilla klo 17.30 tai 18.10 (Rovaniemellä klo 19 tai 19.40). Tulevaisuudessa vaihdollisen bussi- tai bussi-junayhteyden mahdollisuutta Haaparanta-Tornion matkakeskuksen ja Rovaniemen välille on hyvä selvittää.

Tukholma-Turku merireittiä hyödyntävän matkaketjun osalta havaittiin tarve yhteensovittaa erityisesti Viking Linen laivayhteys Keski-Euroopasta Tukholmaan saapuvien yöjunien kanssa. Mikäli yöjunalla saapuva matkailija ehtisi saman aamun laivayhteyteen (nyk. klo 7.45), matkan kesto lyhenisi jopa vuorokaudella.

Yksi maksuvaihtoehto edellä kuvattujen junaosuuksien osalta on ostaa vakiohintainen Interrail-lippu, jolla voi matkustaa joustavasti Euroopan junissa, Suomi ja Ruotsi mukaan lukien. Kun matkoihin riittää yhteensä 5pv, matkailija voi valita menopaluumatkaansa varten lipputyypin 5pv/1kk, jolloin hinta on alle 300 euroa. Useat junat vaativat kuitenkin paikkavarauksia, jotka eivät sisälly hintaan. Paikkavarausten hinnat vaihtelevat maakohtaisesti. Halvimmillaan lisämaksut ovat muutamia euroja, mutta esimerkiksi Ranskassa ja yöjunissa jopa useita kymmeniä.

Matkakertomuksia ja huomioita

Ellan matka perheloma



Reitti: Oulu-Kemi-Haaparanta-Boden-Tukholma-Kööpenhamina

Hinta: yht. makuupaikan kanssa n. 500 e/3 hlö perhe

Kesto: n. 24h

Ajankohta: Heinäkuu 2022, lauantai (klo 12) -sunnuntai (klo 12)

Ella matkusti Oulusta Kööpenhaminaan 3 henkisen perheen kanssa kesälomalla. Tarkoituksena oli alun perin matkustaa koko matka julkisilla kulkuneuvoilla, mutta niiden aikataulut eivät sopineet yhteen Suomen ja Pohjois-Ruotsin vaihtojen osalta, joten Ellan veli tarjosi autokyydin Kemistä Haaparantaan, josta matka julkisilla jatkui. Ellan mukaan vaikein osuus koko matkassa onkin päästä Haaparantaan oikeaan aikaan. Vaihtoehtoja on kyllä useita, mutta aikataulut eivät sovi yhteen jatkoyhteyksien kanssa. Ellan varatessa matkaa vaihtoehtoina olisi ollut joko 2 min. vaihto bussista junaan Kemissä tai 4,5h odotus asemalla, Oulusta suoraan Tornioon bussilla ja 5h junan odotus Haaparannalla, juna Kolariin ja jäädä kyydistä Tornio Itäinen -pysäkillä ja 8h odotus. Ella koitti tiedustella apua matkaketjun suunnitteluun Tornion matkailusta, mutta he eivät osanneet auttaa.

Haaparanta-Tornion matkakeskuksesta matkaa pystyi jatkamaan suoraan bussilla. Kuitenkin junalla matkustavan perheen täytyi siirtyä Haaparannan puolelle juna-asemalle, joka on matkakeskuksesta kävelijää ajatellen hieman kaukana (n. 2,5 km). Ella oli ostanut junaliput suoraan SJ:n sivuilta koko matkaketjulle Haaparannasta Kööpenhaminaan. Ensimmäinen osuus matkustettiin Haaparannan juna-asemalta Norrtåg lähijunalla Bodeniin. Bodenissa vaihto-aika oli juuri sopiva siihen, että ehti käydä syömässä. Bodenista lähti yöjuna Tukholmaan. Yöjuna oli vanha, mutta Ellan kokemuksen mukaan palvelukonseptina hyvin toimiva. Ravintolavaunu oli tilan osalta hyvin suunniteltu ja saatavilla oli ruoka-annoksia, joita pystyi itse lämmittämään junan mikrossa.

Matkalle varattu 3 hlö:n hytti vastasi kooltaan VR:n hyttejä. Hytistä teki tilavan oloisen se, että vain alasänky oli valmiiksi levitetty ja kaksi muuta petiä sai vedettyä alas, kun tarvitsi. Sängyt olivat mukavat nukkua ja ne oli valmiiksi pedattu. Vaihtoehtona olisi ollut myös kuuden hengen yhteisiä makuuvaunuja (lipputyypit: "lig" ja "sov"). Lig-paikat kuuden henkilön hyteissä olisivat olleet huomattavasti edullisempia. Junan käytävällä oli tilavat ja hyvät suihku- ja wc-tilat sekä pukuhuone lainapyyhkeineen. Junaan matkatunnelmaa loivat esitteet, joissa kerrottiin, kuinka junassa voi tutustua uusiin ihmisiin ja tarjottiin small talk-ohjeita. Esteettömyyttä ei oltu kuitenkaan huomioitu.

Tukholmassa juna oli aamulla. Matka jatkui samalta asemalta Kööpenhaminaan päiväjunalla. Tämä juna peruttiin aluksi monta viikkoa aiemmin (ruotsin kielisellä ilmoituksella). Lippu kuitenkin kävi kuitenkin muihin juniin (vaikka tästä epävarmuutta aiheuttikin puutteellinen viestintä). Lopulta matka ei viivästynyt, kuin tunnin. Paikkavarauksia uuteen junaan ei enää saanut tehtyä, joten perhe joutui istumaan matkan lattialla useiden muiden matkustajien tavoin.

Huomioita:

Junien myöhästely on tyypillistä
Ruotsissa liput käyvät joustavasti eri juniin
Ruotsissa on paljon eri junia, mutta ei hyvää kokoavaa sivustoa matkailijalle
Ruotsissa junalippuja voi ostaa ilman paikkavarausta, eli ne voivat olla aika täysiä
Tanskassa kuulutukset tulevat vain tanskaksi (erityisesti "problem"-sana aiheutti huolta)

Helin matka ryhmämatka

**Reitti: Helsinki-Tukholma-Malmö-Travemunde-Bryssel
Brysseli-Travemunde-Helsinki**
Hinta n. 620e/hlö (ryhmässä 12 kurssilaista, 2 koordinaattoria)
Ajankohta: Maaliskuu 2023, perjantai (klo 15)-sunnuntai (klo 18)



Heli osallistui kurssin opintomatka Brysseliin. Helin ryhmä sai valita kuinka matkustetaan ja he valitsivat maata pitkin. Perinteisesti tapahtumaan oli matkustettu näin ja hän oli odottanut hidasta matkaa, sillä se oli itselle uutta. Lisäksi ilmastosyyt painoivat. Nyt oli mahdollisuus valita näin – monesti aikataulut ovat tiukempia. Nyt matkustamiseen oli varattu pidempi aika ja työstä oli mahdollista olla pois. Järjestön kautta taloudellinen vastuu pieneni. Matkan pystyi maksamaan osissa ja kulut jaettua ryhmässä. Kurssin matkaa on toteutettu 10 vuotta, aiemmin kokonaan junalla (Tukholma-Kööpenhamina-Hampuri-Köln-Bryssel). Matkasuunnittelu on kuitenkin vaikeutunut vuosien varrella ja on tehty kumppanuussopimus Taxiladyn kanssa.

Huomioita:

- Järjestely on kalliimpaa kuin lentäminen (lentoliput olisivat olleet n. 400-500e/hlö)
- Kokemus yllätti vaivattomuudellaan
- Matka oli kokemusrikas ja matkan jälkeen omatunto oli puhdas

Nyt matka tehtiin pikkubussilla, jota ajoi Taxiladyn ammattikuljettaja. Matka alkoi perjantaina (klo 15) Helsingistä, josta matkustettiin Tukholmaan laivalla (Siljaline). Tukholmasta ajettiin pikkubussilla Malmöön, josta noustiin Travemünden laivaan. Travemündestä ajettiin bussilla Brysseliin. Perillä oltiin sunnuntai-iltana klo 18 paikallista aikaa. Paluumatkalle lähdettiin perjantaina (klo 11) ja matkattiin jälleen bussilla Brysselistä Travemündeeseen. Travemündestä ajettiin yöllä (klo 2) laivaan (Finnlines) ja matkustettiin suoraan Helsinkiin. Perillä oltiin sunnuntaiaamuna klo 10. Tästä Heli itse matkusti vielä päiväjunalla Rovaniemelle.

Ensikertalaisena Heli oli odottanut, että maata pitkin matka olisi kivulias, mutta se olikin helppoa. Minibussi ei ollut mukavin kulkuneuvo, mutta jaloittelutauot olivat kivoja. Reitti mahdollisti unet laivassa. Paluumatkalla käytössä oli saunaosastot, ravintolat ja muuta viihdettä. Laivamatka oli mukava. Puhelinyhteyttä ei ollut, minkä Heli koki kivaksi vaihteluksi – "sai olla tavoittamattomissa". Matkalla ja sen jälkeen omatunto oli puhtaampi, kun ei ollut lentänyt. Matkalla tuli nähtyä useampi maa kohdemaan lisäksi ja ajomatka maiden halki teki kokemuksesta erilaisen. Tulevaisuudessa Heli lähtisi matkalle Ruotsin kautta junalla tai laivalla Tukholmaan. Kesäaikaan myynnissä on edullisia istumapaikkoja kannella. Heli näkee Tornio-Haaparanta ratavälin sähköistyksen isona kehitysaskelena etenkin Pohjois-Suomen matkustajaliikelle. Reittien suunnittelu ja lippujen varaus tuntuu nykyisellään ahdistavan monimutkaiselta. Tästä syystä hän suosisi mahdollisesti Interrail-passia, joiden on katsonut ennakkomyynnissä maksavan 600-800 e.

4. Hidas matkailu

Hidas matkailu (slow travel) on nouseva matkailukulttuurin ilmiö, joka kuvaa tapaa ajatella matkailua hitaammin. Taustalla on näkemys tunnistetusta nopean matkailun normista, jota erityisesti yhteiskunnan rakenteet sekä lentomatkustamisen helppous ja halpuus verrattuna maata pitkin matkustamiseen ylläpitävät.

Hidas matkailu on käsitteenä maata pitkin matkailua laajempi ja näyttäytyy tietynlaisena matkailijoiden jakamana ajatus- ja arvomaailmana sekä vapaamuotoisena matkailukulttuurisena suuntauksena. Hitaasta matkailusta puhutaan erilaisissa medioissa sekä tutkimuskirjallisuudessa, viitaten kokonaisuuteen maata pitkin matkustamisen, matkailutottumusten sekä tyylin hidastamisen ja laajemmin matkailukulttuurin muuttamisen käytännöistä. (Klarin ym., 2023; Fullagar ym., 2012.) Asiayhteydestä riippuen painottuvat erilaiset näkökulmat, mutta pohjimmiltaan hidas matkailu kuvaa näkemystä matkailun hidastamisesta, sisältäen lyhyempien etäisyyksien suosimista, maata pitkin liikkumista ja kokemusten rikastamista sekä matkalla kohteeseen että määränpäässä hidastamalla tahtia.

Hidas matkailu kytkeytyy vahvasti tavoitteeseen kestävästä matkailusta. Se edustaa näkemystä matkailusta, joka on nykyisestä valtavirran varakkaan maailman nykymatkailusta poikkeavaa, sillä sitä nykyisellään ei nähdä ekologisesti eikä sosiaalisesti kestäväenä. Taustalla onkin usein tietoisuus matkailun globaaleista ympäristövaikutuksista ja sen myötä lisääntyneestä harkinnasta suhteessa omiin matkailutottumuksiin. Useiden kirjoittajien mukaan näkökulma luo mahdollisuuksia puuttua matkailun kehittämisen sosiaalisen eriarvoisuuden ongelmiin sekä kasvaviin hiilidioksidipäästöihin (Lumsdon & McGrath, 2011, Dickinson & Lumsdon, 2010).

Hidas matkailu näkyy mediassa sekä Suomessa että ulkomailla osoittaen aiheen ajankohtaisuutta. Hidasta matkailua käsitellään ilmiönä muun muassa matkailulehdissä, blogeissa, podcasteissa, sosiaalisen median alustoilla, kuten Instagramissa sekä online-yhteisöissä, esimerkiksi Facebookissa. Hitaan matkailun puolesta puhujia on haastateltu erilaisissa uutismedioissa, kuten lehdissä ja radiossa, joissa he näyttäytyvät kestävästä matkailukulttuurin puolesta puhujina. Suomessa erilaiset instituutiot ovat jo soveltaneet hidastamisen aatetta myös omaan matkustuspolitiikkaansa.

Koneen Säätö esimerkiksi tarjoaa Saaren kartanon taitelija- ja tutkijaresidenssiinsä saapuville hitaan matkustamisen tukea. Koneen säätöön mukaan junamatkustaminen ei ole pelkästään ympäristövalinta, vaan samalla ”merkittävä keino muokata suhtautumistamme matkailuun ja ajankäyttöön”. Hitaan matkailun ei tarvitse sulkea pois kansainvälisyyttä, mutta matkailukäytänteiden ekologisen kestävyuden asettaminen reunaehdoksi pakottaa väistämättä karsimaan, hidastamaan ja oppimaan uusia tapoja kokoontua yhteen ja liikkua. Koneen säätö kannustaa myös muita instituutioita luomaan tällaista ajatusmallien uudistusta tukevia käytänteitä. (Koneen säätö, 2022.)



Elämyksellisyys maata pitkin matkailun kehittämisessä

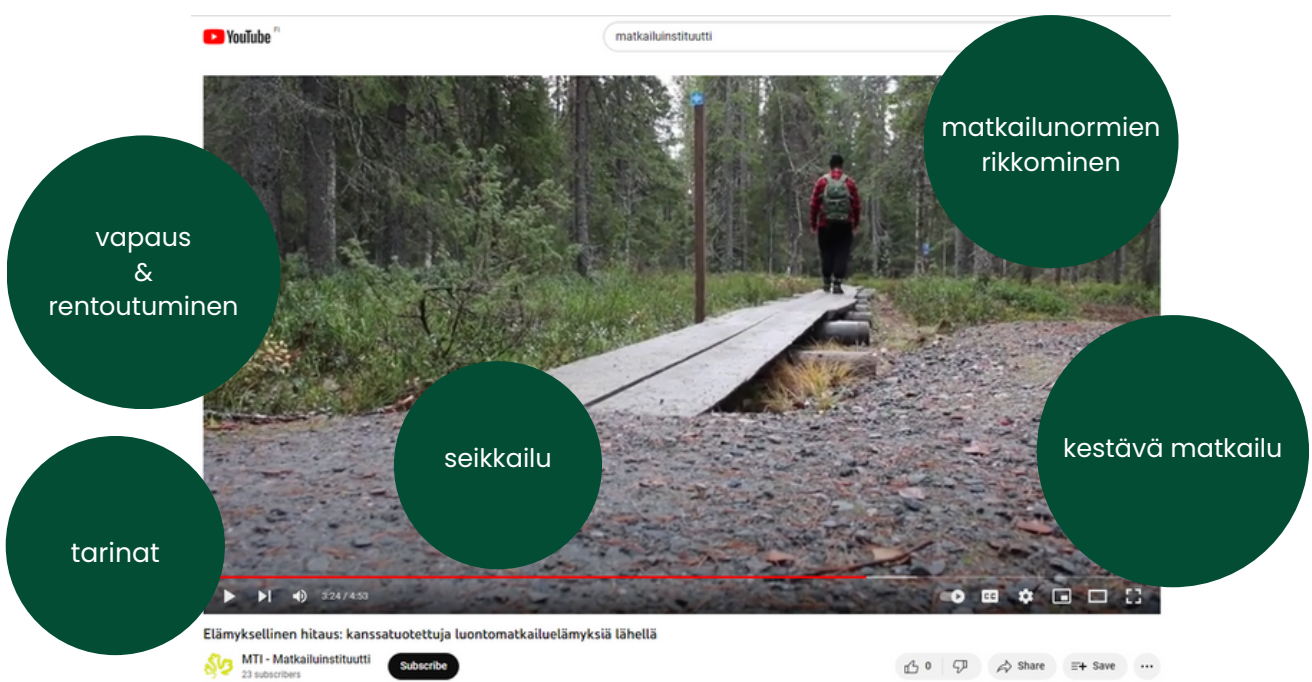
Hidas matkailu on maata pitkin matkailun kehittämisen kannalta tärkeä käsite, sillä se sisältää kulttuurisen muutoksen ulottuvuuden, jollaista liikkumiseen keskittyvä matkailu kestäväksi kehittyäkseen vaatii (Higgins-Desbiolles, 2018; Gössling ym., 2019). Elämyksellisyys tunnustetaan tärkeänä teemana, joka voi puhua matkailun hidastamisen sekä maata pitkin matkailun puolesta (Fullagar ym., 2012). Hitaan matkailun puolesta puhujien mukaan hidastaminen "vie matkailun juurille" – palauttaa uteliaisuuden vaihtuvia maisemia kohtaan ja auttaa ihmisiä luomaan merkityksellisempiä paikkasuhteita.

Hidasta matkailua tarkasteltiin elämyksellisyyden näkökulmasta Experience design-kurssilla syksyllä 2022. Experience design on toisen vuosikurssin matkailututkimuksen opiskelijoille järjestettävä kurssi, jossa perehdytään elämysteorioihin ja sovelletaan niitä matkailun tarkasteluun. Kurssilla opiskelija toteuttivat ryhmissä videot, joissa he kurssimateriaaliin sekä tieteellisiin artikkeleihin pohjaten refleктоivat hidasta matkailua ilmiönä nykyisen elämystalouden kontekstissa ja esittelivät ideoita Lapin kestävän saavutettavuuden ja kohteen elämyksellisyyden kehittämiseen. Osa videoteoksista julkaistiin Matkailun tutkimus- ja koulutusinstituutin YouTube-kanavalla: <https://www.youtube.com/@MTILapland>. Videografia on kiinnostava tutkimusmenetelmä, sillä samalla kun opiskelijat saivat tehtäväkseen kuvata hidasta matkailua, he oppivat mitä hidas matkailu on sekä saivat ideoita siitä mitä kaikkea se voisi vielä olla.

Opiskelijoiden töissä hidas matkailu näyttäytyi matkailun kestävyttä ja elämyksellisyyttä edistävänä näkemyksenä sekä monipuolisena, Lappiin erityisen sopivana kehittämisteemana. Teeman pääpaino oli ympäristöissä, joista havaittiin hidastamalla enemmän asioita. Hitaalle matkailulle tyypillistä onkin ympäristöön uppoutuminen (Salmela ym., 2021; Serdane ym., 2019). Videografioissa hidas matkailu kytkeytyi kehon sekä ajatusmaailman hidastamiseen. Lappi koettiin houkuttelevana kohteena hitaan matkailun näkökulmasta, sillä se tarjoaa sopivan ympäristön rauhoittumiseen ja hyvinvointiin hektisessä maailmassa. Matkailijoiden osalta korostuikin muutoksen merkityksellisyys, jossa hidastavat matkailijat huomasivat palautuvansa jälleen olostaan ja ympäristöstään nauttiviksi ihmisiksi. Loman jälkeisen pitkäkestoisen hyvinvoinnin arvon korostaminen voisikin kenties houkuttaa hidastamista kaipaavia kuluttajia matkustamaan Lappiin pidemmäksi aikaa kiirettä pakoon talvisesongin ulkopuolellakin. Samalla Lappi kohteena voisi tarjota yhä useammalle suomalaiselle ulkomaan matkaa houkuttelevamman väliaikaisen elinympäristön eri vuodenaikoina.

Hitaan matkailun sisältöjä kiteytettiin kurssitoimeksiannon ja kirjallisuuden pohjalta. "Hidas matkailu teemana" pyrkii kuvaamaan sitä, millaiset asiat selittävät hitaan matkailun koettua elämyksellisyyttä.

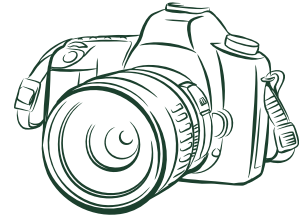
Hidas matkailu teemana videografioissa



Kuva 5. Experience design 1, Videografia-toimeksiannon kooste.

Matkailunormien rikkominen

Matkailijoiden omat näkemykset korostuvat entistä enemmän matkailijoiden valinnoissa (ks. Oh ym., 2016). Hitaassa matkailussa on kyse siitä, että katsotaan matkailua nykynormista poikkeavalla tavalla. Tärkeää on rikkoa mielikuvia siitä, että lähiympäristö on lähtökohtaisesti arkinen ja epäkiinnostava ja että kiehtovia kokemuksia löytäisi vain kaukaa (Salmela ym., 2021). Luopuminen lentomatkailun normista, jota taloudellisesti pitkälle kehittyneiden valtioiden sosiaaliset ja poliittiset rakenteet tukevat voisi tämän myötä avata ovia myös yhteisöllisyydelle ja kulttuuriselle luovuudelle paikallisesti (Fullagar ym., 2012). Työn ja vapaa-ajan sekoittuminen sekä joustavuuden lisääntyminen mahdollistavat myös uusia matkailun kohderyhmiä, joita kiinnostaa pitkät viipymät sekä luonnonläheinen arki.



Kestävä matkailu

Matkailun kestävyys sisältyy hitaan matkailun näkökulmaan hyvin olennaisesti ja monella tapaa vaikka sitä ei useinkaan matkailijoiden toimesta korosteta (Oliveira, 2019; Dickinson & Lumsdon, 2010). Arvomaailma vaikuttaa valintojen taustalla vahvasti (Oh ym. 2016). Kestävyyteen liittyvät kysymykset hidastamisesta ovat laajempia kuin vain "juna vs. lentokone" päästöiltään (Gössling ym., 2019). Hitaan matkailun ympärillä on kulttuuri, joka nojaa yhteisöllisyyteen ja erilaisuuden arvostamiseen. Usein matkailijat varoittelevat toisiaan liikaturismikohteista ja sanovat, että on enemmän iloa tutkia kunnioittavasti maailman osia, jotka kuuluvat ensisijassa siellä asuville. Matkailun kestävyteen liittyvätkin eettiset kysymykset, kuten onko minulla oikeus matkustaa näihin kohteisiin? tai näin usein (Lumsdon & McGrath, 2011).

Vapaus ja rentoutuminen

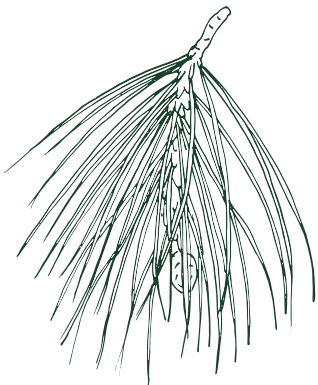
Sanonta "Ei se määränpää vaan se matka" on hitaalle matkailulle ominainen (Dickinson & Lumsdon, 2010; Fullagar ym., 2012). Hitaassa matkailussa rentoutuminen ja vapautuminen eivät viittaa ainoastaan hetkelliseen arjen ympäristöstä irrottautumiseen vaan myös kaavoihin kangistuneesta ajattelusta ja toiminnasta irti pääsyyn, joka seuraa kotiin saakka. Elämän tahdin hidastaminen sekä itselle luontaisen rytmin löytäminen ovat tärkeitä teemoja. Nopeasta tahdistista ja totutun rutiinimaisesta suorittamisesta vapautuminen mahdollistaa myös uudenlaisia ja nautinnollisia aistikokemuksia.

Seikkailu

Hitaan matkailun kannattajat puhuvat mielellään seikkailuista (Fullagar ym., 2012). Sen sijaan, että kaikki matkassa täytyisi olla täydellisen suunniteltua, sattumanvaraisuutta ja ajoittaista epätietoisuuttakin arvostetaan (Lumsdon & McGrath, 2011). Etenkin pidemmälle matkattaessa maata pitkin matkailussa korostuvat juuri matkan vaiherikkaus ja usein yllättäviäkin käännteitä sisältävät matkakokemukset sekä kohtaamiset. Matkoista riittää kerrottavaa jälkeenpäin ja uuden löytämistä esitekohteiden kertaamisen sijaan arvostetaan (Dickinson & Lumsdon, 2010).

Tarinat

Tarinoilla on tärkeä rooli matkailussa ylipäätään, sillä ne saavat haaveilemaan ja inspiroivat lähtemään. Yksi videografia nosti esille "jo olemassa olevien" kulttuuristen nähtävyyksien matkailullisen arvon osana hidasta matkailua. Videolla matkustettiin kotimaassa sijaitsevalle historialliselle kohteelle ja korostettiin tarinankerronnan merkityksellisyyttä erityisesti lähimarkkinoiden matkailun houkuttelevuuden lisäämisessä. Paikkojen merkitykset kiinnostavat lähempääkin tulijoita (Salmela ym., 2021). Maata pitkin matkustavien yhteisöissä tarinankerronta on aktiivista ja yhteisö on tärkeässä roolissa.

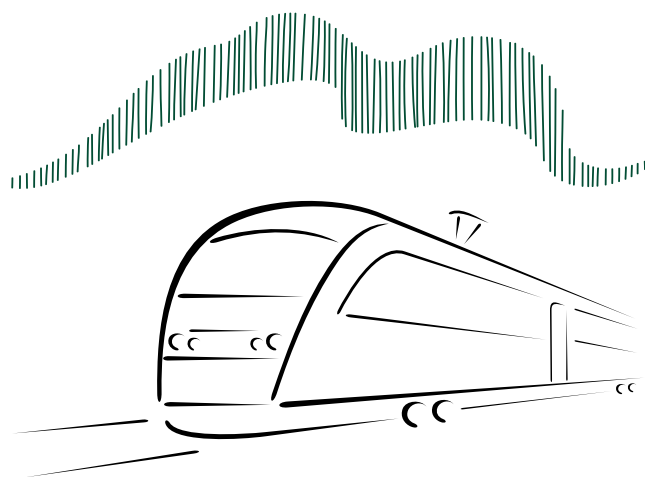


5. Toimintasuositukset ja liiketoimintamallit

5.1 Toimintasuositukset

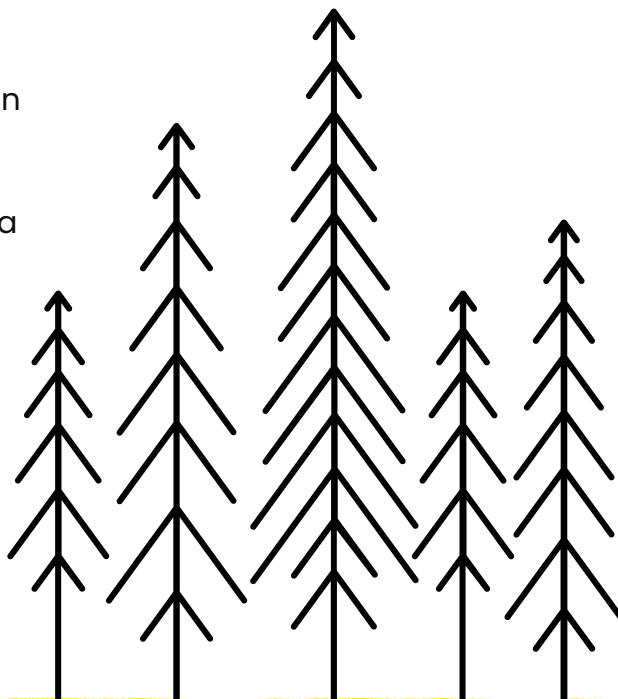
Liikkuminen palveluna, toimivat reitistöt ja niiden erottuva konseptointi

- Aikataulujen yhteensovittaminen olemassa olevien yhteyksien osalta
- Yhteisen lipunmyyntijärjestelmän kehittäminen
- Lippujen joustavuuden parantaminen
- Digitaalinen ostettavuus ja konsultaatio
- Uudet liikkumisen konseptit
- Yhteisesti brändätyt ja markkinoidut reitit ja kiertoreitit, esimerkiksi Pohjanlahden kierros



Kohdekokemukset hidastamiseen Lapin rauhassa

- Lapin kohdeimagon vahvistaminen Euroopan laidalla erikoisena ja erityisenä maata pitkin matkailun kohteena
- Luonnollisuuteen, paikallisuuteen ja hitauteen perustuvat elämykset
- Viipymän pidentämisen mahdollisuuksiin tähtäävät toimet, esimerkiksi etötyömahdollisuuksien tarjoaminen
- Brändinä "Moderni pyhiinvaelluskohde" ja väliaikainen elämäntapamuutos
- Slow tours -opastetut kierrokset



5.2 Liiketoimintamallit

Case: Byway, Retkibussi ja Lammaspaimenlomat

Hankkeessa kartoitettiin olemassa olevia liiketoimintamalleja, joiden voidaan selvityksen perusteella nähdä vastaavan nykyistä sekä mahdollisesti luovan maata pitkin matkailun lisääntyntä kysyntää tulevaisuudessa. Asiantuntijahaastattelujen ja mediaselvityksen perusteella kestävän matkailun kulutuskulttuurin kehittyminen kaipaa siihen innostavia palveluita. Valitut kolme casea toimivat esimerkkeinä uudenaikaisista maata pitkin matkailun ja hitaan matkailun konsepteista.



Byway, ensimmäinen lentovapaa loma-alusta sai menestyneen ensimmäisen vuotensa jälkeen 1,1 miljoonan punnan rahoituksen Innovate UK SMART -apurahasta sekä Founders Factoryn ja enkelisijoittajilta osoittaen, että ekologisesti kestävä on taloudellisesti kannattavaa matkailussakin.

Retkibussi on uusi suomalainen maata pitkin matkailun konsepti, joka edustaa ajatusta liikkumisesta palveluna (MaaS, mobility as service). MaaS-konseptien ajatus on tarjota liikkumisen palvelut yhdistämällä suunnittelu ja maksaminen yhden luokun periaatteella digitaalisia kanavia hyödyntäen.



Lammaspaimenlomat ovat kasvattaneet tunnettuuttaan lähivuosina ja ovat nyt erittäin suosittuja kesäkohteita suomalaisten keskuudessa. Kysyntä ylittää tarjonnan ja vain pieni osa hakijoista pääsee mukaan näille maksullisille "työlomille". Ilmiö kuvastaa hyvin lisääntyvää tarvetta hidastaa elämänrytmiä edes väliaikaisesti.

Liitteet (1-3), joissa liiketoiminta-caset on esitelty tarkemmin löytyvät raportin lopusta.

6. Yhteenveto

Kestävän saavutettavuuden varmistamisella kaikkina vuodenaikoina on keskeinen rooli Lapin matkailuelinkeinon jatkuvuuden kannalta. Kun haetaan ratkaisuja pitkällä aikajänteellä, tämä tarkoittaa panostuksia etenkin raideliikenteen kehittämiseen sekä maanteyhteyksien verkoston parantamiseen. Raideliikenteen kiinnostavuus on kasvamassa kansainvälisesti vaihtoehtona myös pidemmille siirtymille. Palveluita ei kuitenkaan voida käyttää jos niitä ei ole. Tarjonta puolestaan luo kysyntää. Kehittämällä joukkoliikenteen palveluita mahdollistetaan kestävä liikkuminen sekä paikallisille että matkailijoille. Tarve vihreälle siirtymälle liikenteen osalta on tiedossa, joten lentomatkailusta ja yksityisautoilusta riippuvaisen Lapin kestävä saavutettavuutta on tuettava. Kansainvälisen maata pitkin matkailun mahdollistaminen ja rajat ylittävän rautatieliikenteen edellytysten parantaminen ovat osa EU:n tavoitetta liikenteen hiilestä irtaantumiselle (EU, 2023).

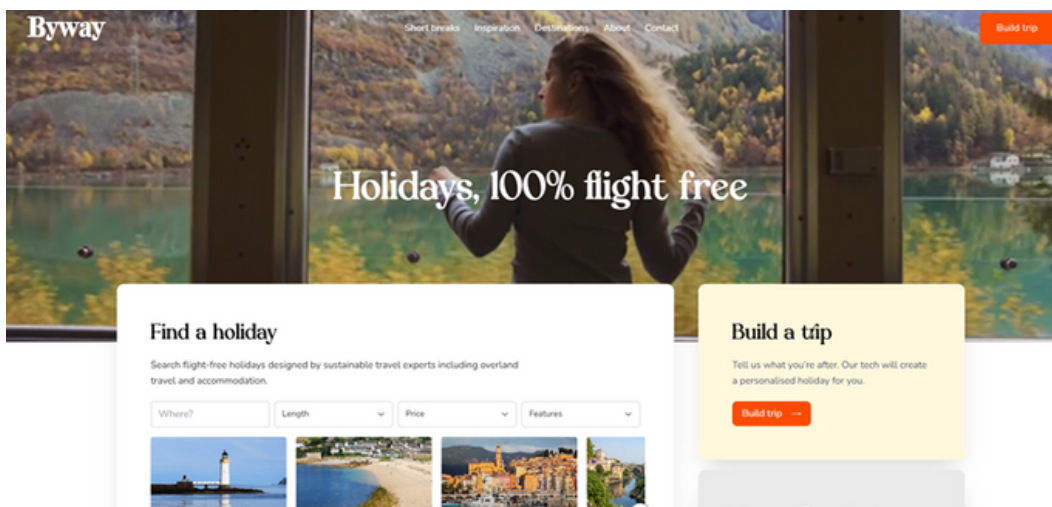
Vaikka tällä hetkellä niin kutsuttu maata pitkin matkustavien joukko on kansainvälisen matkailun näkökulmasta marginaalissa, kestävyysymmärryksen kasvaessa kasvaa väistämättä tarve uudelleenajattelua matkailua. Matkailijat tekevät valintansa omiin tarpeisiinsa sekä arvoihinsa perustuen (Oh ym., 2016), mutta yleisillä asenteilla ja sosiaalisilla normeilla on merkittävä vaikutus kuluttajakäyttäytymiseen. Vaikka useissa aiemmissa tutkimuksissa on todettu, etteivät lentomatkatajat lennä vähemmän moraalisten huolenaiheiden vuoksi, näyttää selvältä, että tämä voi muuttua laajemmin kun yhteiskunnan normit muuttuvat. Aiemmin vastuu matkustuspäätösten kestävydestä on siirretty muille tahoille, mutta lentohäpeäkeskusteluiden valossa on sosiaalisesti yhä vaikeampaa säilyttää näkemys tulevaisuudessa. Voimakkaimmin ilmiö näkyy pohjoismaissa. Erityisesti ruotsalaiset mediainterventiot, jossa tunnetut henkilöt kieltäytyvät lentämästä, ovat muuttaneet kokemuksia henkilökohtaisesta vastuusta matkailussa. (Gössling ym. 2019.)

Hidas matkailu on herättänyt yhä enemmän yhteiskunnallista huomiota viime vuosina. Hidas matkailu korostaa matkailun hidastamista sekä siten mahdollista ekologista- ja sosiokulttuurista kestävyttä. Samalla sen tavoite on syventää autenttista matkustus- sekä kohdekokemusta ja matkailijan osallisuutta paikkoihin. (Klarin ym., 2023; Conway & Timms, 2012; Fullagar ym., 2012.) Todellisen kysyntäpotentiaalin tavoittaminen vaatii mahdollisuuksien kehittämistä. Siinä missä kaukomatkailun kulutuskuulttuuri kyseenalaistetaan yhä useammin, kasvaa todennäköisesti lähimatkailun houkuttelevuus. Lapilla on luontaisilta ominaisuuksiltaan erinomaiset mahdollisuudet toimia edelläkävijänä hitaan matkailun kohteena. Matkailun kasvaessa, kasvaa matkakohteiden mahdollisuus valita tavoiteltavat kohderyhmät. Ekologisen kestävyden näkökulmasta mitä lähempää, sitä parempi. Matkailun hallinta edellyttää ennakointia, missä reittiyhteyksillä on tärkeä rooli. Tästä syystä matkailualueen kestävä saavutettavuutta maata pitkin on tärkeää kehittää hyvissä ajoin ja luoda näkyviä sekä toimivia matkaketjuja etenkin olemassaolevia reittiyhteyksiä hyödyntäen maan sisältä sekä muualta Euroopasta.

Kansainvälisen matkailun osalta etenkin Haaparanta-Tornion ratayhteys näyttäyty merkittävänä solmukohtana, joka toimiessaan yhdistäisi Pohjois-Suomen Euroopan rataverkostoon. Jo Bussi- ja junaliikenteen aikataulujen yhteensovittaminen tällä Ruotsin ja Suomen raja-alueella nostaisi läpikulkualueen potentiaalia huomattavasti. Samalla kun yhteyksiä kehitetään, tiedon saavutettavuus nousee keskeiseen asemaan. Mielikuvat Lapin saavutettavuudesta eivät tällä hetkellä tue maata pitkin matkailua, minkä muuttamiseksi tarvitaan näkyvää viestintää. Koska matka Lappiin on muualta Euroopasta pitkä, on yhteistyö lähtö- sekä läpikulkualueiden, kuten Ruotsin ja Tanskan kanssa yhteistuotteiden sekä tukipalveluiden kehittämiseksi suositeltavaa.

Matkailualan odotetaan kasvavan, mutta samaan aikaan päästöjä tulee leikata huomattavasti. Kestävän saavutettavuuden työtä jatkamaan, Visit Finland aloittaa vähähiilisen matkailun selvityksen sen päämarkkinoilla (UK, Saksa ja Ruotsi) sekä niiden Euroopan lentokenttien osalta mistä Suomeen saavutaan eniten. Tavoitteena on tavoittaa maata pitkin matkustajien kohderyhmä laajuudessaan, tarjota kaikille matkailijoille vaihtoehtoja saapua Suomeen sekä lisätä yleistä kiinnostusta vähähiilistä matkustamista kohtaan. Kyseinen selvitys on osa Visit Finlandin ilmastotiekarttaa, jonka on tarkoitus valmistua alkuvuodesta 2024.

Case Byway



Kuva 6. Kuvaleike sivustolta Byway, Etusivu ja About Byway

Byway on Yhdistyneessä kuningaskunnassa toimiva matkapalveluyritys, joka sai alkunsa yhden naisen start-up yrityksenä, halusta tehdä hitaasta matkailusta jälleen uusi normaali ja matkailusta kestävä. Byway on internetissä ja puhelimitse toimiva toimisto, joka auttaa matkailijaa suunnittelemaan ja varaamaan ulkomaanmatkoja maata pitkin. Nimensä mukaisesti, Byway luo matka- ja majoituspaketit nimenomaan "sivutein", eli käytetyimpien turistiväylien ulkopuolelle.

Matkat suunnitellaan käyttämällä juna-, polkupyörä-, linja-auto- ja lauttareittejä. Koko matkan majoituksineen voi suunnitella ja varata itse Bywayn verkkosivulta. Palveluun sisältyy henkilökohtainen tuki tiimiltä WhatsAppin kautta ennen lomaa ja sen aikana. Tiimi voi myös muokata matkaa asiakkaan puolesta viime hetkeen asti. "Kukaan ei tee sitä yhtä kauniisti" kuuluu Bywayn asiakaslupaus. (Byway, 2022.)

Covid-19 pandemian muuttaessa matkailua vuonna 2020 matkailua, kestävästä matkoista tuli jälleen kannattavia, kun matkailijat alkoivat hyödyntää lentoliikenteen pysähtyessä muita keinoja matkailukseen. Tällöin myös Cat Jonesin perustama maailman ensimmäinen lentovapaa loma-alusta sai menestyneen ensimmäisen vuotensa jälkeen 1,1 miljoonan punnan rahoituksen Innovate UK SMART -apurahasta sekä Founders Factoryn ja enkelisijoittajilta. Sijoittajina ovat Viatorin ja Rome2Rion perustaja ja toimitusjohtaja, Rod Cuthbert, hidas matkailu-guru Ed Gillespie ja Visit Britainin entinen puheenjohtaja Christopher Rodrigues CBE. (UK govt's top innovation agency backs..., 2021.)

Toistaiseksi Byway on ainoa vastaavanlaisia valmismatkoja tarjoava toimija Euroopassa. Byway toteuttaa matkapaketteja myös Suomen Lappiin.

byway /'baɪweɪ/
noun

1. a road or track not following a main route; a minor road or path, "the highways and byways of Dorset"
2. a little-known area of knowledge.

We create travel and accommodation packages away from the traditional tourist trails, using trains, bikes, buses and ferries. Personalised support from our team via WhatsApp before and during your holiday means we can tweak your trip for you right up to the last minute and even while you're away. Nobody does it as beautifully.

Bywayn matkat voi aloittaa UK:sta ja useista Euroopan maista.

Case Retkibussi

Retkibussi on uudenlainen maata pitkin matkailun konsepti, joka edustaa ajatusta liikkumisesta palveluna (MaaS, mobility as service). MaaS-konseptien ajatus on tarjota liikkumisen palvelut yhdistämällä suunnittelu ja maksaminen yhden luukun periaatteella digitaalisia apuvälineitä hyödyntäen (Eckhardt ym., 2018). Retkibussi on hyvä esimerkki maata pitkin matkailun profiiliin kohottamisesta ja kätevästä matkailupalvelusta, jossa yhdistyvät matkan sekä kohteen yhdistäminen kiinnostavaksi ja saavutettavaksi konseptiksi.

Retkibussi-konseptia kokeiltiin Keski-Pohjanmaalla ensimmäistä kertaa kesällä 2021. Tuolloin Retkibussi Keski-Pohjanmaa -hankkeessa pystyttiin mahdollistamaan matkustaminen eri puolille Keski-Pohjanmaata. Retkibussi-ideaa lähdettiin viemään eteenpäin Retkibussi – Vihreämpi matkaketju -hankkeella, ja uutena näkökulmana tuotiin esille matkustamisen helppous ja toisaalta kestävän kehityksen mukaisten liikkumismuotojen yhdistäminen. Uudessa hankkeessa luodaan vihreämpiä matkaketjuja Keski-Pohjanmaan kesämatkailuun. Retkibussi kulkee tulevana kahtena kesänä 2022-2023, ja uutuutena on saumaton yhteys kotoa luontoon, oli koti missä päin Suomea tahansa. (Retkibussi – Vihreämpi matkaketju -hanke.)



Retkibussikokeilut ovat olleet onnistuneita ja tuoneet lähialuematkailua tutuksi sekä saavutettavaksi etenkin autottomille. Digitaalinen näkyvyys ja palvelun helppo saavutettavuus ovat Retkibussi-konseptin onnistumisen avaimia. Linja-autoliikenteen kehittämisen lisäksi hankkeessa tavoitteena on luoda Keski-Pohjanmaalle täyden palvelun matkailupyöräreitti, joka yhdistää eri palvelut ja liikkumisvälineet yhdeksi kokonaisuudeksi.

Pyöräreitillä on mahdollisuus yhdistää pyörällä tehtäviä siirtymiä Retkibussilla tehtäviin siirtymiin eri tasoisten pyöräilijöiden ja eri pituisten reittien pyöräilymatkailu. Reitin varrelta löytyy valmiita pysähdyspaikkoja, joiden palvelut mahdollistavat ruokailut ravintoloissa ja yöpymiset lakanoiden välissä, jolloin pyörämatkailijan ei tarvitse kantaa mukanaan suurta tavaramäärää, vaan saapuminen matkakohteeseen onnistuu hyödyntäen julkisia välineitä koko matkaketjun ajan. (Retkibussi – Vihreämpi matkaketju -hanke.)



Kuva 7. Kuvaleike sivustolta Facebook, Retkibussi-mainos.

Case

Lammaspaimenlomat

Lammaspaimenlomat kasvattaneet tunnettuuttaan lähivuosina ja ovat nyt erittäin suosittuja kesäkohteita suomalaisten keskuudessa. Kysyntä ylittää tarjonnan huomasti, sillä joka vuosi vain pieni osa hakijoista pääsee mukaan. Ilmiö kuvastaa hyvin lisääntyvää tarvetta hidastaa elämänrytmiä ainakin väliaikaisesti ja kuvaa hyvin hitaan matkailun kasvavaa potentiaalia. Loma lammaspaimenena tarjoaa väliaikaisen elämänmuutoksen, joten elämys on suuri vaikka tapahtuukin yhdessä paikkaa ja yksinkertaisissa olosuhteissa. Vapaaehtoistyö mahdollistaa matkailijoille omien arvojen mukaista toimintaa, mikä tekee lomista merkityksellisiä kokemuksia.

Paimenviikot on Metsähallituksen hallinnoima matkakokonaisuus, joissa yhdistyvät arjesta irtaantuminen, maiseman vaihto sekä kohteen ja sen asukkaiden, eli lampaiden hyväksi työskentely. Paimen-matkailijaksi voi päästä hakemalla paikkaa Metsähallituksen Luontopalveluiden Luontoon.fi-verkkosivustolla ilmoitettuihin hakuajankohtina. Paimenviikot ovat viikon kestoisia matkoja Suomen kauniisiin perinneympäristöihin. Vuonna 2023 paimenkohteita on tarjolla yhteensä 15 eri puolilla Suomea (kuva). Paimenviikkoja järjestetään paikasta riippuen toukokuun lopusta syyskuulle. (Metsähallitus, 2022.)

Paimenviikot ovat pääasiassa maksullisia. Kohteista riippuen hinnat vaihtelevat 0–600 euron välillä. Majoitus sisältyy matkojen kiinteään hintaan ja paimenkohteelle voi majoitusmahdollisuuksien mukaan ottaa perheen tai ystäviä mukaan. Matkailijoista saadut tulot käytetään kyseessä olevien perinneympäristökohteiden ylläpitoon ja luonnonhoitoon. Paimenten askareisiin kuuluu lampaiden laskemista, yksinkertaisia hoitotehtäviä ja rajattomasti lampaiden hellimistä.

Luontopalvelujen henkilökunta perehdyttää uudet paimenet tehtäviinsä, joten aiempaa kokemusta eläinten hoidosta ei tarvita. Paimenet voivat halutessaan osallistua myös muihin kyseisen suojelualueen tai sen lähistön töihin, kuten retkeilyrakenteiden huoltoon ja kunnostukseen tai vieraslajien torjuntaan. Eläinten hoidon lomassa vapaa-aikaa jää myös esimerkiksi retkeilyyn. (Luontoon.fi.)



Kuva 8. Kuvaleike sivustolta Luontoon.fi, Metsähallitus, Paimenkohteet 2023.



Lähteet

Akenji, L., Bengtsson, M., Toivio, V., Lettenmeier, M., Fawcett T., Parag, Y., Saheb Y., Coote, A., Spangenberg, J.H., Capstick, S., Gore, T., Coscieme, L., Wackernagel, M. & Kenner, D. (2021). 1.5-Degree Lifestyles: Towards A Fair Consumption Space for All. Hot or Cool Institute, Berlin.
<https://hotorcool.org/1-5-degree-lifestyles-report/>

Fullagar, S., Wilson, E., & Markwell, K. (2012). *Slow tourism: Experiences and mobilities*. Channel View Publications.

Byway (2023). Haettu 12.2.2023 osoitteesta: <https://www.byway.travel/about>

Conway, D., & Timms, B. F. (2012). Are Slow Travel and Slow Tourism Misfits, Compadres or Different Genres? *Tourism recreation research*, 37(1), 71–76.

Dickinson, J. & Lumsdon, L. (2010). *Slow travel and tourism*. Earthscan.

Eckhardt, J., Aapaoja, A., Nykänen, L., Sochor, J., Karlsson, M. & König, D. (2018). The European Roadmap 2025 for Mobility as a Service.

EU (2023). Rautatieliikenne. Haettu 8.8.2023 osoitteesta: https://www.europarl.europa.eu/erpl-app-public/factsheets/pdf/fi/FTU_3.4.5.pdf

Gössling, S. (2019). Celebrities, air travel, and social norms. *Annals of tourism research*, 79, 102775.
<https://doi.org/10.1016/j.annals.2019.102775>

Gössling, S., Hanna, P., Higham, J., Cohen, S., & Hopkins, D. (2019). Can we fly less? Evaluating the 'necessity' of air travel. *Journal of air transport management*, 81, 101722.
<https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2019.101722>

HIAP. Helsinki International Artist Programme. <https://www.hiap.fi/ecotravel/>

Higgins-Desbiolles, F. (2018). Sustainable tourism: Sustaining tourism or something more? *Tourism management perspectives*, 25, 157–160. <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2017.11.017>

Oh, H., Assaf, A. G., & Baloglu, S. (2016). Motivations and Goals of Slow Tourism. *Journal of travel research*, 55(2), 205–219.

UK govt's top innovation agency backs 'slow' travel company born during the pandemic with £1.1M funding. (2021). Haettu 15.5.2023 osoitteesta: <https://www.uktech.news/featured/uk-govts-top-innovation-agency-backs-slow-travel-company-born-during-the-pandemic-with-11m-funding-20210706>

Klarin, A., Park, E., Xiao, Q., & Kim, S. (2023). Time to transform the way we travel?: A conceptual framework for slow tourism and travel research. *Tourism management perspectives*, 46.

Koneensäätio. (2022). Hidas matkustaminen opettaa katsomaan toisin.
<https://koneensaatio.fi/tarinat-ja-julkaisut/hitaasti-matkustaen-ja-kestavyytta-vaalien/>

KOSEK. (2023a). Retkibussi Keski-Pohjanmaa. <https://www.kosek.fi/hankkeet/retkibussi-keski-pohjanmaa/>

KOSEK. (2023b). Retkibussi vihreämpi matkaketju-hanke. <https://www.kosek.fi/hankkeet/retkibussi-vihreampi-matkaketju-hanke/>

Lumsdon, L. & McGrath, P. (2011). Developing a conceptual framework for slow travel: a grounded theory approach. *Journal of Sustainable Tourism*, 19(3), 265–279.

Luontoon.fi. (2022). Paimenviikot. Haettu 15.6.2023 osoitteesta:
<https://www.luontoon.fi/vapaaehtoistoiminta/paimenviikot>

Metsähallitus (2022). Olisiko aika lähteä luonnonsuojelulomalle – Metsähallituksen huippusuositusten Paimenviikkojen haku alkaa maanantaina 23.1.2023
osoitteesta: <https://www.metsa.fi/tiedotteet/metsahallituksen-huippusuositusten-paimenviikkojen-haku-alkaa-23-1-2023/>

Salmela, T., Nevala, H., Nousiainen, M., & Rantala, O. (2021). Proximity tourism: A thematic literature review. *Matkailututkimus*, 17(1), 46-63.

Serdane, Z., Maccarrone-Eaglen, A., & Sharifi, S. (2020). Conceptualising slow tourism: A perspective from Latvia. *Tourism recreation research*, 45(3), 337-350. <https://doi.org/10.1080/02508281.2020.1726614>

Visit Finland (2020). Matkailija 20230-skenaariot.
<https://www.businessfinland.fi/490529/globalassets/julkaisut/visit-finland/tutkimukset/2021/matkailija-2030--skenaariot.pdf>

VR. Näin pääset Lapin kohteisiin junalla. Haettu 8.8.2023 osoitteesta: <https://www.vr.fi/lappiin-junalla>

KUVAT:

Kuva 1. Matkailututkimuksen kandidaatintutkielmien kooste.

Kuva 2. Kuvaleike sivustolta MyHelsinki, Viisi reittiä Helsinkiin maata pitkin matkustaen. Haettu 5.5.2023, osoitteesta: <https://www.myhelsinki.fi/fi/info/viisi-reitti%C3%A4-helsinkiin-maata-pitkin-matkustaen>

Kuva 3. Kuvaleike sivustolta Rome2Rio, Reittihaku Kittilä-Berliini. Haettu 20.5.2023, osoitteesta: <https://www.rome2rio.com/map/Kittil%C3%A4/Berlin>

Kuva 4. Kuvaleike sivustolta Interrail, interrail-kartta. Haettu 20.5.2023, osoitteesta: <https://www.interrail.eu/en/plan-your-trip/interrail-railway-map>

Kuva 5. Experience design 1, videografia-toimeksiannon kooste.

Kuva 6. Kuvaleike sivustolta Byway, Etusivu. Haettu 11.6.2023, osoitteesta: <https://www.byway.travel/>

Kuva 7. Kuvaleike sivustolta Facebook, Retkibussi-mainos. Tallennettu 16.6.2023.

Kuva 8. Kuvaleike sivustolta Luontoon.fi, Metsähallitus, Paimenkohteet 2023. Haettu 20.11.2023, osoitteesta: <https://www.luontoon.fi/vapaaehtoistoiminta/paimenviikot>

Kuvituskuvat: Unsplash (<https://unsplash.com/>) ja Canva (<https://www.canva.com/>)
