



Lapin yliopisto

Tiedekunta: Yhteiskuntatieteellinen tiedekunta

Työn nimi: Vaikuttavaa sidosryhmäyhteistyötä pyörämatkailun kehittämiseksi: Sisällönanalyysi sidosryhmäyhteistyön vaikuttavuudesta

Tekijä: Joonas Hiltunen

Koulutusohjelma / opetuskokonaisuus / oppiaine: Matkailututkimus

Ohjaaja: yliopistonlehtori Maria Hakkarainen

Työn laji: Pro gradu -tutkielma

Sivumäärä: 54 sivua

Vuosi: 2026

Tiivistelmä:

Tutkielmassa pyrittiin selvittämään, millaisia toimia pyörämatkailun kehittämishankkeissa tulisi tehdä, että kehitystoimet olisivat mahdollisimman vaikuttavia. Aihe valittiin käytännön tarpeen vuoksi, sillä hankkeiden parissa työskennelleet asiantuntijat ovat tunnustaneet yleiseksi haasteeksi toimenpiteiden ja tulosten jatkohyödyntämisen varmistamisen hankkeiden päättymisen jälkeen. Tärkeänä osana aihetta käsiteltiin yksityisteiden pyörämatkailukäyttöön liittyviä yhteistyön tapoja ja niiden merkitystä pyörämatkailureittien tulevaisuuden kannalta. Yksityisteihin liittyvät selvitykset tehtiin Varsinais-Suomen liiton osana toimivan, kestävän kehityksen asiantuntijaorganisaatio Valonian toimeksiantona. Toimeksianto liittyi Kattavammat pyöräilyverkostot ja palvelut yhteistyöllä (KAPU) -hankkeeseen, jossa kirjoittaja työskenteli tutkimusavustajana ja jossa myös tutkielmassa käytettävä haastatteluaineisto kerättiin.

Tutkielman teoreettisena taustana hyödynnettiin erityisesti sidosryhmäteoriaa, jonka avulla sidosryhmäyhteistyön vaikuttavuutta tarkasteltiin. Ilmiötä tarkasteltiin sosiaalisen konstruktionismin paradigman kautta. Metodologiana käytettiin laadullista lähestymistapaa. Aineistonkeruumenetelmänä hyödynnettiin asiantuntijahaastatteluita ja aineiston analyysimenetelmänä laadullista sisällönanalyysia, joka toteutettiin käytännössä teemoittelun ja luokittelun avulla.

Tulokseksi todettiin, että vaikuttavuuden parantamiseksi sidosryhmäyhteistyön tulisi olla sekä henkilökohtaisiin että ryhmätapaamisiin perustuvaa ja etenkin säännöllistä. Erityisen tärkeää olisi myös sopia hankkeen jälkeisten toimenpiteiden vastuista mahdollisimman tarkkaan ja mahdollisimman aikaisin, jotta toimien käytäntöönvienti voitaisi varmistaa. Sidosryhmäyhteistyötä tulisi yleisestikin koordinoida laadukkaasti. Hankkeiden tuloksista olisi tärkeää raportoida saavutettavasti ja pysyvästi. Vaikuttavuuden kehittämisen esteenä ovat etenkin resurssien puute sekä vajaasti määritellyt tavoitteet ja seurantamenetelmät. Yksitysteiden osalta toimimiseen käytetään pääasiassa kahta tapaa; kirjekäytäntöä ja kirjallista sopimista, joista vaikuttavuuden maksimoimiseksi tulee valita se, joka nähdään kunkin tapauksen ja resurssien puitteissa soveltuvimmaksi. Tuloksia voi soveltaa erityyppisissä tutkimus- ja kehittämishankkeissa, mutta erityisesti erilaisissa matkailu- ja varsinkin reitinkehityshankkeissa.

Jatkotutkimuksissa voidaan syventyä lisää muihinkin kuin yhteistyöhön liittyviin vaikuttavuuteen vaikuttaviin tekijöihin, tarkastella laajemmin myös muiden kuin hankkeiden parissa työskennelleiden asiantuntijoiden ja muiden aiheeseen liittyvien sidosryhmien näkökulmia, sekä kehittää nykyistä tarkempia ja toimenpidetyyppikohtaisia menetelmiä vaikuttavuuden mittaamiseen ja vertailuun.

Avainsanat:

pyörämatkailu, kestävä matkailu, kehittämishanke, sidosryhmäyhteistyö, vaikuttavuus, yksityistie, sisällönanalyysi

Sisällys

1	Johdanto	5
1.1	Aiheen taustaa	5
1.2	Pyörämatkailun kehittäminen kirjallisuudessa	8
1.3	Tutkimusasetelma	9
1.4	Metodologia	11
2	Vaikuttavan sidosryhmäyhteistyön teoreettinen tausta	13
2.1	Sidosryhmäteoria	13
2.2	Sidosryhmäyhteistyö	14
2.3	Hankekehittämisen vaikuttavuus	16
2.4	Sidosryhmäyhteistyön vaikuttavuus	19
3	Metodologia	21
3.1	Paradigma	21
3.2	Aineistonkeruumenetelmä	22
3.3	Sisällönanalyysi	25
3.4	Tutkimusetiikka	27
4	Sisällönanalyysi sidosryhmäyhteistyön vaikuttavuudesta	29
4.1	Sidosryhmät	29
4.2	Sidosryhmäyhteistyö	32
4.3	Vaikuttavuus ja sidosryhmäyhteistyö	34
4.3.1	Vaikuttavuuden haasteet	34
4.3.2	Vaikuttavuus yhteistyöllä	35
4.4	Muut vaikuttavuustekijät	41
4.5	Toimintatavat yksityisteillä	43
4.5.1	Yksityisteiden merkitys ja eri toimintatavat	43
4.5.2	Kirjekäytännön puoltaminen	45
4.5.3	Kirjekäytännön kyseenalaistaminen	50
5	Tulokset	53
5.1	Tärkeimmät sidosryhmät	53

5.2	Vaikuttavuus yhteistyöllä	53
5.3	Muut vaikuttavuustekijät	54
5.4	Yksityistiekäytännöt	56
6	Pohdinta	57
	Lähteet	59
	Taulukko 1. Konstruktivismin piirteet (Andrews, 2012; Jennings; 2010; Lüthje, 2021; Puusa, 2011).	22
	Taulukko 2. Haastattelujen käyttö (mukaiillen Alastalo & Åkerman, 2010).	24
	Taulukko 3. Haastateltavat.	27
	Taulukko 4. Sidosryhmät Suomen pyörämatkailun kehittämisessä, haastateltavien (H1-H5) mukaan.	30
	Taulukko 5. Yleisimmät toimintatavat yksityisteiden pyörämatkailureittikäytössä.	45
	Taulukko 6. Yksityistiekäytäntöjen edut ja haasteet.	56

1 Johdanto

1.1 Aiheen taustaa

Tutkimusaihe valittiin käytännön tarpeen vuoksi, sillä pyörämatkailun olosuhteita kehitetään erilaisten kehittämishankkeiden kautta paljon ja useiden eri rahoituslähteiden mahdollistamana, mutta kehittämishankkeissa työskennelleet asiantuntijat ovat huomanneet hankkeissa tuotettujen toimenpiteiden jatkuvuuden ja sitä kautta pitkän aikavälin vaikuttavuuden varmistamisen olevan haastavaa.

Tutkimuksen avulla pyritään siis löytämään vastauksia siihen, kuinka kehittämishankkeiden vaikuttavuutta eli käytännössä tavoitteiden toteutumista voidaan parantaa pitkällä aikavälillä, eli kuinka voidaan varmistua siitä, että toteutetut kehittämistoimenpiteet todella vaikuttavat siten kuin on suunniteltu. Vaikuttavuudella tarkoitetaan tässä yhteydessä pääasiassa yhteiskunnallista vaikuttavuutta, sillä kuten myöhemmin johdannossa tarkemmin perustellaan, pyörämatkailulla on potentiaalia tuottaa monimuotoisia positiivisia vaikutuksia yhteiskunnan eri osa-alueisiin, mikä on yleensä keskeinen kriteeri monien hankerahoitusten saamiselle. Usein hankekehittämistä tehdään sidosryhmäyhteistyön avulla, ja tutkielmassa keskitytäänkin erityisesti yhteistyön keinoihin. Keskeinen käsiteltävä teema vaikuttavuuteen liittyen on myös yksityisteiden vastuullinen huomioiminen erityisesti pyörämatkailureittien ja -reitistöjen kehittämisessä, sillä yksityisteiden tiekunnat ja maanomistajat ovat tärkeitä sidosryhmiä, joiden kanssa toimimisen käytännöt kuitenkin vaihtelevat.

Pyörämatkailun kehitystä Suomessa koordinoi ja sidosryhmiä toi aiemmin yhteen erityisesti Pyörämatkailukeskus (Bikeland), joka toimi vuosina 2020-2025, mutta pyörämatkailun kasvavasta suosiosta huolimatta valtion myöntämä rahoitus pyörämatkailukeskukselle lopetettiin (Pyörämatkailukeskus, 2021). Tämä korostaa tutkielman pääongelmaa eli sitä, että hankkeiden ja sidosryhmien koordinointia sekä toimien vaikuttavuuden kehittämistä tarvitaan entistäkin enemmän.

Tutkimuksen keskeisimpiä käsitteitä ovat pyörämatkailu, sidosryhmäyhteistyö ja vaikuttavuus, mutta taustalla vaikuttavina käsitteinä myös kestävä kehitys ja kestävä matkailu, joihin pyörämatkailu liittyy tiiviisti, sillä se on eräs mahdollisista tavoista operationalisoida kestävä matkailua. Vaikuttavuuden käsite on niin ikään tiiviissä yhteydessä kestävyuden käsitteeseen, sillä molempien keskeisenä sisältönä on tulevaisuuteen vaikuttaminen ja sen turvaaminen.

Pyöräilyn olosuhteita yleisesti on hyödyllistä kehittää, koska sen kautta yhteiskunnassa voidaan edistää merkittäviä hyötyjä kansanterveydelle, ympäristölle ja taloudelle (kts. esim. Ciascai ym.,

2022). Pyörämatkailun avulla voidaan tuoda elinvoimaa sekä kaupunkialueille että maaseuduille, sillä pyörämatkailijat käyttävät palveluita tiheästi ja jättävät paikallisiin palveluihin keskimäärin muita matkailijasegmenttejä enemmän rahaa (kts. esim. McKibbin, 2014). Pyörämatkailun avulla pystytään myös syventämään matkakokemuksen elämyksellisyyttä ja korostamaan matkailun merkityksellisyyttä, hidastuneen tahdin mahdollistamana (kts. esim. Tuulentie, 2025).

Kestävän kehityksen ja siten myös kestävän matkailun tavoitteisiin pyörämatkailun edistämällä voidaan siis vastata monin tavoin, ja tarve sille myös kasvaa. Matkailualan ilmastotoimia koskevassa Glasgow:n sopimuksessa (2021) todetaan matkailualan päästöjen kasvaneen 60 % jo vuosien 2006 ja 2016 välillä. Sopimuksessa sitoudutaan puolittamaan päästöt vuoteen 2030 mennessä ja saavuttamaan nollapäästöisyys mahdollisimman pian, mutta viimeistään vuonna 2050. Tämä on tärkeää ja asialla on kiire, sillä olemme edelleen riippuvaisia fossiilisesta energiasta sekä kestäättömästä maankäytöstä ja kulutuksesta, vaikka ne aiheuttavat merkittäviä haittoja ja riskejä. (Glasgow Declaration, 2021.) Myös Peetersin & Pappin (2024, s. 1784) mukaan matkailun päästöt kasvavat edelleen, vaikka monilla aloilla päästöt ovat jo kääntyneet laskuun. Nollapäästöisyyden tavoitteeseen on kuitenkin mahdollista päästä myös aiheuttamatta haittaa matkailuelinkeinolle, kehittämällä ja suosimalla vähäpäästöisiä vaihtoehtoja, edistämällä käytöksenmuutosta sekä tekemällä pitkän aikavälin suunnitelmia (Peeters & Papp, 2024, s. 1805). Pyörämatkailulla onkin näihin teemoihin liittyen suuresti potentiaalia valjastettavissa.

Pyörämatkailijat ovat kasvava, laajasti palveluita käyttävä ja taloudellisesti merkittävä kohderyhmä. Vaikka pyörämatkailijat eivät olekaan homogeeninen ryhmä, on tiettyjä yhteisiä erityistarpeita, kuten pyöräily-ystävällisen infrastruktuurin sekä palveluiden tarve, joiden huomioiminen on kannattavaa, kun pyritään houkuttelemaan pyörämatkailijoita tietyille alueille. Pyöräilyä yleisesti edistävät toimenpiteet vastaavat siten useimmiten myös pyörämatkailun tarpeisiin, sekä toisinpäin. Pyöräilyn ja kävelyn lisääntyessä kaupunkien tilankäyttö tehostuu ja ruuhkautuminen vähenee, mikä hyödyttää kaikkia liikennemuotoja. Helsingin kaupungin vuonna 2014 tekemän selvityksen mukaan 20 miljoonan investointiohjelmalla saavutettiin 774 miljoonan euron arvoiset hyödyt. (Kävely ja pyöräliikenne osana liikennejärjestelmää, 2024.) Vaismaan ym. (2011, s. 17) mukaan pyöräilyn ja kävelyn edistäminen vähentää ruuhkaisuutta, ympäristövaikutuksia ja liikennemuotojen välisiä konflikteja sekä parantaa turvallisuutta ja esteettömyyttä; mikä kaikki lisää viihtyisyyttä, joka on keskeistä myös pyörämatkailun kannalta.

EU:n julkaisemassa Pyöräilyä koskevassa eurooppalaisessa julistuksessa (2021, s. 1-4.) todetaan pyöräilyn olevan yksi kestävimmistä, terveellisimmistä ja tehokkaimmista liikennemuodoista ja sillä on suuri merkitys EU:n ilmastoon, päästöttömyyteen ja energiatehokkuuteen liittyvien tavoitteiden osalta. Lisäksi pyöräilyolosuhteiden kehittäminen edistää sosiaalista osallisuutta, parantamalla

marginalisoitujen ryhmien, kuten vammaisten, liikuntarajoitteisten sekä eri ikäisten ja sukupuolisten henkilöiden liikkumismahdollisuuksia. (Pyöräilyä koskeva eurooppalainen julistus, 2021, s. 1-4.)

Pyöräilyn lisääminen vastaa ympäristöongelmien lisäksi myös liikkumattomuuden aiheuttamiin haittavaikutuksiin. Liikkumattomuus on suuri yhteiskunnallinen haaste, joka aiheuttaa valtavat kustannukset yhteiskunnalle, noin 3 miljardia euroa vuodessa. Pyöräilyn ja kävelyn lisääminen on loistava tapa ehkäistä liikkumattomuuden aiheuttamia terveyshaittoja ja niistä aiheutuvia kustannuksia. (Vasankari & Kolu, 2018; Kävely ja pyöräiliikenne osana liikennejärjestelmää, 2024.)

Tutkimusaiheen keskeisin teoreettinen lähestymistapa on sidosryhmäteoria, jonka kautta tutkimusaihetta tarkastellaan. Teorian loi filosofian tohtori R. Edward Freeman vuonna 1984 (Freeman, 1984) ja se keskittyy perinteisesti yritysten yhteiskunnallisiin vaikutuksiin ja yrityksiin liittyvien sidosryhmien näkökulmien huomiointiin, ja sen kautta yhteiseen arvonluontiin (esim. Arvidsson 2011; Buchholz & Rosenthal 2004; Freudenreich ym. 2020; García-Rosell, 2013; Hemmati, 2001; Phillips, ym., 2019). Sidosteorian yleisen yrityskeskeisen näkökulman sijaan teoriaa kuitenkin sovelletaan tutkimuksessa niin, että keskiössä olevia toimijoita ovat yritysten sijaan kehittämishankkeet ja niiden sidosryhmät. Yritykset ovat siten tässä tapauksessa sidosryhmiä muiden joukossa. Sidosteorian voi määritellä monin tavoin, mutta yleisimmin sen on määritelty tarkoittavan yksilöä tai ryhmää, johon toimet, päätökset ja tavoitteet vaikuttavat, tai joka vaikuttaa niihin (Carroll 1996, p. 74). Sidosteorian avulla tutkielmassa tarkastellaan sidosteorian välistä yhteistyötä ja sen vaikuttavuutta.

Buchholtzin & Rosenthalin (2004) mukaan sidosteorian on syntynyt yritysten ja hallitusten välisen hallintodynamiikan tutkimusta käsittelevän ”hallinnon jakautumisen sosiaaliset ongelmat” - ajattelun (Social Issues in Management division: SIM) pohjalta (Buchholtz & Rosenthal, 2004, s. 143). Teorian avulla pyritään uudelleenmäärittämään ja -järjestämään yrityksen toimet eettisemmiksi. Sen avulla myös pyritään tarkastelemaan yritysten suhdetta ympäröivään yhteiskuntaan (Buchholtz & Rosenthal, 2004 s. 144). Hemmatin (2001, s. 6-7) mukaan sidosteorian otetaan askel perinteisistä hierarkioista ja vallan jakautumisista eteenpäin ja sen mukaan jokaisen sidosteorian arvo ja erityislaatuinen näkökulma sekä asiantuntijuus tulisi tunnustaa, sillä nykyajan ongelmia ei pystytä ratkaisemaan vain yhden tahon resursseilla. García-Rosellin & Mäkisen (2013, s. 396) mukaan esimerkiksi matkailun kestävyyttä arvioivissa toimissa sidosteoriat on tärkeää osallistaa koko prosessiin, erityisesti tilanteissa joissa pyritään kasvattamaan ymmärrystä matkailun ekologisista ja sosiaalisista vaikutuksista.

García-Rosellin (2013, s. 15) mukaan sidosteorian eräs rajoite on, että perinteisesti teoriassa nähdään sidosteorian olevan selvästi toisistaan erotettavissa, mikä kuitenkin kieltää niiden mahdollisen limittyneisyyden. Tutkielmassa sidosteoriat nähdään pääasiassa erillisinä toimijoina, mutta myös niiden limittynyt luonne tunnustetaan.

1.2 Pyörämatkailun kehittäminen kirjallisuudessa

Pyörämatkailua yleisesti on tutkittu suhteellisen paljon ja erilaisista näkökulmista, mutta varsinaista sidosryhmäyhteistyötä ja sen vaikuttavuutta pyörämatkailun kehittämistyön kontekstissa on kuitenkin tutkittu verrattain vähän. Joitakin tutkimuksia kuitenkin löytyy muutamista eri näkökulmista.

Esimerkiksi Kumar ym. (2025) ovat tehneet aiheesta kattavan kirjallisuuskatsauksen ja kyselytutkimuksen, joiden perusteella yhteistyön tarve korostui vahvasti. Kumarin ym. (2025, s. 385) mukaan pyörämatkailuun osallistuu monimuotoisesti sidosryhmiä, joita ovat erityisesti hallintoelimet, matkailijat, palveluntarjoajat ja paikalliset asukkaat. Sidoryhmien välinen yhteistyö on keskeistä pyörämatkailutoimenpiteiden kehittämisen, suunnittelun ja käytäntöönpanon kannalta. Tutkimuksessa tarkasteltiin sidosryhmien arvoja, uskomuksia, normeja ja osallistumisen motiiveja kestävien liikkumismuotojen kuten pyöräilyn kehittämiseen liittyen hyödyntäen laajennettua arvo-uskomusnormiteoriaa (EVBN) ja siinä verrattiin asennoitumista kehittyvien ja kehittyneiden alueiden välillä. Tutkimus toteutettiin määrällisenä ja sen perusteella vahvistui jo aiemmin hyviksi todettujen osa-alueiden käyttökelpoisuus kohteiden johtamisessa käytettävään arviointiin. Kyseiset osa-alueet ovat tietoisuus, uskomukset, ympäristöhuolet, infrastruktuurin laatu ja pyöräilykokemus. Tutkimuksessa tuotettiin politiikkasuositukset kestävä matkailun kehittämiseen erityisesti kehittyvissä maissa. (Kumar ym., 2025, s. 385.)

Procopiuck ym. (2021) puolestaan tutkivat Brasilialaisen Curitiba kaupungin kontekstissa kunnallisten päätöksentekoprosessien historiaa, verraten sitä nykytilanteeseen. Tutkimuksen perusteella todettiin, että pyörämatkailun olosuhteiden kehittämiseen liittyvää valtaa tulisi jakaa julkiselta sektorilta muille sidosryhmille, mahdollistamalla tiiviimmän yhteistyön tekemistä julkisen, yksityisen ja kolmannen sektorin sekä kansalaisten välillä. Tutkimuksen mukaan todettiin myös julkisten toimijoiden välisten suhteiden olevan tällä hetkellä enemmän operationaalisia ja byrokraattisia kuin strategisia. (Procopiuck ym. 2021, s. 2075.)

Myös pyörämatkailuun sovellettavissa olevia tutkimuksia yleisemmin yhteistyön merkityksestä ja tavoista matkailun kehittämisessä on kuitenkin tutkittu enemmän. Esimerkiksi Phamin ym., (2023) tutkimuksessa tarkasteltiin yhteistyöprosessia monipuolisesti yhteistyön suunnittelusta arviointiin. Tutkimus toteutettiin kestävä suunnittelun näkökulmasta erityisesti liikamatkailun kontekstissa. Tutkimuksessa keskityttiin matkailukohteen hallinnoinnin ja johtamisen perusteena käytettävien todisteiden keräämiseen yhteistyön avulla ja käsiteltiin niiden asemaa, käyttökelpoisuutta, tyyppejä, ominaisuuksia ja haasteita. Tutkimuksen perusteella todettiin olevan keskeisen tärkeää kerätä edellä mainittuja todisteita yhdessä sidosryhmien kesken. (Pham ym., 2023, s. 673-793.)

Hankkeiden, toimenpiteiden ja yhteistyön vaikuttavuutta on tutkittu jonkin verran erilaisista näkökulmista, mutta nimenomaan pyörämatkailuun liittyvien hankkeiden kontekstissa tutkimusta ei

juurikaan löydy. Esimerkiksi Liikenne- ja viestintäministeriö Traficom (Viinikainen ym., 2023) on kuitenkin tehnyt selvityksen rahoittamiensa pyöräilyedistämishankkeiden vaikuttavuudesta. Selvitys toteutettiin kirjallisuus- ja aineistoanalyysinä, haastattelemalla avustuksia hakeneita ja hakematta jättäneitä sekä keskustelemalla konsulttiasiantuntijoiden kanssa. Selvityksessä todettiin, että hankeavustusten vaikuttavuutta liikenneturvallisuuteen ja kulkumuotojen jakaumaan on haastavaa mitata. Hankkeiden todettiin kuitenkin tuottavan joka tapauksessa muita vaikutuksia, kuten yhteistyön sekä päättäjien sitoutumisen lisääntyminen. Selvityksen perusteella ehdotetaan, että vaikuttavuutta voitaisi parantaa esimerkiksi asettamalla selkeämpiä tavoitteita ja mahdollisimman strategisella tasolla. Erityisesti liikkumisenohjauksen hankkeissa puolestaan olisi vaikuttavuutta lisäävää kohdentaa rahoitusta kokeilevampaan ja luovempaan toimintaan sekä pidentää hankkeita. Kuntahankkeiden osalta parempi koordinointi ja toimenpiteiden monistaminen parantaisi vaikuttavuutta. Tulevaisuudessa vaikuttavuutta voitaisi tutkia tekemällä hankkeille seurantatutkimuksia. (Viinikainen ym., 2023, s. 1.)

Valtioneuvoston toteuttamassa, kansainvälisen kirjallisuuskatsauksen ja asiantuntijahaastatteluiden perusteella tehdyssä selvityksessä (Mannola ym., 2021) keinoista edistää pyöräilyä ja kävelyä todettiin vaikuttavaksi korostaa pyöräilyä ensisijaisena liikkumismuotona erityisesti tiiviillä kaupunkiseuduilla, lisätä taloudellisia kannustimia ja ohjausta, lisätä poikkihallinnollista yhteistyötä ja selkiyttää vastuita, hyväksyä ja ratkaista kehittämiseen liittyvät ristiriidat, selkiyttää edistämistavoitteet, kehittää määrien seurantaa, hyödyntää digitalisaatiota tehokkaammin, täydentää infrastruktuuria sekä tehostaa ympärivuotista kunnossapitoa (Mannola ym., 2021).

Adam ym., (2020, s. 503) ovat puolestaan tutkineet kunnissa tehtyjen pyöräilyyn liittyvien linjausten vaikuttavuutta ja käsitelleet pääasiassa sitä, mitkä teot ovat vaikuttavimpia pyöräilyn lisäämiseksi ja pyöräilyn turvallisuuden parantamiseksi. Tutkimus toteutettiin haastattelemalla asiantuntijoita sekä hyödyntämällä Delphi-menetelmää. Tutkimuksen mukaan infrastruktuuri on edellytys pyöräilyn osuuden kasvattamiseksi liikennemuotona. Vaikuttavana asiana todettiin myös yleisesti pyöräilyn suhteellinen houkuttelevuus verrattuna erityisesti autoiluun. Poliittinen ja julkinen tuki todettiin myös erittäin vaikuttavaksi. (Adam ym., (2020, s. 503.)

1.3 Tutkimusasetelma

Tutkielman päätutkimuskysymys on:

- Millaisella sidosryhmäyhteistyöllä tuetaan pyörämatkailuhankkeiden vaikuttavuutta?

Lisäksi tutkimusongelmaa tarkastellaan seuraavien alakysymysten avulla:

- Millaista on hankelähtöinen sidosryhmäyhteistyö?

- Millaisia vaikuttavuuden haasteita hankkeiden sidosryhmäyhteistyössä on?
- Miten yksittäisen sidosryhmän, kuten yksityistien tiekunnan, huomioiminen voi lisätä hankekehittämisen vaikuttavuutta?

Pyörämatkailun voi määritellä monella tavalla. Sharman & Nagin (2025, s. 138) mukaan pyörämatkailulla voidaan tarkoittaa muun muassa lyhyitä pyörällä tehtäviä päivämatkoja osana muuta matkaa, yön yli tehtäviä matkoja joko itsenäisesti tai osana kaupallista kiertomatkaa, tai osallistumista pyöräilytapahtumassa pyöräilyyn tai sen seuraamiseen. Tässä tutkielmassa pyörämatkailulla tarkoitetaan toimintaympäristöstä riippumatta laajasti kaikkea vapaa-ajalla toteutettavaa polkupyörällä tehtävää liikkumista, jossa joko yövytään matkan aikana yksi tai useampi yö, tai tehdään yhden päivän aikana tapahtuvia niin sanottuja päiväretkiä joko matkakohteen tai kodin lähialueilla. Yksityisteitä tarkastellessa keskitytään nimenomaan teillä tapahtuvaan pyörämatkailuun, eli esimerkiksi maastopyöräilyä ei tämän osalta huomioida. Pyörämatkailun määritelmään ei paneuduta tämän enempää, sillä keskiössä on spesifien ja alalajikohtaisten toimenpiteiden osoittamisen sijaan se, kuinka kehittämistoimenpiteiden vaikuttavuus varmistetaan riippumatta siitä millaisista toimenpiteistä on kyse.

Yksityisteillä tarkoitetaan yksityisten tiekuntien tai muiden tieosakkaiden hallinnoimia teitä, joille voidaan myös saada erilaisia avustuksia kunnalta tai valtiolta (Yksityistiet, 2025). Yksityisteiden käyttöä tarkastellaan osana tutkimusaihetta, koska se on eräs keskeisistä asioista pyörämatkailureittien jatkuvuuden varmistamiseen liittyen. Yksityisteitä on Suomessa määrällisesti paljon, lähes viisinkertainen määrä valtion teihin verrattuna (Yksityistiet, 2025). Yksityistiet ovat merkittäviä pyörämatkailulle edellä mainitun lisäksi siksi, että ne ovat useimmiten maisemallisesti miellyttäviä ja liikennemääriltään useimmiten julkisia teitä rauhallisempia.

Pyörämatkailun voidaan nähdä olevan eräs tapa operationalisoida kestäväää ja hidasta matkailua, sillä sen avulla voidaan edistää monenlaisia kestävään kehitykseen liittyviä tavoitteita. Vastaavasti yksityisteiden käytön huomioinnin voidaan nähdä olevan kestävään ja vaikuttavan pyörämatkailun kehittämisen operationalisointia entistä lähemmäksi käytännön toimenpiteitä. Yksityisteiden oikeanlainen huomioinnin voikin nähdä olevan eräs keskeisessä asemassa olevista asioista erityisesti reittikehityskeskeisten pyörämatkailuhankkeiden vaikuttavuutta tarkasteltaessa, sillä toimintatavoissa on suuresti vaihtelua alueiden välillä ja esimerkiksi sosiaalisen toimiluvan huomioinnin taso ja tavat voivat olla hyvin erilaisia, vaikka toimintatavat vaikuttavat reittien tulevaisuuteen oleellisesti.

Tutkielman teoreettinen viitekehys muodostuu siis pääasiassa yllä määritellyn pyörämatkailun sekä sidosryhmäyhteistyön ja vaikuttavuuden käsitteiden kautta. Kestävään kehityksen, kestävään matkailun ja hitaan matkailun käsitteet liittyvät aiheeseen keskeisinä taustamäärittäjinä, joita viedään lähemmäs

käytäntöä muiden käsitteiden avulla. Taustalla vaikuttavana teoriana sovelletaan erityisesti sidosryhmäteoriaa.

Kestävällä kehityksellä tarkoitetaan ihmistoiminnan ekologisten, sosiokulttuuristen ja taloudellisten vaikutusten huomioimista niin, että yhteiskunnat ja ympäristöt pysyisivät toimintakykyisinä ja hyvinvoivina vielä tulevaisuudessakin (kts. esim. Waas ym, 2010). Kestävällä matkailulla tarkoitetaan sellaisten matkailutoimintojen luomista, jossa edellä mainitut kestävän kehityksen osa-alueet ja tavoitteet tulevat huomioituiksi. Matkailun vaikutuksia sosiaalisiin- ja luonnonympäristöihin on tutkittu ainakin 70-luvulta asti, mutta varsinaisesti käsitettä “kestävä matkailu” on käytetty 90-luvulta alkaen. (Buckley, 2012.)

Hitaalla matkailulla tarkoitetaan yleensä lihasvoimin tai muuten maata pitkin liikkumista, eli kulkemisen tapa on keskeinen osa hidasta matkailua. Siihen liittyy keskeisesti ajatus tahdin hidastamisesta ja syvällisemmästä keskittymisestä sekä matkakohteisiin että matkaan itseensä, ja se nähdäänkin usein länsimaisen kiireisen elämäntavan kritiikkinä. Myös ympäristöystävällisyys on keskeinen osa hidasta matkailua. (Tuulentie, 2025, s. 8.)

Sidosryhmän voi määritellä monin tavoin, mutta yleisimmin sen on määritelty tarkoittavan yksilöä tai ryhmää, johon organisaation toimet, päätökset ja tavoitteet vaikuttavat, tai joka vaikuttaa niihin (Freeman, 1984). Sidosryhmäyhteistyöllä tarkoitetaan näiden toimijoiden välillä tehtävää yhteistoimintaa, jota tarkastellaan tutkielmassa pääasiassa sidosryhmäteorian kautta (mm. Buchholz & Rosenthal, 2004).

Vaikuttavuudella tutkielmassa tarkoitetaan yhteiskunnallista vaikuttavuutta, mikä on oleellista erityisesti julkisella rahoituksella toteutettavien kehittämishankkeiden ollessa kyseessä. Tarkemmin ottaen vaikuttavuudella tarkoitetaan tässä kontekstissa sitä, kuinka kestävä jatkuvuus kehittämistoimenpiteille ja tuloksille pystytään hankkeiden aikana luomaan, erityisesti sidosryhmäyhteistyön kautta.

Teoreettisen viitekehyksen taustalla vaikuttaa sosiaalisen konstruktionismin paradigma, jossa nähdään todellisuuden olevan sosiaalisesti ihmisten välillä rakentuneiden merkitysten ja arvojen muodostama, mutta joka kuitenkin samanaikaisesti tunnustaa myös objektiivisen todellisuuden olemassaolon (Lüthje 2021; Andrews 2012, s. 44).

1.4 Metodologia

Tutkimuksessa käytetään menetelmänä laadullista sisällönanalyysia, joka tehdään KAPU-hankeessa kerätylle asiantuntijahaastatteluaineistolle. Tutkimus toteutettiin aineistolähtöisesti ja laadullisia tutkimusmenetelmiä hyödyntäen. Tutkielmassa käytetty aineisto kerättiin haastattelemalla tarkastellun

teeman eli pyörämatkailun kehittämisen parissa työskenteleviä ja/tai työskennelleitä asiantuntijoita. Asiantuntijahaastattelut toteutettiin osana KAPU (Kattavammat pyöräilyverkotot ja palvelut yhteistyöllä) -hanketta. Haastattelurunko suunniteltiin sidosryhmäteorian tukemana siten, että kysymysten avulla pyrittiin muodostamaan laaja kuva siitä, mitä kaikkia sidosryhmiä pyörämatkailun kehittämisessä tarvitaan ja miksi, ja sitä kautta edistämään nykyistä reilumpaa ja järkevämpää vastuunjakoa. Kuten esimerkiksi Puusa (2011, s. 73.) toteaa, haastatteluaineiston tulkinnasta muodostuu sosiaalinen konstruktio. Tämän vuoksi onkin erityisen luontevaa nähdä tiedon ja todellisuuden muodostuvan sosiaalisen konstruktionismin paradigman kautta.

Aineistoksi valittiin analysoitavaksi haastatteluista viisi (5) soveltuvinta sen perusteella, kuinka saadaan muodostettua aiheesta mahdollisimman monipuolinen ja kattava kokonaiskuva ilman tarpeetonta toistoa. Valituilla haastateltavilla yhdessä tarkasteltuna on kokemusta pyörämatkailun kehittämisestä lähes kaikista Suomen maakunnista, ja heidän näkökulmansa kattavat keskeisimmät muissakin haastatteluissa esiintyneet näkökulmat sekä kehitysehdotukset. Haastattelut toteutettiin henkilökohtaisina yksilöhaastatteluina ja pääasiassa vain kirjoittajan haastattelemana, mutta yhdessä haastattelussa mukana oli yhteensä kolme haastattelijaa (haastateltava 4) ja yksi haastatteluista toteutettiin kahdessa osassa (haastateltava 2). Haastattelut toteutettiin puolistrukturoidusti ja litteroitiin kokonaisuudessaan peruslitteroinnin mukaisesti, mutta haastatteluun liittymättömät asiat, kuten häiriöihin ja keskeytyksiin liittyvä puhe jätettiin litteroimatta.

Aineisto analysoitiin laadullisin menetelmin, laadullisen sisällönanalyysin keinoin, ja kyseiseen menetelmään kuuluvista perinteisistä työtavoista teemoittelua ja luokittelua hyödyntäen. Sisällönanalyysissä analyysin ja tulkinnan vaiheet ovat yhteenkietoutuneita ja päättelyyn perustuvia, ja sen kautta pyritään ilmiön käsitteellisempään ymmärrykseen. (Puusa, 2011b, s. 117.) Tutkimus toteutettiin aineistolähtöisesti ja teoriasidonnaisesti eli abduktiivisesti, mikä tarkoittaa, että teoria muodostetaan aineiston pohjalta (Puusa, 2011b, s. 120-123).

Viimeinen vaihe analyysin jälkeen on tulosten tulkinta ja selittäminen, mikä on kenties tärkein tutkimuksen vaihe, vaikkakin kuten edellä mainittiin, analyysi ja tulkinta kietoutuvat osittain toisiinsa ja joidenkin mukaan ne ovat jopa erottamattomat. Tulkinnassa aiempien koontien avulla tehdään synteesejä ja niiden kautta johtopäätöksiä. Tulkinnassa pohditaan ja selkiytetään ilmenneitä merkityksiä. Laadulliseen tutkimukseen kuuluu, että eri tutkijat voivat tehdä samasta aineistosta eri tulkintoja. Tärkeintä on kuitenkin tarkkailla, vastataanko lopulta tutkimuskysymyksiin. (Puusa, 2011b, s. 123-124.) Luotuja luokkia vertailemalla, jäsentämällä ja tulkitsemalla edelleen niitä erottavia ja yhdistäviä tekijöitä päästään lopulta analyysin tuloksiin (Ruusuvoori ym, 2010). Käytettyjä menetelmiä käsitellään tarkemmin varsinaisessa metodologialuvussa 3, kuten myös tutkimusetiikkaan liittyviä seikkoja.

2 Vaikuttavan sidosryhmäyhteistyön teoreettinen tausta

2.1 Sidoryhmäteoria

Tutkimusaihetta tarkastellaan sidoryhmäteorian kautta, jossa on perinteisesti keskiössä yritysten yhteiskunnallisten vaikutusten ja yrityksiin liittyvien sidoryhmien näkökulmien huomiointi, ja sen kautta yhteinen arvonluonti (esim. Arvidsson 2011; Buchholz & Rosenthal 2004; Freeman, 1984; Freudenreich ym. 2020; García-Rosell, 2013; Hemmati, 2001; Phillips, ym., 2019). Perinteisen yrityskeskeisen näkökulman sijaan teoriaa kuitenkin sovelletaan tutkimuksessa niin, että keskiössä olevia toimijoita ovat yritysten sijaan kehittämishankkeet ja niihin liittyvät sidoryhmät.

Sidoryhmällä tarkoitetaan yksilöitä tai ryhmiä, jotka vaikuttavat organisaation toimiin, päätöksiin ja tavoitteisiin, tai joihin edellä mainitut vaikuttavat, kuten sidoryhmäteorian luoja R. Edward Freeman (1984) on määritellyt. Sidoryhmäteorian avulla tutkielmassa tarkastellaan sidoryhmien välistä yhteistyötä ja sen vaikuttavuutta.

Sidoryhmäteoriaa on käsitelty tutkimuksissa paljon. Esimerkiksi Buchholtz & Rosenthal (2004) ovat käsitelleet teoriaa ja heidän mukaansa sidoryhmäteoria on syntynyt yritysten ja hallitusten välisen hallintodynamiikan tutkimusta käsittelevän "hallinnon jakautumisen sosiaaliset ongelmat" -ajattelun (Social Issues in Management division: SIM) pohjalta (Buchholtz & Rosenthal, 2004, s. 143).

Perinteisesti teorian avulla pyritään uudelleenmäärittämään ja -järjestämään yrityksen toimet eettisemmiksi. Sen avulla myös pyritään tarkastelemaan yritysten suhdetta ympäröivään yhteiskuntaan (Buchholtz & Rosenthal, 2004 s. 144).

Hemmatin (2001, s. 6-7) mukaan sidoryhmäteoriassa otetaan seuraava askel perinteisistä hierarkioista ja vallan jakautumisista eteenpäin. Jokaisen sidoryhmän arvo ja erityislaatuinen näkökulma sekä asiantuntijuus tulisi tunnustaa, ja sen vuoksi kaikilla tulisi myös olla sananvaltaa. Teoriassa myös otetaan askel eteenpäin nykyisestä demokraattisesta paradigmasta, jonka nähdään olevan vajavainen parhaiden käytäntöjen luomiseksi, sillä monia nykypäivän ongelmia ei pystytä ratkaisemaan vain yhden päätäntävällässä olevan tahon toimesta, vaan niihin tarvitaan yhteistyötä kaikkien osallisten välillä, sekä ongelmanratkaisussa, niiden käytäntöönviennissä että tulosten seurannassa. (Hemmati, 2001, s. 6-7.)

García-Rosellin (2013, s. 21) mukaan sidoryhmäteorian yksittäisiin sidoryhmiin keskittyvän koulukunnan tilalle on monien tutkijoiden mukaan tullut vaihtoehtoinen tapa ajatella sidoryhmäteoriaa ennemminkin dynaamisten ja monenkeskisten sidoryhmäverkostojen kautta. Esimerkiksi Buchholtz & Rosenthal (2005, 147) ajattelevat sidoryhmien olevan vääjäämättä yhteydessä toisiinsa monin tavoin. Eräs perinteisen sidoryhmäteorian rajoitteista on myös, että siinä nähdään sidoryhmien olevan selvästi erotettavissa toisistaan, mikä kuitenkin kieltää niiden

mahdollisen limittyneisyyden (García-Rosell, 2013, s. 15). Tutkielmassa sidosryhmät nähdään pääasiassa erillisinä toimijoina, mutta myös niiden limittynyt luonne tunnustetaan.

Arvidsson (2011, 268) on puolestaan todennut kestävien yhteistyösuhteiden verkostojen ylläpidon takaavan sidosryhmien arvonluonnin. Freudenreichin ym. (2020, s. 3) mukaan arvonluonnin osalta on tärkeää myös tunnistaa, millaista arvoa luodaan ja vaihdetaan ja kuinka se palvelee mitäkin sidosryhmiä. Garcia-Rosellin (2013 s. 21) esittelemä monisidosryhmänäkökulma (multi-stakeholder perspective), joka tarkoittaa analyyttistä näkökulmaa kestävyuden merkitysten ja arvojen luonnista keskustelun ja käytäntöjen kautta, voidaankin nähdä olevan mielekkäämpi tapa hahmottaa sidosryhmäyhteistyön todellista luonnetta perinteiseen sidosryhmäteoriaan verrattuna.

Pelkän sidosryhmien johtamisen sijaan voidaankin ajatella ennemminkin pyrittävän sidosryhmien väliseen dialogiin, minkä seurauksena voidaan oppia yhdessä ja tavoitella niin kutsuttua suhteellista vastuunjakoa. (Payne & Calton, 2002, s. 137). García-Rosellin & Mäkisen (2013, s. 396) mukaan sidosryhmät on tärkeää osallistaa koko prosessiin esimerkiksi matkailun kestävyyttä arvioivissa toimissa, erityisesti tilanteissa joissa pyritään kasvattamaan ymmärrystä matkailun ekologisista ja sosiaalisista vaikutuksista.

2.2 Sidosryhmäyhteistyö

Pyörämatkailu liittyy joko suoraan tai välillisesti useisiin yhteiskunnan osa-alueisiin, kuten matkailu yleisestikin. Tämän vuoksi se myös koskettaa monenlaisia sidosryhmiä, ja pyörämatkailun kehittämisessä onkin mukana laaja joukko erilaisia sidosryhmiä yhteiskunnan eri tasoilla. Kuten jo aiemminkin todettiin, sidosryhmäyhteistyön kehittäminen ja vastuun laajentaminen onkin hyvin keskeinen osa pyörämatkailun kehittämistä ja edistämistä.

Erään puolalaisen metropolialueen sisäisten kuntien välisen kaupunkipyörähanketyön kontekstissa (Kwiatkowski ym., 2024) on todettu, että pienemmät kunnat hyötyvät suurempien kuntien yleensä laajemmasta osaamisesta ja kehittyneemmistä pyöräilyyn liittyvistä käytännöistä sekä ylipäänsä laajemmista resursseista. Toisaalta suuremmilla kunnilla on myös motivaatiota tehdä laadukasta työtä omien kuntarajojensakin yli. Silti yleensä suurempien kaupunkien välillä tapahtuu enemmän vuorovaikutusta ja joissakin asioissa pienemmät kunnat jäävät pienempään rooliin. On todettu, että tiedonvaihtoa tapahtuu kahdella tavalla: 1. asiantuntijatiimien sisäisesti ja 2. asiantuntijatiimien vaikuttamana muille sidosryhmille. (Kwiatkowski ym., 2024, s. 10.) Tämän perusteella voidaan päätellä, että mahdollisesti muissakin konteksteissa pienempien toimijoiden rooliin tulee kiinnittää erityistä huomiota, jotta osapuolten näkökulmat tulevat huomioituksi varmasti tasa-arvoisesti. Pienempien kuntien huomioonottaminen on tärkeää siksikin, että rauhallisempien maaseutujen kehittämisellä pyritään vastaamaan kestävä kehityksen tarpeisiin (Petino ym. 2021, s. 17.) Toisaalta

on myös muistettava, että asiantuntijoiden rooli on keskeinen, ja usein osaaminen painottuu suurempiin kaupunkeihin.

Kwiatkowski ym. (2024, s. 12) mukaan yhteistyötä luodaan vaikutusten ajamana. Tutkimusten mukaan keskeisimpiä yhteistyön vaikuttimia ovat:

- Mahdollisuus hyötyä muiden osaamisesta
- Tiettyyn alueeseen kuulumisen vahvistaminen
- Tunne kuulumisesta ainutlaatuisten ongelmien ratkaisuun
- Tyydytys eksklusiivisten tulosten saavuttamisesta
- Asetettujen tavoitteiden saavuttaminen matalalla työpanoksella (Kwiatkowski ym., 2024, s. 12.)

Yhteistyön onnistumisen kannalta on kriittistä varmistaa odotukset eri osapuolilta, varsinaisten tavoitteiden lisäksi niin sanotusti pehmeiden seikkojen osalta, kuten esimerkiksi varmistaa yhteistyötä tekevien osapuolten tuntevan olevansa arvokas osa työtä (Kwiatkowski ym., 2024, s. 13).

Song, ym. (2021) ovat todenneet kiinalaisen Hongcunin perinne kylän matkailuun liittyvien sidosryhmien osalta, että sidosryhmien näkökulmat ja mielipiteet siitä, mitä kestävä matkailu on, eroavat toisistaan. Asukkaiden mielipiteiden myös todettiin muuttuvan matkailijamäärien kasvaessa ja siten hyötysuhteiden muuttuessa, vaikkakin yleisesti paikallista matkailukehitystä tuettiin. Tämän vuoksi onkin tärkeää pitää yllä jatkuvaa keskusteluyhteyttä sidosryhmien välillä sekä osallistaa myös asukkaita toimintaan. Toisaalta on myös tärkeää kasvattaa valtion osallistumista erilaisten säännösten muodossa, mutta samanaikaisesti kehittää paikallisten toimijoiden ymmärrystä ja osaamista kestävästä kehittämisestä, jotta alueet pystyvät hoitamaan itsejään. (Song, ym., 2021, s. 13-14.)

Pyöräilyreittejä kehitettäessä on tärkeää luoda hyvä pohja tiedon ja ehdotusten jakamiselle sekä yhteisen vision luomiselle. Vision tulee sisältää yhteiset näkemykset yritystoiminnan ja kestävä kehityksen yhdistämisen varmistamisesta sekä toimijoiden ja päätösten koordinoinnista ja sitä kautta yhteistyön vahvistamisesta (Petino ym. 2021, s. 16-17.)

Yksityisteiden kanssa toimimisen tapoja tarkastellaan erityisesti sidosryhmäyhteistyön kautta, sillä se on eräs keskeinen yhteistyön ulottuvuus pyöräilyreittien suunnittelussa ja toteuttamisessa, ja oikeanlaisilla toimintatavoilla varmistetaan reittien hyvä laatu sekä sosiaalinen hyväksyttävyys. Yksityistielaki itsessään on nykyään suhteellisen salliva ja sen mukaan säännöllinenkin pyöräily on sallittu ilman lupaa ja korvausta, eikä sitä sen vuoksi voida laillisesti estää (Yksityistielaki, 2018, 28

§). Korvauksia tien kulumisesta voidaan vaatia, mikäli korvaus on huomattavaa (Yksityistielaki, 2018, 43 §), mutta tämä on pyöräilyn kontekstissa epätodennäköistä.

Edellisestä huolimatta on sosiaalisesti vastuullista huolehtia, että varmistetaan tavalla tai toisella yksityisten tiekuntien ja maanomistajien ymmärrys ja hyväksyntä suunniteltaville pyöräreiteille. Nykyään toimitaankin pääasiassa niin sanotun kirjekäytännön mukaisesti, eli tiekunnille ja maanomistajille tiedotetaan suunnitellusta pyöräreitistä kirjeitse ja tarjotaan yhteydenottomahdollisuus (Cycling tourism, ei pvm, s. 3). Toimintatavan oikeellisuudesta ja riittävydestä on kuitenkin erilaisia mielipiteitä, joita tutkielmassa käsitellään tarkemmin asiantuntijahaastatteluiden sisällönanalyyseissä. On tärkeää myös huomioida, että kirjekäytäntö on hyväksyttävä toimintatapa ainoastaan silloin, kun reitin opastus on vain digitaalisesti toteutettu, sillä fyysisin kyltein opastettujen reittien osalta täytyy aina sopia kirjallisesti, kun opasteet ovat yleisen tiealueen ulkopuolella (Pyöräreitin opastamisen vaiheet tieverkolla, 2023, s. 5).

2.3 Hankekehittämisen vaikuttavuus

Vaikuttavuudella tarkoitetaan tässä yhteydessä pääasiassa yhteiskunnallista vaikuttavuutta, sillä kuten johdannossakin todetaan, pyörämatkailulla potentiaalia tuottaa monimuotoisia positiivisia vaikutuksia yhteiskunnan eri osa-alueisiin, minkä vuoksi pyörämatkailua kehitetäänkin jatkuvasti erilaisten julkisten rahoituskanavien kautta.

Vaikuttavuutta on käsitelty erilaisista näkökulmista ja esimerkiksi Liikenne- ja viestintäministeriö Traficom (Viinikainen ym., 2023) on tehnyt selvityksen rahoittamiensa pyöräilynedistämishankkeiden vaikuttavuudesta. Selvityksen mukaan hankeavustusten vaikuttavuutta liikenneturvallisuuteen ja kulkumuotojen jakaamaan on ensinnäkin haastavaa mitata, mutta siitä huolimatta hankkeiden todettiin kuitenkin tuottavan joka tapauksessa yhteistyön ja päättäjien sitoutumisen lisääntymistä. Selvityksen perusteella vaikuttavuutta voitaisi parantaa esimerkiksi asettamalla selkeämpiä tavoitteita ja erityisesti strategisella tasolla. Erityisesti liikkumisenohjauksen hankkeissa puolestaan vaikuttavuuden lisäämiseksi kannattaisi kohdentaa rahoitusta kokeilevampaan ja luovempaan toimintaan sekä pidentää hankkeiden toiminta-aikoja. Kuntahankkeiden osalta vaikuttavuutta parantaisi parempi koordinointi ja toimenpiteiden monistaminen. Tulevaisuudessa vaikuttavuutta voitaisi tutkia tekemällä seurantatutkimuksia hankkeille. (Viinikainen ym., 2023, s. 1.) Myös Mannolan ym. (2021., s. 151) mukaan kehittämissuunnitelmissa ja strategioissa olisi tärkeää määritellä selkeät tavoitteet, ja niiden toteutumista tulisi seurata nykyistä paremmin.

Valtioneuvoston tekemän selvityksen (Mannola ym., 2021) mukaan kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä vaikuttavimpia ovat muutenkin pääosin hyvin samankaltaiset asiat kuin yllämainitussa Traficomien selvityksessä. Mannola ym. (2021) toteavat, että olisi tärkeää korostaa pyöräilyä

ensisijaisena liikkumismuotona etenkin tiiviillä kaupunkiseuduilla, lisätä taloudellisia kannustimia ja ohjausta, lisätä poikkihallinnollista yhteistyötä ja selkiyttää vastuita, hyväksyä ja ratkaista kehittämiseen liittyvät ristiriidat, selkiyttää edistämistavoitteet, kehittää määrien seuranta, hyödyntää digitalisaatiota tehokkaammin, täydentää infrastruktuuria sekä tehostaa ympärivuotista kunnossapitoa. (Mannola ym., 2021.)

Pyörämatkailun kehittämishankkeiden keskeisenä tai vähintäänkin välillisenä tavoitteena on useimmiten pyöräilijämäärien kasvattaminen kohdealueella. Adam ym. (2020) ovat tutkineet, kuinka kunnissa tehdyt pyöräilyyn liittyvät linjaukset ja toimenpiteet vaikuttavat ja pyöräilymääriin sekä pyöräilyn turvallisuuteen autovaltaisissa kaupunkikeskustoissa. Tutkimuksen mukaan pyöräilymäärien lisäämiseksi on välttämätöntä parantaa infrastruktuuria, edistää poliittista päätöksentekoa ja pyöräilykulttuuria, mutta toisaalta tunnistaa paikalliset eroavaisuudet painotusten optimoimiseksi kullekin alueelle. Sekä objektiivinen että subjektiivinen turvallisuus nähtiin tärkeäksi. Infrastruktuurin nähtiin olevan välttämättömyys. Poliittisessa päätöksenteossa tulee nähdä kokonaiskuva ja luoda tasapaino eri liikennemuotojen välillä. Pyöräilyn suhteellisen houkuttelevuuden kasvattamisella, verrattuna erityisesti autoiluun, todettiin olevan vaikutusta pyöräilymääriin. Pyöräilykulttuurin osalta nähtiin tärkeäksi kannustaa pyöräilyn pariin sellaisia ihmisiä, jotka eivät sitä tällä hetkellä tee. (Adam ym., (2020, s. 518.) Tätä voidaan tehdä esimerkiksi poliittisen ja julkisen tuen keinoin, mikä todettiin erittäin vaikuttavaksi (Adam ym., 2020, s. 503.). Mannolan ym. (2021, s. 152) mukaan puolestaan konkreettisesti esimerkiksi sähköpyörien hankitutuet, pyörähuollon ja työsuhdepyöräilyn tukeminen, maksuton pyörän käyttö ja toisaalta autopysäköinnin maksullistaminen ovat edistäneet kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuksia. (Mannola ym., 2021., s. 152.)

Infrastruktuurin parantaminen on keskeistä myös Mannolan ym. (2021, s. 151) selvityksen mukaan, ja vahvoissa suomalaisissa pyöräilykaupungeissa kuten Jyväskylässä ja Joensuussa panostukset pyöräilyyn ja kävelyn ovat rauhoittaneet liikennettä, parantaneet liikenteen sujuvuutta sekä viihtyisyyttä keskusta-alueilla. Vahvuus näissä kaupungeissa on ollut yhteistyö poikkhallinnollisesti ja suunnittelujoiden sekä pyöräilyjärjestöjen välillä, sekä sitoutuminen tavoitteisiin, jotka on laadittu yhdessä. (Mannola ym., 2021., s. 151.) Yleisesti kehittämishankkeiden aikana tulisi päästä sellaiseen keskusteluyhteyteen, että kunnalliseen päätöksentekoon pystyttäisi todella vaikuttamaan.

Traficommin vaikuttavuus selvityksessä (Viinikainen ym., 2023) tarkastellaan erikseen 1. tieliikenteen turvallisuuden yleisavustuksia ja 2. hankeavustuksia. Yleisavustusten osalta vaikutusten mittaaminen todettiin haasteelliseksi, mutta toisaalta ei ilmennyt syitä kyseenalaistaakaan avustettavien toimintojen olemassaoloa. Silti jatkossa tulisi tehdä pitkäaikaista tieteellistä tutkimusta vaikutusten todentamisen parantamiseksi. Hankeavustusten osalta olisi hyödyllistä asettaa selkeämmin määritellyjä laadullisia tavoitteita siitä, mitä halutaan saada aikaan tietyllä määritellyllä aikavälillä. On myös hyvä kyseenalaistaa se, tuleeko valtionavustuksen olla jatkuva toimintamalli vai olisiko hankkeiden lopulta

parempi siirtää ja sisällyttää toimenpiteensä kuntien sisäiseksi toiminnaksi. Jos toimintamallin halutaan jatkuvan, sen rooli tulee kuvata tarkemmin. Hanketoimien yhdistäminen on todennäköisesti vaikuttavampaa kuin erillisten teemojen erillinen hankkeistaminen, esimerkiksi viestinnän ja markkinoinnin kehittämisen sisällyttäminen konkreettisia toimenpiteitä sisältäviin hankkeisiin. (Viinikainen ym., 2023, s. 80-81.) Myös (Mannola ym., 2021., s. 151) mukaan vaikuttavimpia käytäntöjä ovat olleet sellaiset, joissa taloudellinen ohjaus, olosuhteiden parantaminen ja tehokas viestintä yhdistetään.

Seudullinen hankkeiden koordinointi hankkeiden, kunnan sekä muun seudullisen toiminnan välillä lisää hanketoiminnan tehokkuutta. Yhteistyötä olisi hyödyllistä tehdä enemmän jo hankkeita haettaessa, mihin voitaisi ohjata pitämällä hakemusvaiheessa tehtävää yhteistyötä yhtenä hakemusten arviointikriteereistä. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmien tulisi olla tiiviisti liitoksissa kaavoitukseen sekä palveluverkkoihin ja muihin liikenneyhteyksiin. (Viinikainen ym., 2023, s. 82.)

Hankkeiden vaikutusraportointia tulee myös kehittää, sillä nykyisellään on vaikeaa todentaa missä määrin tulokset ovat todellisuudessa johtuneet hankkeen toimenpiteistä eivätkä jostakin muusta. Voisikin olla hyödyllisempää ja luotettavampaa edellyttää ennemminkin prosessivaikutusten, kuten oppien sekä onnistumisen esteiden ja edistimien arviointia. Valtionhallinto voisi avustaa vaikutusarvioinnissa ja toisaalta myös loppukäyttäjien näkökulmia olisi hyvä sisällyttää hankkeiden arviointiin näkökulmien monipuolistamiseksi. (Viinikainen ym., 2023, s. 83.)

Vaikuttavuutta parantaa, mikäli hankkeiden tuloksia ja toimintamalleja pystytään monistamaan ja skaalaamaan. Tämän vuoksi tulisi kehittää enemmän valtakunnallisia malleja. Nykyistä laajempi viestintä aiempien hankkeiden tuloksista olisi hyödyllistä, sillä muuten samankaltaisia ideoita kehitetään moneen kertaan. Tämän ehkäisyä edistäisi tiedon jakamiselle perustettava foorumi tai säännöllinen toimintatapa. (Viinikainen ym., 2023, s. 83.) Toimenpiteiden toistaminen on ongelma, joka on hankekehittämisessä usein todettu ja tämänkin tutkielman taustalla vaikuttava pääongelma. Pyörämatkailun kehittämisessä keskeinen koordinoiva toimija oli vuosina 2020-2025 Pyörämatkailukeskus eli Bikeland, jolle valtion myöntämä rahoitus kuitenkin loppui vuonna 2025.

Traficomien arviointikehikko toimii hankkeiden vaikuttavuuden arviointiin hyvin, mutta tärkein kehittämiskohde olisi arvioida nykyisen lähinnä vaikutusten ja tavoitteiden suhteen lisäksi myös hanketoiminnan kykyä tavoitteisiin vastaamiseen, kuten arviointia vaikutuksista päättävien toimijoiden ajatteluun ja asenteisiin, ja sitä kautta toimintaan. (Viinikainen ym., 2023, s. 84.) Tätä voitaisi tehdä esimerkiksi systemaattisesti toteutettavien haastatteluiden avulla.

2.4 Sidosryhmäyhteistyön vaikuttavuus

Kuten edellisten lukujen perusteella voidaan huomata, vaikuttavuus ja sidosryhmien välinen yhteistyö linkittyvät vahvasti toisiinsa. Sidosryhmien monimuotoisen osaamisen tunnistamisen ja sidosryhmien osallistamisen sekä laadukkaan koordinoinnin, mutta myös vaikuttavuusseurannan ja -mittarien kehittämisen nähdään olevan erityisen tärkeää vaikuttavuuden kehittämisen kannalta.

Sidosryhmien välisen yhteistyön aktiivisuuden on todettu korreloivan positiivisesti matkailun kehitystoimien käytäntöönviennin, markkinointiaktiiviteettien, kehityksen seurannan sekä jatkuvan kouluttamisen tason kanssa (Pjerotić ym., 2016, s. 87). Kuten Petino ym. (2021, s. 16-17) toteavat, sidosryhmien yhteisen vision luominen sen suhteen, mitä ja miten kehitetään ja kuinka yhteistyötä vahvistetaan ja koordinoidaan, on keskeistä pyöräilyreittien kehittämisessä. Xu ym. (2006, s. 145) ovat niin ikään sitä mieltä, että jaettu näkemys on lähtökohta toimivalle yhteistyölle. Xu ym. (2006, s. 144) mukaan matkailu itsessään luo yhteisymmärrystä ihmisten välille sen kautta, että sidosryhmät kuten matkailijat ja paikallisasukkaat ovat kontaktissa ja luovat suhteita keskenään, ja vaikka edellä mainitut yhteydet olisivatkin vähäisiä, ymmärryksen voidaan nähdä silti kasvavan sekä ihmisten välillä että myös erilaisia hallintoja kohtaan.

Bramwell & Sharman (1999, s. 411) toteavat, että toimivia osallistavia yhteistyön käytäntöjä edistää erityisesti moninäkökulmaisen työryhmän perustaminen, joka järjestää tapaamisia säännöllisesti, mikä auttaa näkökulmien ja tiedon jakamisessa. Kansalaisten kuulemisen esimerkiksi kyselyiden avulla nähtiin olevan myös tärkeää. Erilaisia näkökulmia omaavien sidosryhmien yhteistyönä suunniteltujen toimenpiteiden nähtiin olevan sellaisia, joita jatkokehitettiin edelleen vuosien saatossa (Bramwell & Sharman, 1999, s. 411-412). Myös Xun ym. (2006, s. 146-147) mukaan muun muassa alueiden välinen viestintä on keskeistä, erityisesti taloudellisen vaikuttavuuden ja aluekehityksen edistämiseksi.

Vallan tasaisempaa jakautumista sidosryhmien välillä voi kuitenkin olla vaikea varmistaa, sillä vaikka sidosryhmät olisivat sinänsä itsenäisiä päätöksentekijöitä, valtaa on enemmän niillä sidosryhmillä, joilla on enemmän resursseja. (Bramwell & Sharman 1999, s. 412.) Khazaein ym. (2015, s. 1049) mukaan on jo yleinen konsensus, että yhteisön sidosryhmien laajamittaisen osallistumisen nähdään olevan tärkeää kestävässä matkailun suunnittelussa, ja keskeistä on tarjota kaikille sidosryhmille samanarvoinen osallistumisen mahdollisuus, vaikkakin käytännön tasolla tässä on vielä puutteita. Sekä resurssien että sananvallan tasaisempaan jakamiseen tulisi siis kiinnittää entistä enemmän huomiota vaikuttavuuden parantamiseksi.

Myös Pjerotićin ym. (2016, s. 87) mukaan matkailun kestävässä suunnittelussa tulee luoda koordinoitu suunnitelma, joka huomioi kaikki sidosryhmät yhteiskunnan eri tasoilla, mutta erityisesti kuitenkin paikallisella tasolla, missä aktiviteetit, kohtaamiset ja sekä positiiviset että negatiiviset vaikutukset tapahtuvat. Song, ym. (2021, s. 14) toteavat niin ikään, että on tärkeää kehittää paikallisten toimijoiden

ymmärrystä ja osaamista kestävästä kehittämisestä, jotta alueilla pystytään hoitamaan sisäisiä asioita, sillä tämän kautta voidaan varmistaa toiminnan pitkäjänteisempi vaikuttavuus ja ehkäistä toiminnan väliaikaisuutta.

Dubalen ym. (2026, s. 1) mukaan ekomatkailuprojekteissa paikallisyhteisön osallistuminen on tärkeää kestävien vaikutusten aikaansaamiseksi hankkeen seuraavissa vaiheissa; alullepanossa, suunnittelussa, valvonnassa ja arvioinnissa. Erityisen tärkeää nähtiin olevan suunnitteluun osallistumisen.

Implementointiin eli käytäntöönviennin vaiheeseen osallistumisen nähtiin olevan merkityksellistä. Muiden sidosryhmien nähdään olevan tärkeää kannustaa yhdessä myös paikallisyhteisöjä mukaan hanketoimintaan. (Dubale ym, 2026, s. 10.)

Pjerotićin ym. (2016, s. 87) mukaan matkailun kehittämisen haasteena tarkastelemassaan tapauksessa Montenegrossa ovat erityisesti suunnittelua ohjaavien dokumenttien puute, vajaasti kehitetyt viestintäkanavat, sekä sidosryhmien eriävät tavoitteet. Teruel-Serranon ym. (2026, s. 8) mukaan EU-rahoitteisissa matkailuhankkeissa puolestaan erityisesti vaikuttavuuden mittareiden sekä yleisestikin arvioinnin puute ovat keskeinen ongelma, ja saatavilla oleva tieto vaikutuksista on pirstaleista. Tähän auttaisi erityisesti sidosryhmien parempi osallistaminen, tulosten pitkän aikavälin seuranta sekä tuloksista avoimesti ja saavutettavasti (muun muassa monikielisesti) raportoiminen siten, että tulokset ovat löydettävissä pysyvistä lähteistä. (Teruel-Serrano ym. (2026, s. 17-18.)

Ortizin ym. (2018, s. 6) mukaan ympäristö- ja sosiaalisten vaikutusten arvioinnissa (Environmental and social impact assessment (ESIA)) on keskeistä huomioida neljä seuraavaa teemaa; sidosryhmäalustan luonti, vaikutusten tunnistaminen ja arviointi, vaikutusten kategorisointi sekä vaikutusten arviointi ja priorisointi. Tätä voidaan hyödyntää vaikutusarviointityökaluna erityisesti hankkeissa, joissa hankkeen toivotut vaikutukset liittyvät suoraan joko sosiaaliseen tai ekologiseen toimintaympäristöön, tai molempiin.

Kuten García-Rosell & Mäkinenkin (2013, s. 396) totesivat, sidosryhmät on tärkeää osallistaa koko prosessiin, erityisesti ymmärryksen kasvattamiseksi matkailun ekologisista ja sosiaalisista vaikutuksista. Lisäksi se luo myös Paynen & Caltonin (2002, s. 137) esittämää suhteellista vastuunjakoa, joka perustuu sidosryhmien väliseen dialogiin. Kestävien sidosryhmäyhteistyöverkoston kautta, kuten Arvidsson (2011, s. 268) totesi, voidaan luoda kestäviä vaikutuksia ja lopulta todellista arvoa kaikille sidosryhmille.

3 Metodologia

3.1 Paradigma

Tutkimuksessa käytetään menetelmänä laadullista sisällönanalyysia, joka tehdään KAPU-hankkeessa kerätyille asiantuntijahaastatteluaineistolle. Tutkimus toteutettiin aineistolähtöisesti ja laadullisia tutkimusmenetelmiä hyödyntäen. Tutkielmassa käytetty aineisto kerättiin haastattelemalla tarkastellun teeman eli pyörämatkailun kehittämisen parissa työskenteleviä ja/tai työskennelleitä asiantuntijoita. Asiantuntijahaastattelut toteutettiin osana KAPU (Kattavammat pyöräilyverkot ja palvelut yhteistyöllä) -hanketta. Haastattelurunko suunniteltiin sidosryhmäteorian tukemana siten, että kysymysten avulla pyrittiin muodostamaan laaja kuva siitä, mitä kaikkia sidosryhmiä pyörämatkailun kehittämisessä tarvitaan ja miksi, ja sitä kautta edistämään nykyistä reilumpaa ja järkevämpää vastuunjakoa. Kuten esimerkiksi Puusa (2011, s. 73.) toteaa, haastatteluaineiston tulkinnasta muodostuu sosiaalinen konstruktio. Tämän vuoksi onkin erityisen luontevaa nähdä tiedon ja todellisuuden muodostuvan sosiaalisen konstruktionismin paradigman kautta.

Teoreettisen viitekehyksen taustalla vaikuttaa siis sosiaalisen konstruktionismin paradigma, jossa nähdään todellisuuden olevan sosiaalisesti ihmisten välillä rakentuneiden merkitysten ja arvojen muodostama eli intersubjektiivinen, mutta joka kuitenkin samanaikaisesti tunnustaa myös objektiivisen todellisuuden olemassaolon (Lüthje 2021; Andrews 2012, s. 44; Puusa, 2011, s. 78.).

Jennings (2010, s. 40) mukaan kyseisestä paradigmasta käytetään myös nimityksiä tulkinnallisten yhteiskuntatieteiden paradigma tai yksinkertaisesti konstruktivistinen paradigma. Nimestä huolimatta paradigma pohjautuu Max Weberin termiin “empaattinen ymmärtäminen” (alkuperäinen termi saksaksi “verstehen”). Paradigmassa nähdään todellisuudella olevan monia selityksiä ja tutkimusprosessin olevan ennemminkin subjektiivinen tai intersubjektiivinen kuin objektiivinen. Aineistona käytetään empiirisen ja todellisesta maailmasta (ennemmin kuin koeasetelmasta) kerättyjä aineistoja ja menetelminä ennemmin laadullisia kuin määrällisiä. Tutkimus on paradigman nimenkin mukaisesti tulkinnallista ja siinä pyritään ymmärtämään ilmiötä ennemmin ilmiön sisä- kuin ulkopuolelta ja useista näkökulmista, ja poikkeavat tulokset hyväksytään. Arvojen nähdään olevan luonnollinen osa tutkimusprosessia ja niiden mahdolliset vaikutukset tuloksiin tunnustetaan., tutkimusprosessin ollessa sosiaalinen prosessi. Konstruktivismi on yhdistetty sosiaalisen muutoksen arvoihin. (Jennings 2010, s. 40-41.) Taulukossa 1 on esitetty sosiaalisen konstruktionismin pääpiirteet.

Taulukko 1. Konstruktivismin piirteet (Andrews, 2012; Jennings, 2010; Lüthje, 2021; Puusa, 2011).

Ontologia	<ul style="list-style-type: none"> • Monia ihmisten välillä rakentuneita todellisuuksia, mutta myös objektiivinen todellisuus tunnustetaan • Tutkimus perustuu empiiriseen maailmaan
Epistemologia	<ul style="list-style-type: none"> • Tutkijan ja kohteen suhde intersubjektiivinen • Tieto muodostuu sosiaalisten rakennelmien ja tulkintojen kautta
Metodologia	<ul style="list-style-type: none"> • Laadullista • Tulkinnallista • Moninäkökulmaista
Aksiologia	<ul style="list-style-type: none"> • Arvot ovat luonnollinen osa tutkimusprosessia ja niiden vaikutus tunnustetaan

3.2 Aineistonkeruumenetelmä

Aineisto kerättiin haastatteleamalla pyörämatkailun kehittämishankkeissa työskennelleitä asiantuntijoita. Haastatteluita toteutettiin KAPU-hankkeessa useampiakin, mutta tähän tutkielmaan haastatteluista valittiin analysoitavaksi viisi (5) soveltuvinta. Haastattelut valikoitiin sen perusteella, kuinka saadaan muodostettua aiheesta mahdollisimman monipuolinen ja kattava kokonaiskuva aiheeseen ilman tarpeetonta toistoa. Valituilla haastateltavilla yhdessä tarkasteltuna on kokemusta pyörämatkailun kehittämisestä suurimmasta osasta Suomen maakuntia, ja heidän näkökulmansa kattavat keskeisimmät muissakin haastatteluissa esiintyneet näkökulmat ja kehitysehdotukset. Haastattelut toteutettiin henkilökohtaisina yksilöhaastatteluina ja pääasiassa vain kirjoittajan haastattelemana, mutta yhdessä haastattelussa mukana oli yhteensä kolme haastattelijaa (haastateltava 4) ja yksi haastatteluista toteutettiin kahdessa osassa (haastateltava 2).

Haastattelut toteutettiin puolistrukturoidusti ja litteroitiin kokonaisuudessaan peruslitteroinnin mukaisesti, mutta haastatteluun liittymättömät asiat, kuten häiriöihin ja keskeytyksiin liittyvä puhe jätettiin litteroimatta. Lisäksi aineiston sisältöön ja siten analyysiin vaikuttamattomia asioita, kuten peräkkäin toistuvia sanoja tai täytesanoja on poistettu litteroinnin yhteydessä.

Kerättävällä aineistolla pyritään kuvaamaan jotakin historiallisesti ainutlaatuista tapahtumakulkua tai ilmiökenttää. (Alastalo & Åkerman, 2010.) Tässä tutkielmassa kyseinen kohde on hanke tai hankkeet,

joissa asiantuntija on ollut osallisena, ja jotka ovat aina omia kokonaisuuksiaan selvine alkuineen ja loppuineen.

Erilaiset haastattelut ovat yleisimpiä laadullisessa tutkimuksessa käytettyjä aineistonkeruumenetelmiä, mutta toisaalta ne eivät edusta mitään yksittäistä tieteenfilosofiaa ja ne ovatkin menetelminä hyvin joustavia. Haastattelun voidaan nähdä olevan tutkijan aloitteesta tapahtuva keskustelu, jolla on etukäteen asetettu tavoite. On hyvä huomioida, että tutkija tekee haastatteluaineistosta tulkintoja jonkun toisen henkilön tulkinnoista, mikä tekee tutkimuksesta sosiaalisen konstruktion.

Haastatteluaineisto on tilannesidonnaista, joten sen yleistämistä tulee harkita tarkkaan. (Puusa, 2011a, s. 73-74.)

Haastattelun metodinen etu on se, että haastateltaviksi voidaan valita juuri heitä, joilla tiedetään tai oletetaan olevan mahdollisimman asiantuntevaa tietoa. Edelläkin mainittua haastatteluiden joustavaa luonnetta lisää myös se, että haastatteluiden aikana voidaan esimerkiksi pyytää selittämään joitakin asioita tarkemmin. Haastattelun perimmäisenä tavoitteena onkin saada mahdollisimman paljon tietoa tutkittavasta asiasta. (Puusa, 2011a, s. 76.)

Puusan (2011a, s. 86) mukaan haastatteluiden avulla voidaan tuottaa parhaimmillaan ”rikas, analyyttisesti mielenkiintoinen ja paljastava aineisto”. Tämä juuri onkin tutkimuksen tavoitteena ja siten perimmäinen syy kyseisen menetelmän valintaan. Tutkimuskysymykset pohjautuvat nimenomaan asiantuntijoiden havaitsemaan ongelmaan, minkä vuoksi on mielekästä haastatella tutkimusongelmasta juuri heitä.

Haastattelun rajoitteena on esimerkiksi se, että sen avulla saadaan lopulta tietoa vain haastateltavan käsityksistä, ei varsinaisesta ilmiöstä. Haastateltavat voivat myös joko arastella haastattelutilannetta ja/tai antaa vain sosiaalisesti hyväksytyjä vastauksia. On hyvä huomioida mahdolliset reaktiivisuus- ja tulkintavirhekysymykset. Reaktiivisuudella tarkoitetaan esimerkiksi johdattelua tai muuta vaikuttamista, ja tulkintavirheillä puhtaita väärinymmärryksiä joko haastattelijan tai haastateltavan osalta. Onkin hyväksyttävä se filosofinen totuus, ettei absoluuttista totuutta toisaalta voidakaan tavoittaa. Joka tapauksessa on tärkeää luoda haastattelutilanteesta luottamuksellinen, jotta keskustelu voisi olla mahdollisimman vapaata. (Puusa, 2011a, s. 77-78.)

Tutkimushaastatteluilla on useita lajeja, jotka eroavat pääasiassa strukturointiasteen osalta (Puusa, 2011a, s. 80). Kuten jo edellä mainittiin, tutkielmassa käytettiin puolistrukturoitua haastattelua. Puusan (2011a, s. 81) mukaan se eroaa strukturoidusta haastattelusta siten, että viimeksi mainitussa kysymysten asettelu on muuttumaton ja siinä käytetään myös valmiita vastausvaihtoehtoja. Puolistrukturoidussa haastattelussa kysymykset on määritelty ennen haastattelua, mutta siinä on jätetty mahdollisuus selvittää myös asioita, joita ei osattu ennalta olettaa. Puolistrukturoitu haastattelu

sekoitetaan usein teemahaastatteluun, vaikka ne ovat erilaisia. Teemahaastattelu on luonteeltaan vieläkin avoimempi sekä vähemmän strukturoitu. (Puusa, 2011a, s. 81-82.)

Asiantuntijahaastatteluita käytettäessä on Alastalon ja Åkermanin (2010) mukaan tärkeää huomioida, että asiantuntijalla on haastattelussa kaksoisrooli, eli hän on sekä tutkittavan ilmiön tutkimuskohde että asiantuntija. Asiantuntijahaastatteluissa ei silti yleensä olla niinkään kiinnostuneita itse asiantuntijasta, vaan siitä tiedosta, jota hänellä oletetaan olevan. (Alastalo & Åkerman, 2010.) Tutkielmassa pyrittiin löytämään asiantuntijoiden käytännön kokemusten kautta muodostuneiden ajatusten avulla mahdollisimman valistuneita näkökulmia tutkimuskysymyksiin vastaamiseksi.

Asiantuntija-asemassa haastateltavan ja omasta elämästään tai kulttuuristaan kertovan haastateltavan käytön erottavat Alastalon & Åkermanin (2010) mukaan erityisesti alla olevassa taulukossa 2 ilmenevät asiat, vaikkakaan käytännössä erot eivät kuitenkaan ole välttämättä niin radikaaleja kuin taulukossa esitetään, ja samaa aineistoa on mahdollista hyödyntää kummankin tyyppisissä tarkoituksissa.

Taulukko 2. Haastattelujen käyttö (mukaillen Alastalo & Åkerman, 2010).

Haastateltava	Asiantuntija	Kulttuurin jäsen
Haastateltavan valinta	<ul style="list-style-type: none"> • Rajatun prosessin tai ilmiökentän tuntija • Harvoin korvattavissa 	<ul style="list-style-type: none"> • Kuka tahansa kulttuurin jäsen • Yleensä korvattavissa
Kerättävä tieto	<ul style="list-style-type: none"> • Ilmiö, prosessi, käytännöt, faktat • Mahdollista saada väärä vastaus 	<ul style="list-style-type: none"> • Merkitykset, tarinat, kokemukset • Ei väärä vastaus

Asiantuntijahaastatteluilla pyritään siis kuvaamaan tutkittavaa ilmiötä faktojen kautta, mikä kuitenkin tuo joitakin analyttisiä haasteita, sillä asiantuntijoiden vastausten luotettavuudesta ei voida saada täyttä varmuutta, minkä vuoksi niitä harvoin käytetään ainoana lähteenä tapahtumakulkujen tai käytäntöjen uudelleenilmaisemiseen. Asiantuntijahaastatteluiden merkitys kuitenkin kasvaa sen myötä, mitä hajanaisempaa dokumentoitu aineisto ilmiöstä on. (Alastalo & Åkerman, 2010.)

Tyypillistä asiantuntijahaastatteluiden käytössä on, että aineiston keruu ja analyysi ovat usein yhteennivoutuneita. Analyysiprosessi alkaa dokumenttiaineiston räätälöinnistä haastattelurungon muodostamisen ja varsinaisen haastattelemisen kautta litterointiin ja haastatteluaineiston muuhun

aineistoon vertaamiseen. Prosessissa voidaan myös toteuttaa erilaista vuorovaikutusta, kuten vertailla ilmiön tulkintoja haastateltavan ja haastattelijan välillä ja antaa haastateltavien kommentoida aineistoa keruun jälkeen. (Alastalo & Åkerman, 2010.) Tutkielmassa peilataan haastatteluita toisiin haastatteluihin, aiheeseen liittyvään tutkimuskirjallisuuteen sekä muihin virallisiin dokumentteihin, ja joidenkin haastateltavien kanssa käydään myös vuoropuhelua aineiston sisällöstä.

Faktaluennassa on luontevaa käyttää intersubjektivisesti rakentuvaa tulkintaa, sillä haastatteluaineistoa verrataan aina suhteessa muihin ilmiökentän aineistoihin ja faktat asetetaan jatkuvasti kyseenalaisiksi. (Alastalo & Åkerman, 2010.) Tämän vuoksi sosiaalinen konstruktionismi sopii tutkielman paradigmaattiseksi kehykseksi erityisen hyvin.

Lopulta aineiston faktaluennassa pätevät samat periaatteet kuin muissakin analyysiprosesseissa; sen tulee olla systemaattista ja läpinäkyvää. Haastatteluihin perustuvien faktojen tarkkailussa keskeistä on läpi analyysiprosessin jatkuva lähteidenvälinen kriittinen vertailu. Aineistosta löydettyjen faktojen tunnistaminen tulee perustella ja asettaa omat tulkinnat alttiiksi kritiikille esittämällä aineistoa myös raportoinnissa, mikä sisältää myös tutkijan näkemyksen mukaisen fakta-käsitteen aukikirjoittamisen. (Alastalo & Åkerman, 2010.)

Laadullinen aineisto voi olla monimuotoista, se on tyypillisesti rikasta ja siitä voidaan löytää usein yllättäviäkin asioita, miksi myös aineiston rajaamisen tarve on korostunut. Laadullisen analyysin standardoituja tapoja on vain muutamia ja sen valinnassa pyritään aina tutkimuskohtaiseen tarkoituksenmukaisuuteen. Vuoropuhelu aineiston keruu- ja analysointivaiheiden välillä on tyypillistä, antaen mahdollisuuden muutosten tekemiseen. Analyysin tarkoitus on tarkastella havaintoja johtolankoina, joita yhdistämällä voidaan löytää piileviä todellisuuden piirteitä ja erilaisia kokonaisuuksia. (Puusa, 2011b, s. 1114-115.)

3.3 Sisällönanalyysi

Aineisto analysoitiin laadullisin menetelmin, laadullisen sisällönanalyysin keinoin, ja kyseiseen menetelmään kuuluvista perinteisistä työtapoista teemoittelua ja luokittelua hyödyntäen. Puusan (2011b, s. 117) mukaan sisällönanalyysille on erilaisia määritelmiä ja se voidaankin ymmärtää yksittäisen metodin sijaan metodisena viitekehysenä, jonka avulla voidaan tarkastella aineistoa monipuolisesti. Sisällönanalyysissä analyysin ja tulkinnan vaiheet ovat yhteenkietoutuneita ja päättelyyn perustuvia, ja sen kautta pyritään ilmiön käsitteellisempään ymmärrykseen. (Puusa, 2011b, s. 117.)

Tutkimus toteutetaan aineistolähtöisesti ja teoriasidonnaisesti eli abduktiivisesti, mikä tarkoittaa, että teoria muodostetaan aineiston pohjalta. Tutkimus etenee siten, että ensin aineisto järjestellään mahdollisiin merkityskokonaisuuksiin ja tarkastetaan puutteiden varalta. Tämän jälkeen aineisto

jaetaan pienempiin osiin tarkempaa tarkastelua varten. Tämän jälkeen aineistoa luokitellaan ennalta määriteltyjen tai lisäksi myös uusien ilmenevien teemojen mukaan, mikä on osaltaan myös tulkitsemista. Seuraavaksi samankaltaisia luokkia yhdistellään kategorioiksi ja kuvataan sisältöä kuvaavalla käsitteellä. Lopuksi kategoriat yhdistetään yhdeksi kategoriaksi. Edellä mainitut kategoriat auttavat käsitteellistämään aineiston ja lopulta vastaamaan tutkimuskysymyksiin. Aineiston esittämisessä käytetään usein suoria lainauksia, joita ei kuitenkaan pidetä absoluuttisina totuuksina, mutta niiden avulla tehdään tutkijan päättelyketjua läpinäkyväksi ja esitellään aineiston monimuotoisuutta ja -syisyyttä. (Puusa, 2011b, s. 120-123.)

Viimeinen vaihe analyysin jälkeen on tulosten tulkinta ja selittäminen, mikä on kenties tärkein tutkimuksen vaihe, vaikkakin kuten edellä mainittiin, analyysi ja tulkinta kietoutuvat osittain toisiinsa ja joidenkin mukaan ne ovat jopa erottamattomat. Tulkinnessa aiempien koontien avulla tehdään synteesejä ja niiden kautta johtopäätöksiä. Tulkinnessa pohditaan ja selkiytetään ilmenneitä merkityksiä. Laadulliseen tutkimukseen kuuluu, että eri tutkijat voivat tehdä samasta aineistosta eri tulkintoja. Tärkeintä on kuitenkin tarkkailla, vastataanko lopulta tutkimuskysymyksiin. (Puusa, 2011b, s. 123-124.) Luotuja luokkia vertailemalla, jäsentämällä ja tulkitsemalla edelleen niitä erottavia ja yhdistäviä tekijöitä päästään lopulta analyysin tuloksiin (Ruusuvuori ym, 2010). Aineiston analyysiprosessi kulkee siis karkeasti seuraavien vaiheiden mukaan, joista erityisesti vaiheet 2 ja 3 tehdään osittain yhtäaikaaisesti:

1. aineiston jäsentely teemojen ja luokkien mukaisesti
2. aineiston analyysi (kuvailevaa aineiston läpikäyntiä)
3. aineiston tulkinta (keskustelu teoreettisen viitekehyksen ja aiemman tutkimuksen kanssa)

Tutkielmassa aineistoa lähestyttiin kysymällä aineistolle osoitettuja kysymyksiä, joiden avulla pyritään vastaamaan varsinaisiin tutkimuskysymyksiin. Aineistolle esitettävät kysymykset ovat seuraavat:

- Mitä vastaajat ajattelevat sidosryhmistä ja yhteistyöstä?
- Mitä vastaajat ajattelevat toimenpiteistä yksityisteiden osalta?
- Millaiset asiat vaikuttavat vastaajien mielestä hankkeissa tehtyjen kehitystoimien jatkuvuuteen?

Analyysi toteutettiin litteroinnin yhteydessä, ja käytettävät vastaukset jaettiin yllä mainittuja kysymyksiä mukaillen sekä aineistoa läpi käydessä esiintyneen tarpeen mukaisesti uraavien teemojen ja alakategorioiden mukaisesti:

- Sidoryhmäyhteistyö
 - Keskeiset sidoryhmät
 - Yhteistyön haasteet ja tavat

- Vaikuttavuuteen ja jatkuvuuteen liittyvät asiat
 - Vaikuttavuuden haasteet
 - Vaikuttavuutta parantava sidosryhmäyhteistyö
 - Muut vaikuttavuustekijät
- Yksityisteihin liittyvät toimintatavat
 - Kirjekäytäntöä puoltavat vastaukset
 - Kirjekäytäntöä kyseenalaistavat ja kirjallista sopimista puoltavat vastaukset

Kuten menetelmäkappaleessa todettiin, laadullisessa sisällönanalyysissä on tyypillistä että analyysi- ja tulkintavaiheet limittyvät, eli niitä toteutettiin osittain samanaikaisesti.

Haastateltavia tutkimukseen valittiin mukaan viisi, jotka koodattiin alla olevan taulukon 3 mukaisesti.

Taulukko 3. Haastateltavat.

Haastateltava	Rooli	Haastattelun ajankohta
Haastateltava 1 (H1)	Reittikehittäjä/konsultti	2025
Haastateltava 2 (H2)	Pyörämatkailun koordinoinnin ammattilainen	2025 & 2026
Haastateltava 3 (H3)	Reittikehittäjä/konsultti	2025
Haastateltava 4 (H4)	Matkailun hankekehittämisen ammattilainen	2025
Haastateltava 5 (H5)	Reittikehittäjä/konsultti	2026

3.4 Tutkimusetiikka

Tutkimusetiikan kannalta on erityisen tärkeää käsitellä aineistojen avoimuuteen ja niiden jatkokäyttöön liittyviä kysymyksiä (Kuula & Tiitinen, 2010). Haastattelusuhteen nähdään olevan luottamuksellinen suhde. Usein taustalla pidetään myös oletusta, että tutkittavat ovat tietyllä tapaa tunteidenhallintakyvyttömiä sekä kykenemättömiä hallitsemaan yksityisyyttään, minkä vuoksi aineiston arkistointia ja jatkokäyttöä pidetään usein epäeettisenä. On kuitenkin tutkittu, että ihmisillä on useita erilaisia syitä ja motiiveja olla avoimia, ja ihmiset harvoin tekevät päätöstä jakaa tietoa avoimesti tiedostamattaan. (Kuula & Tiitinen, 2010.) Tutkimukseen osallistuneet haastateltavat ovat antaneet kirjallisen suostumuksen haastatteluaineistojen käyttöön tutkimuseettisen neuvottelukunnan

sääntöjen mukaisesti, ja heille on kerrottu mahdollisuudesta vetäytyä tutkimuksesta halutessaan koska tahansa.

Avoimuuden kannalta on tärkeää todeta, että kirjoittaja on ollut palkallisessa työsuhteessa Turun ammattikorkeakoulun kautta KAPU – Kattavammat pyöräilyverkostot ja palvelut yhteistyöllä - hankkeeseen, jossa haastatteluaineistoa kerättiin vuoden 2025 aikana. Kirjoittaja on toteuttanut tutkielman osana käytettävää selvitystä yksityisteiden käytöstä osana pyörämatkailureittejä Suomessa niin ikään palkallisena toimeksiantona, samanaikaisesti tutkielman kirjoittamisen kanssa vuosien 2025 ja 2026 aikana. Toimeksianto liittyy myös mainittuun KAPU-hankkeeseen, jossa haastatteluaineistoa on kerätty. Toimeksiantajana toimii Valonia, joka on osana Varsinais-Suomen liittoa toimiva kestävän kehityksen asiantuntijaorganisaatio.

Tutkimusaineiston hallintaan liittyvään hyvään tieteelliseen käytäntöön kuuluu käyttää eettisesti kestäviä tiedonhankintamenetelmiä sekä määritellä ja kirjata tutkimuksen osallisten asema, oikeudet ja velvollisuudet sekä tutkimustulosten omistajuuteen ja aineistojen säilyttämiseen liittyvät asiat. Kattava litterointi on tärkeää tutkimuksen laadun sekä mahdollisen jatkokäytön kannalta. Aineistonkeruuta ja itse aineistoa kuvaavat perustiedot tulee kirjata mahdollisimman tarkasti. Analyysivaiheessa aineisto anonymisoidaan eli tunnistetiedot joko poistetaan tai karkeistetaan. Vähintään suorat tunnistetiedot kuten nimi, tarkat yhteystiedot ja syntymäaika tulee poistaa jo litteroidessa, vaikka anonymisointi tehtäisi myöhemmin. (Kuula & Tiitinen, 2010.) Tutkielmassa on noudatettu edellä mainittuja käytäntöjä ja haastateltaville on tehty selväksi edellä mainitut aineiston käyttöön liittyvät asiat. Tutkimuksessa käytetyn aineiston anonymisointi on tehty heti litteroinnin yhteydessä.

Luotettavuuden arviointi ja perustelu on tärkeä osa hyvää tutkimuskäytäntöä. Luotettavuus voidaan määritellä olevan “tutkimustulosten riippumattomuutta satunnaisista ja epäoleellisista tekijöistä”. Täydelliseen objektiivisuuteen voi olla vaikeaa päästä, mutta tärkeää on kuitenkin varmistaa päättelyketjun läpinäkyvyys ja kritiikille alttiiksi asettaminen. Laadullisessa tutkimuksessa ja ihmistieteissä tutkijan subjektiivisuus mahdollistaa tutkimuksen tekemistä, sillä tutkija ja tutkimuskohde ovat vuorovaikutuksessa keskenään, mutta mahdollinen subjektiivisuus ja refleksiivisyys tulee tehdä näkyväksi. (Aaltio & Puusa, 2011, s. 153-154.) Tutkielmassa haastattelija on pyrkinyt pysymään mahdollisimman objektiivisena, mutta keskustelevaa haastattelutyyppiä on kuitenkin sovellettu ja esimerkiksi jatkokysymyksiä on esitetty, puolistrukturoidulle haastattelulle tyypillisesti. Johdattelevia kysymyksiä on vältetty, ja sen sijaan pyritty ennemminkin tarkentamaan jo annettuja vastauksia.

Luotettavuutta arvioidaan tyypillisesti validiteetin ja reliabiliteetin käsitteiden kautta. Reliabiliteetilla arvioidaan määrällisessä tutkimuksessa, tutkitaanko ilmiötä luotettavilla mittareilla ilman satunnaistekijöiden vaikutusta. Validiteetilla arvioidaan, tutkitaanko sitä ilmiötä mitä on tarkoituskin, ja tehdäänkö se tarkasti ja harhattomasti. Laadullisessa tutkimuksessa edellisten todentaminen on

kuitenkin haastavampaa, joten sellaisenaan edellisten soveltamisen sijaan voidaan pyrkiä varmistamaan tutkimuksen totuudellisuutta tutkittavien käsitysten kautta. Jos kuitenkin edellisiä käsitteitä käytetään, laadullisessa tutkimuksessa validiteetti tarkoittaa erityisesti määritellyn ilmiön eheyttä ja päättelyketjujen läpinäkyvyyttä. Reliabiliteettia taas voidaan lisätä laadullisessakin tutkimuksessa eri arvioijien samaan tulokseen päätyemisellä, joskin tämän varmistaminen voi olla vaikeaa, sillä usein ilmiöt ovat kontekstisidonnaisia ja ainutlaatuisia tapahtumia. Vaikkei yleistettävää tietoa saataisi, voidaan joka tapauksessa lisätä ymmärrystä tutkittavasta ilmiöstä. (Aaltio & Puusa, 2011, s. 154-157.)

Validiteetti toteutuu tutkimuksessa siten, että tutkimus on rajattu tutkimuksen tekijän toimesta sellaiseksi, että tarkoituksena on tarkastella nimenomaan hankkeissa työskennelleiden asiantuntijoiden näkökulmia ilmiöstä. Toisaalta erityisesti reliabiliteettiin voi vaikuttaa juuri se, että tutkimus on rajattu kehittämishankkeissa työskennelleisiin henkilöihin, joiden näkökulmat voivat erota muiden sidosryhmien näkökulmista, joita tutkimuksessa ei ole huomioitu suoraan, vaan ainoastaan välillisesti asiantuntijoiden näkökulmien kautta.

Tekoälyä (OpenAI GPT-4.1) on käytetty osittain apuna tutkielman kirjallisuusaineistoa etsittäessä ja suodatettaessa. Jokainen tällä menetelmällä löydetty ja potentiaaliselta vaikuttanut lähde on tämän jälkeen tarkastettu yksitellen tarkasti erikseen, ja kaikki käytetty tieto on löydetty suoraan alkuperäisistä lähteistä kirjoittajan toimesta. Tekoälyä ei ole käytetty muuhun kuin edellä mainittuun, ei tiedon tuottamiseen tai jäsentämiseen eikä tekstin muokkaamiseen.

4 Sisällönanalyysi sidosryhmäyhteistyön vaikuttavuudesta

4.1 Sidoryhmät

Kaikki vastaajat olivat yhtä mieltä siitä, että pyörämatkailun kehittäminen liittyy useiden eri sidosryhmien toimintaan, ja kysyttäessä tärkeimmistä sidosryhmistä, esiin nostettiin todella laaja kattaus sidosryhmiä laajasti yhteiskunnan kaikilta tasoilta. Alla olevassa taulukossa 4 on esitetty haastateltavien mukaan tärkeimmät pyörämatkailuun liittyvät sidosryhmät Suomessa, toiminnan tason mukaan jaoteltuna.

Taulukko 4. Sidosryhmät Suomen pyörämatkailun kehittämisessä, haastateltavien (H1-H5) mukaan.

Toiminnan taso	Toimijat
Kansainvälinen	Visit Finland, ECF, EU
Valtakunnallinen	Pyörämatkailukeskus, Luonnonvarakeskus, (Työ- ja elinkeino-, Liikenne- ja viestintä- & Ympäristö-) ministeriöt, Traficom, Väylävirasto, Suomen Latu, Pyöräliitto
Alueellinen	Elinvoimakeskukset (ent. ELY-keskukset), oppilaitokset, Pyöräilykuntien verkosto, maakuntaliitot, Visit- ja muut matkailuorganisaatiot, konsulttiyritykset
Paikallinen	Kunnat, matkailu- ja muut yritykset, tiekunnat ja maanomistajat, yhdistykset ja aktiivit, asukkaat

Erityisen tärkeitä sidosryhmiä kysyttäessä lopulta kuitenkin korostuivat pääasiassa samat sidosryhmät, joiden nähtiin olevan pääasiassa paikallistason toimijoita, kuten kunta ja muut reittien konkreettiset kehittäjät ja erityisesti reittien ylläpitäjät, jotka konkreettisesti huolehtivat siitä, että reitit pysyvät sekä viestinnällisesti että konkreettisesti hyvässä kunnossa matkailijoita varten. Tämä tukee myös teoreettista pohjaa, jossa todettiin niin ikään paikallistason toiminnan olevan keskeistä toiminnan käytäntöönviennin varmistamiseksi (esim. Pjerotić ym., 2016, s. 87) Samaan aikaan valtakunnallisten ja alueellisten toimijoiden ja esimerkiksi rahoittajien roolia pidetään myös erittäin tärkeänä.

No keskeisimmät sidosryhmät, niitä on paljon... lähdetään sieltä paikalliselta tasolta aluetasolle, valtakunnallisille, kansainväliselle tasolle... (H2.)

Rahoittajat elikkä nää Leaderit on ollut tosi tärkeitä, sitten kuntien matkailutoimi, sivistystoimi, liikuntatoimi, elinvoimapuoli, ne on tärkeitä, ja sitten yhdistykset, kyläyhdistykset on maaseudulla tosi tärkeitä. Harrastusporukat on tärkeitä. (H4.)

...mielellään sanoisin ensimmäisenä sen reitin ylläpitäjän... eli onko se sitten kunnalta tai joku muu toimija kuka toimii kunnan kanssa yhteistyössä. Monesti se on kunta tai kunnan jotkut eri eri toimialat, yksiköt, osastot eli tavallaan sehän jaottuu monesti eri kuntiin, että toinen vastaa viestinnästä ja toinen vastaa infrasta. Mutta kuitenkin että jollakin on koppi kokonaisuudesta. Sitten tietenkin ne kehittäjät ketkä sitä työtä tekee. Ne voi olla yhtä kuin nää ylläpitäjät... (H1.)

Erityisesti siis kunnan rooli korostui kaikkien haastateltavien mukaan toiminnan paikallisena mahdollistajana ja usein myös reitin ylläpitäjänä. Kuntien nähtiin edustavan paikallistasoa, jossa toimenpiteitä ja olosuhteita käytännössä kehitetään, ja kunnat ovat myös esimerkiksi maanomistajaneuvotteluista vastaava taho, mikäli ja kun usein etenkin reittikehittämisessä sellaisia tarvitaan. Toisaalta ulkopuolisten reittikehittäjien roolin tärkeys myös tässä asiassa korostuu usein, sillä kunnissa voi resurssien puutteessa usein olla haastavaa tai mahdotonta tehdä kehittämistyötä “tavallisen arkityön” lisäksi. Kuntien ja reittikehittäjien välisen yhteistyön voidaan siten todeta olevan erittäin keskeistä.

...kunta on sitten kuitenkin se virallinen taho mikä pystyy käymään vaan ne maanomistajaneuvottelut ja muut että ainakin ne puumerkit täytyy kunnan sinne laittaa (H1).

...kunnilla voi olla resursseja tehdä jonkunlaista paikallismarkkinointia, matkailumarkkinointia, niillä pitää olla jotain tietotaitoja, että pystyy auttamaan niitä paikallisia firmoja jotka sitten palvelee niitä pyörämatkailijoita... (H3).

Kunnilla on se iso rooli varsinkin näissä pienissä paikoissa, kun puhutaan tuommoisista 3000-4000 asukkaan kunnista parhaimmillaan, niin se on kyllä se kunta kuitenkin minkä kautta mennään aika pitkälti (H4).

Pyörämatkailureittien ja reitistöjen kehittämisestä puhuttaessa ja erityisesti yksityisteitä käytettäessä esiin nostettiin myös tiekuntien ja maanomistajien tärkeys, jotka ovat se taho, joiden hoitamilla alueilla monissa tapauksissa kuljetaan, ja tässä yhteydessä vastuullisen toiminnan ja sidosryhmien kuulemisen huomiointi korostuu. Kuntien yleisestä tärkeydestä huolimatta sen nähtiin toisinaan olevan vähemmän tärkeä sidosryhmä käyttäjän näkökulmasta, paitsi esimerkiksi tilanteissa, joissa vaikkapa maanomistajien kanssa neuvottelu on jäänyt kunnan osalta selvästi puutteelliseksi, jonka seurauksena matkailija joutuu kohtaamaan reitillä jonkinlaisia ristiriitoja ja hyväksymättömyyttä paikallisten osalta. Tämä ei ole toivottavaa minkään sidosryhmän näkökulmasta.

...keskustellaan niiden tiekuntien ja maanomistajien kanssa, että mä sanoisin että se on tärkein sidosryhmä (H3).

...jos katsoo loppukäyttäjän näkökulmasta, niin ne (kunnat) ei ole tärkeitä... se pitää ne neuvotella se juttu paliskuntien kanssa läpi, että jos noi ei ole kunnossa niin sitten se näyttäytyy loppukäyttäjälle. (H3.)

Toisaalta esitettiin myös näkökulma siitä, onko kaikkia mahdollisia sidosryhmiä lopulta kuitenkaan edes tunnustettu, sillä erilaista matkailutoimintaa järjestettäessä voidaan myös kohdata ennen mukana olemattomia tai aiemmin tunnistamattomia, mihin olisikin hyvä varautua, pysymällä avoimena mahdollisia muutoksia kohtaan.

...silloin kun me ohjataan matkailijamassoja, niin me tullaan myös uusien sidosryhmien pariin ja onko me niitä tunnustettu kaikkia mitä siellä tulee? (H2.)

4.2 Sidoryhmäyhteistyö

Sidosryhmien välinen yhteistyö nähtiin haastateltavien näkökulmista lähes poikkeuksetta tarpeelliseksi. Tätä tukevat myös Petino ym. (2021, s. 16-17.) ketkä ovat todenneet olevan tärkeää pyrkiä jakamaan tietoa, koordinoimaan toimia ja luomaan yhteinen visio sidosryhmien kesken. Toisinaan sen kuitenkin nähdään olevan haastavaa, ja muun muassa sidosryhmien koordinoinnin puutetta pyörämatkailun kehittämisessä korostettiin, myös yleisemminkin matkailualalla (H2). Lisäksi esteenä nähtiin toisinaan olevan myös suoranainen yhteistyöhaluttomuus, erityisesti kilpailevien yrittäjien välillä, mutta vastaavien tilanteiden nähdään kuitenkin yleensä olevan vain yksittäistapauksia. Voidaan siis päätellä, että sidosryhmiä yhteiskunnan eri tasoilla tulee sekä kannustaa yhteistyöhön että tukea yhteistyön ylläpitämistä eri keinoin.

...Tosiaan siinä on ehkä se, että kun pyörä ja matkailu yhdistyy, niin me mennään niin monen ministeriön alaisuuteen ja eri toimijan alaisuuteen niin valtakunnan tasolla, kun sitten valutaan alaspäin kuntatasolle, maakuntatasolle ja sitten kuntatasolle... meillähän ei tosiaan matkailukehitystä koordinoita tällä hetkellä valtakunnallisesti ollenkaan... (H2).

...sanottiin että "matkailualalla yhteistyö alkaa siitä kun ahneus ohittaa kateuden"... pitäisi tehdä porukalla töitä... vaikka toinen saisi pikkaisen enemmän kun itse niin kuitenkin jos kaikki voittaa niin eikö se ole ihan hyvä? (H4).

Vuosina 2020-2025 pyörämatkailun kehitystä ja sidosryhmäyhteistyötä koordinoi valtakunnallisesti pääasiassa Pyörämatkailukeskus (Bikeland), jonka toimintaa pidettiin poikkeuksetta merkityksellisenä. Tilanteen voikin nähdä koordinoinnin ja vaikuttavuuden valtakunnallisen varmistamisen osalta huonontuneen entisestään osittain sen johdosta, että Pyörämatkailukeskus on joutunut toistaiseksi käytännössä lopettamaan toimintansa lähes kokonaan, hallituksen lakkauttaessa sen aiemmin vuosittain saaman rahoituksen (Pyörämatkailukeskus, 2021). Tämän seurauksena haastateltavat näkivät, että ennen Pyörämatkailukeskukselle kuulunut toiminta tulee mahdollisesti jakautumaan muille kehittämisen sidosryhmille, jotta kehittämisen jatkumo saataisi varmistettua. Toisaalta Pyörämatkailukeskuksen toiminnalle myös toivottiin jatkoa vielä tulevaisuudessa, sillä sen toiminnan nähtiin olleen hyödyllistä Suomen pyörämatkailun kehitykselle.

(Bikeland) on tosiaan perustettu sen takia, että nähtiin, että pyörämatkailuhankkeita lähtee ympäri Suomea ja pyörää keksitään uudestaan. Elikkä eli sehän täällä on taustalla, että saataisiin sitä kokonaisuutta eteenpäin. (H2).

...niin sitten tavallaan kunnat ja muut, Visitit plus muut me kehittäjät kaikki tässä... ottaa sitten koppia siitä työstä, että täytyisi olla kehittämiselle myös koko ajan jatkumoa. ...toivoisin henkilökohtaisesti että Bikelandin tuki ja toiminta jatkuisi, koska se on tehnyt todella arvokasta työtä. (H1).

Sidosryhmäyhteistyön merkitystä korostettiin erityisesti kommunikoinnin ja alojenvälisen tiedon jakamisen kautta, pyörämatkailun (kuten myös yleisestikin matkailun) ollessa useisiin eri toimialoihin ja yhteiskunnan osa-alueisiin liittyvä toimiala, jolloin myös tarvitaan monimuotoista osaamista ja sen jakamista. Tätä tukee myös muun muassa Hemmati (2001, s. 6-7), joka totesi, että sidosryhmäteorian mukaisesti jokaisen sidosryhmän arvo ja erityislaatuinen näkökulma sekä asiantuntijuus olisi tärkeää tunnistaa, ja mahdollistaa kaikille myös sananvaltaa. Moninäkökulmaisuuudessa on toisaalta riski myös siihen, että jäädäänkin ilman selvää päävastuullista toimijaa. Toisaalta positiivisena asiana monisidosryhmäisytydessä voidaan todeta myös se, kun useampi sidosryhmä ikään kuin valvoo toimintaa, se luo turvaa ehkäisemällä myös mahdollisten suurien virheiden tapahtumista esimerkiksi tietämättömyydestä johtuen, kun toimia hallitaan ja tarkastellaan useista erilaisista näkökulmista. Näkökulmien jakaminen voi siis tuoda eri tavoin turvaa, kun vastuu jakautuu useammalle toimijalle.

...Elinvoimakeskus voi sitten sanoa siellä esimerkiksi että no hei tää on nyt tapaturma-alttein ilmoituspaikka juuri tää kohta, ei mennä sinne, vaikka se olisikin matkailullisesti miellyttävä. ...matkailuväki sitten saattoi sanoa, kun joku sanoi että siellä on hieno kartano; ei se ole toiminnassa, se on myynnissä, ei voida laskea sen varaan. ...jokaisen osaaminen tulee siinä niin kun yhdistettyä. Ja sen takia sitä sidosryhmätyötä tarvitaan. (H2.)

...kun se on sitä infraa ja se on sitä liikennettä ja se on sitä hyvinvointia, se on sitä elinkeinoa, se on vaikka mitä ja sitten loppujen lopuksi se ei ole kenenkään (H4).

...on hyvä, että siellä joku pollailee ja katsoo että ne menee oikeilla linjoilla, mutta se on monesti aika pienestä kiinni. Semmoiset isotkin virheet että jonkun silmäparin ja mieluummin useampien silmäparien täytyy niinku katsoa sen toiminnan perään... (H1).

Keskeisenä sidosryhmäyhteistyöhön liittyvänä asiana nähdään myös empaatian ja ymmärryksen paraneminen, eli toisen sidosryhmän näkökulmaan asettuminen ja sitä kautta eriävien näkökulmien hyväksyminen, minkä kautta rakentavaan keskusteluun ja sitä kautta mahdollisimman hyödyllisiin päätöksiin ja kehityksiin voidaan todella päästä.

...täytyy katsoa niitä asioita myös sieltä sidosryhmien näkökulmasta, ainakin yrittää katsoa, niin silloin voi ehkä yrittää ymmärtää sitä, että minkä takia joku on eri mieltä niistä asioista (H1).

4.3 Vaikuttavuus ja sidosryhmäyhteistyö

4.3.1 Vaikuttavuuden haasteet

Pjerotićin ym. (2016, s. 87) mukaan matkailun kehittämisen haasteena ovat erityisesti suunnittelua ohjaavien dokumenttien puute, vajaasti kehitetyt viestintäkanavat sekä sidosryhmien eriävät tavoitteet. Haastateltavien mukaan taas vaikuttavuuden varmistaminen nähtiin yleisesti keskeisenä ongelmana hankekehittämisessä erityisesti sen vuoksi, että ideoita ja suunnitelmia ei saada vietyä varsinaiseen käytännön toimintaan saakka, tai siitä ei pystytä varmistumaan tulevaisuutta varten esimerkiksi vastuullisen toimijan osoittamisen puutteen vuoksi. Voi siis olla vaikeaa todentaa, onko jokin hankkeessa toteutettu toimenpide varmasti johtanut hankkeen jälkeen tapahtuneeseen kehitykseen, vai olisiko se tapahtunut hankkeesta huolimatta. Teruel-Serrano ym. (2026, s. 8) ovat todenneet, että tulevaisuusvaikutusten arviointi on haasteellista erityisesti tiedon pirstaleisuuden sekä vaikuttavuusmittareiden ja menetelmien puutteen vuoksi. Voidaan myös päätellä, että mahdollisissa hankkeissa toteutettavissa ja tulevaisuuden toimintaa ohjaavissa dokumenteissa tulisi kenties olla entistä enemmän toiminnan käytäntöönvientiin auttavia toimenpideohjeita ja käytännön esimerkkejä, vaikkakin kuten haastatteluissakin todetaan, resurssien puute on todellinen ongelma ja kenties lopulta suurin este käytännön toiminnan toteutumiselle.

...me tehdään hankkeita, mutta mitä sen jälkeen tapahtuu? Kuka sen omistajuuden pystyy ottamaan? ...me ollaan Suomessa tosi huonoja implementoimaan sitä itse käytäntöön... Ja tää on se meidän suurin suurin haaste. Ja kun hankkeita ei koordinoida niin sitä sitä pyörää esimerkiksi pyörämatkailun osalta keksitään joka puolella uudestaan... hankkeessa on paljon hyötyä, mutta kyllä sieltä puuttuu konkretia. (H2.)

Kun me lisätään osaamista niin sehän tietysti toivottavasti poikii jotakin ja ei me välttämättä tiedetä mitä se poikii, saattaa olla että se poikii jonkun jutun kahden vuoden päästä... mikä on hankkeen saavutus ja mikä sitten olisi syntynyt muutenkin? (H4).

Eräänä ongelmakohtana nähdään myös olevan itse kehittämishankkeiden luonne, eli ensinnäkin se ettei tämäntyyppisissä hankkeissa yleensä voida tehdä varsinaisia taloudellisia investointeja, joiden kautta voitaisi varmistaa kenties pysyvämpiä tai ainakin konkreettisempia ja välittömämpiä tuloksia. Toisaalta väliaikaiseksi tarkoitettuissakin kehittämishankkeissa ei myöskään ole mahdollista ottaa pitkän aikavälin vetovastuuta toiminnasta, hankkeen puolelta, vaan sen toteuttamiseen täytyy varmistaa joku muu taho. Tarvittaisi siis entistä parempia keinoja toiminnan integrointiin niihin organisaatioihin, joissa kehittämistä tehdään, etteivät toiminta ja tulokset jäisi ainoastaan hetkelliseksi.

...kun ne on kehityshankkeita, aika monessa ei oo investointia ja jos et sä tee investointeja niin yleensä sä että siitä saa kaupallistakaan sit eteenpäin niin se on sitten vähän semmoinen noidankehä joka pyörii... (H2).

...muistaa vaan sanoa että hankehan ei tee yksin yhtään mitään, koska me me ei olla täällä enää ensi kesänä... että nyt me voidaan auttaa siinä ja tuetaan ja ollaan mukana, mutta se että me ei voida ottaa vetovastuuta hankkeena yhtään mistään. (H4.)

Yhtenä haasteena tunnistettiin myös erityisesti reittien ylläpitäjien ja kehittäjien osalta eri toimijoiden roolit, hallinnollisten asioiden mahdollisuudet tai niiden puutteet, sillä voi olla epävarmaa pystytäänkö kaikkia toivottuja asioita kaikkien tahojen toimesta toteuttamaan joko byrokraattisista syistä tai rahoituksen puutteen vuoksi, sillä taloudellista priorisointia ja valintaa nähdään jouduttavan tekemään lähes kaikkialla. Priorisoinnin tarve taas johtaa helposti henkilöitymiseen, eli toimenpiteiden toteutuminen jää riippuvaiseksi siitä, kuka on vastuussa rahoituksen ja huomion kohdentamisesta. Konkreettiseksi esimerkiksi haastateltava 5:n mukaan, vaikka kaikki keinot ja ohjeet toimenpiteiden viemiseksi loppuun saakka esimerkiksi reittitietojen digitaalisille alustoille viemisessä voi jäädä puolitiehen, kun asiaan kohdennettua resurssia eli rahaa tai aikaa ei ole. Resurssien ja tekijöiden puute nähtiinkin joka tapauksessa suurena haasteena.

...jos on joku muu kuin kunta tai kuntaan kiinteästi oleva taho niinku Visit organisaatio, niin silloin täytyy selvittää, että tällaiset hankkeet ja muut onnistuu sen toimijan puolesta, että siellä ei tule mitään hallinnollisia esteitä. (H1.)

...meillä on vuoden hanke ja nyt taas eilen keskusteltiin, että entäs sitten? Elikkä tavallaan sitä niukkuutta jaetaan, se on ehkä semmoinen mikä koskee Pyörämatkailukeskusta, se koskee meitä ja se koskee tosi montaa toimijaa tällä hetkellä... ymmärrän ihan täysin että ei se ole ihan niin helppoa, että otetaan vaan tosta kunnissa se summa.. se taas tulee sitten personoituu, että jossain kunnissa on pyöräilyihminen, jossain ei ole. (H4.)

...se kaikki tieto on olemassa tällaisessa kansainvälisessä alustassa ja nyt mua harmittaa kun sitä ei ole saatu vietettyä tonne Lipakseen ja ja sitä kautta Luontoon.fi:hin ja Bikelandiin ja näin edespäin... niin kyllä se on ihan ne paikalliset resurssit iso ongelma, vaikka halua olisi. (H5.)

4.3.2 Vaikuttavuus yhteistyöllä

Sidosryhmäyhteistyön merkitys korostui haastateltavien mukaan selkeänä vaikuttavuuteen vaikuttavana tekijänä, ja sekä toiminnan koordinointi että yleisesti eri näkökulmien kuuleminen ja

ymmärtäminen nähtiin tärkeänä. Silti myös yksilöiden merkitystä nostettiin esiin, sekä yhteistyön edistämisesä että varsinaisten toimenpiteiden toteuttamisessa.

No siis se sidosryhmätyö, jos me puhutaan pyöräilystä, niin se on aika laaja-alainen ja se vaatii sen laajan, että sen joka sitä tekee, pystyy verkostoitumaan, ja saa ne toimijat yhteen. Ja se, että se joka sitä koordinoi, niin myös pystyy ymmärtämään, että jokaisen osuus on siellä tärkeää... (H2.)

Kuten myös (Payne & Calton, 2002, s. 137) ovat todenneet, on hyödyllistä pyrkiä sidosryhmien väliseen dialogiin, minkä seurauksena voidaan oppia yhdessä ja tavoitella niin kutsuttua suhteellista vastuunjakoa. Teruel-Serranon ym. (2026, s. 17-18) mukaan vaikuttavuutta voitaisikin parantaa juuri erityisesti sidosryhmien paremmalla osallistamisella. Songin ym. (2021, s. 14) mukaan on tärkeää kehittää paikallisten toimijoiden ymmärrystä ja osaamista kestävästä kehittämisestä, jotta kehitystoimia voitaisi toteuttaa hyvin erityisesti alueellisesti. Sen kautta voitaisi myös varmistaa toiminnan pitkäjänteisempi vaikuttavuus ja siten ehkäistä toiminnan väliaikaisuutta. Tätä ajatusta voidaan soveltaa myös esimerkiksi kehittämishankkeita toteuttaviin organisaatioihin, sillä organisaation sisäisen osaamisen kehittämisen nähtiin haastateltavienkin mukaan olevan hyödyllisintä sekä organisaatioille että alueille.

Osa vastaajista koki, että joitakin asioita ei kuitenkaan kannattaisi tehdä alueellisesti vaan ennemminkin valtakunnallisesti, jolla vältettäisi samojen toimenpiteiden toteuttaminen moneen kertaan. Yleisesti koordinoinnin parantamisen nähtiinkin olevan erityisen vaikuttavaa. Kuten myös Petino ym. (2021, s. 16-17) toteavat, sidosryhmien tulisi luoda alusta alkaen yhteinen visio sen suhteen, mitä ja miten kehitetään ja kuinka yhteistyötä vahvistetaan ja koordinoidaan. Toimintaa kokoavan rakenteen luominen nähtiin siis erittäin tärkeäksi toiminnan suuntaajaksi ja ylläpitäjäksi.

Suomen yks matkailun ongelma, jokainen matkailuorganisaatio ja alue tekee sen työn oikeastaan itse, markkinoidaan yhdessä joo tuolta, mutta taas sitten nää oppilaitokset ei linkity riittävällä tasolla tänne matkailuorganisaatioihin. Elikkä meillä puuttuu tästä semmoinen... niin kuin rakenne ympäriltä. (H2.)

Silloin kun niitä reittejä lähdetään tekemään niin miten pitkälle sitä pitäisi ajatella tulevaisuuteen, että olisi semmoinen pysyvä struktuuri, joka sitä työtä veisi eteenpäin (H5).

Yhteistyöhön liittyvänä keskeisenä tärkeänä asiana nähtiinkin, että kaikkien osaaminen voidaan saada käyttöön esimerkiksi perustamalla sekä yhdistämällä erilaisia osaamiskeskuksia, joissa tietoa ja osaamista voidaan jakaa. Tässä tulee kuitenkin huomioida, että päätösvalta jakautuu mahdollisimman tasaisesti, sillä Bramwellin & Sharmanin (1999, s. 412.) mukaan valtaa on tyypillisesti enemmän niillä sidosryhmillä, joilla on myös enemmän resursseja. Tiedon jakaminen on hyödyllistä myös muun muassa siksi, että hankkeissa toimivilla ammattilaisilla ei välttämättä aina ole varsinaista

substanssiosaamista aiheesta, vaan usein ennemminkin lähinnä hallinnollista osaamista, ja siten kaikenlaisiin osaamisalueisiin liittyvät vastuut voitaisi myös helpommin jakaa järkevästi ja tehokkaasti. Sekä valtakunnalliset että paikallisemman tason osaamiskeskukset/-ryhmät voidaan siis nähdä tärkeinä keinoina yhteistyön ylläpitämisen kannalta.

...pitäisi pystyä valtakunnan tasolla keräämään kompetenssienttereitä enempi yhteen... nyt jos siellä on hyviä hanketekijöitä, ne osaa sen hanketoiminnan, mutta jos ei niillä oo ollenkaan substanssiosaamista itse aiheesta, niin eihän me silloin pystytä esimerkiksi kilpailuttamaan oikeita toimijoita, kun ei tiedetä mitä ollaan kilpailuttamassa. Että jos olet matkailuasiantuntija, niin sä et välttämättä ole pyörämatkailuasiantuntija... tai jos sä oot aktiivipyöräilijä, mut sitten sä et osakaan mitään liikennesuunnittelusta tai matkailusta niin silloin sä tarviit siihen ne aisaparit... (H2.)

...olisi tällaisia pyöräreittipooleja missä niinku joku tällainen erillinen toimija kuitenkin siinä kunnissa lähellä toimiva ottaisi koppia siitä hallinnoinnista ja muusta... (H1).

Pitäisi löytyä semmoinen kunta-/kaupunkitasolla ja sitten myös mielellään saman tien maakuntatasolla semmoinen jonkinlainen asiaan sitoutunut tiimi. Toki totta kai pitäisi vielä ajatella laajemmin, mutta ne on ne lähiyksiköt. (H5.)

Sekä alueiden sisäisen että välisen tiedon jakamisen nähdään siis olevan keskeistä. Hyvänä käytäntönä tähän liittyen on todettu haastateltavan 1 mukaan esimerkiksi erään reitin ylläpidon vastuunjaon selkeä sopiminen ja jakaminen ylikunnallisilla reiteillä eri kuntien kesken vuorollaan vuodeksi kerrallaan. Myös Bramwellin & Sharmanin (1999, s. 411-412) mukaan useiden erilaisten sidosryhmien edustajia sisältävän työryhmän perustaminen ja säännöllisten tapaamisten järjestäminen auttaa näkökulmien ja tiedon jakamisessa, ja tällaisten työryhmien toteuttamalla yhteistyöllä kehitetyt toimenpiteet olivat sellaisia, joita kehitettiin tulevana vuosina eniten.

...paljon samoja asioita tehdään mitä on tehty jo muualla mitä on tehty valtakunnallisesti, mitkä mitkä on sellaisia asioita mitä ei kannata tehdä alueellisesti vaan ne kannattaisi tehdä valtakunnallisesti... jos sitä tietoa pystyittäis jakamaan paremmin, niin kaikkien ei tarviis aloittaa alusta ja ja voitais mennä niinku eteenpäin, vaikka ollaankin eri alueilla. (H2.)

...siinä on 4 eri kuntaa jotka puhaltaa yhteen hiileen ja niillä on vaihtuva vetovastuu... (H1).

...sitten ylläpitäjän vastuut ja roolit ja niiden miettiminen, että tarkoittaako se reitin fyysistä ylläpitoa, tarkoittaako se reitin viestinnällistä ylläpitoa? (H1.)

Ylläpitovastuu on siis useimmiten kunnalla, mutta toisinaan myös jollakin muulla reitinpitäjällä. Vastuunjaot olisi siis tärkeää sopia ennen hankkeen päättymistä, ja mieluiten jo hankkeen suunnitteluvaiheessa, jotta tulevan toiminnan ja ylläpidon toteutuminen olisi mahdollisimman hyvin

varmistettu. Liian suurpiirteisesti suunniteltu vastuunjako voi johtaa vaikuttavuuden puutteen lisäksi myös epäselvyydestä johtuviin haasteisiin.

Jatkuvuuden varmistamiseksi olisi tosi tärkeätä, että siinä vaiheessa kun kirjoitetaan sitä hanketta, niin sovittaisi myös sitten se, että mitä sitten tapahtuu kun hanke päättyy... silloin oli ihan erilainen maailmantilanne ja se hanke oli kirjoitettu niin, että siihen ei ollut sovittu mitään miten sitä (erästä reittiä) hallinnoidaan, kuka maksaa, mitä se saa maksaa ja siitähän tuli sitten totta kai lopuksi tosi iso ongelma. (H4.)

Erityisesti reitin ylläpitäjän vastuu on tärkeää tehdä selväksi, mutta myös muiden mahdollisten toimijoiden roolit on tärkeää sekä tunnistaa että sopia. Reittejä koskee kuluttajaturvallisuuslaki, jonka mukaisesti reitinpitäjän vastuulle kuuluu pitää reittien tiedot ajantasaisena jatkuvasti (Laki kuluttajatuotteiden turvallisuudesta, 2025, 7 §). Reittitietoja päivitetään nykyään yleensä Lippaaseen, joka on Jyväskylän yliopiston ylläpitämä valtakunnallinen tietokanta, josta reittitiedot siirtyvät yleisimmille reittikartoille (LIPAS, ei pvm.).

...nyt kun on Lippaaseen tehty päivitys niin nyt tää toimii jo sinänsä hyvin, elikkä kunnat vie ne reitit itse Lippaaseen, kunnassa semmoinen tyyppi, joka pystyy sitä reittitiedon ylläpitoa tekemään, elikkä joku soittaa että hei täällä on joku nyt joku tasoristeys muuttunut, että tää reitti pitää varmaan linjata nyt tonne, niin sitten sillä kunnalla valmius tehdä se ajantasaisesti. Tai sitten että täällä on joku palvelu kiinni... ja sitten jos sitä ei haluta tehdä itse niin sitten sen voi ostaa ulkoa. (H3.)

Lipas on monesti liikuntatoimen takana tai jossain ja nyt pitäisi viedä sitä rikastettua tietoa sinne, sitä matkailullista tietoa, niin saa nähdä mitä siitä tulee (H4).

Vastaajat ajattelivat, että reittitietoja ylläpitävän ja päivittävän tahon tai henkilön olisi parasta ymmärtää myös reitin matkailullisuudesta, mihin liittyvät vahvasti muun muassa palvelut. Palveluiden saatavuuden ja näkyvyyden varmistaminen voidaan toteuttaa esimerkiksi Pyörämatkailukeskuksen Tervetuloa pyöräilijä (Welcome Cyclist) -merkin kautta, jolla voidaan esittää pyörämatkailijaystävälliset palvelut helposti samalla kartalla. Toisaalta kuitenkin on tärkeää muistaa huomioida matkailijan näkökulma siten, että tärkeimpiä eli vähintään perustarpeisiin vastaavia palveluita tarjotaan varmasti mahdollisimman kattavasti riippumatta siitä, ovatko ne jonkin tietyn markkinointiohjelman alla tai maksullisen merkin saaneita.

...pitäisi kytkeä kyllä aina noihin reitityshankkeisiin kyllä, että saataisiin myöskin ne palvelut sinne kartalle... nyt tosiaankin tää malli mitä mitä Bikelandin alla tehty, tää Welcome Cyclist – merkki, toimii kauhean ketteränä mallina, että niillä toimilla löytyy uusia alustoja missä ne voi näkyä ja kuitenkin kohtuomaltillisilla summilla... että pystytään tarjoamaan sitten pyöräilijöille soveltuvasti ne palvelut. (H5.)

(matkailumarkkinointiyhtiö totesi:) “ei tommoisia palvelupisteitä voi laittaa esiin, koska ne ei ole tän markkinoinnin alla, maksa sitä markkinointimaksua”, että sinne voi laittaa vaan jotka maksaa. Ne tuntuu silleen, että no kun se asiakas tarvitsee sen vesipullotäydennyksen, että se ei pysty elämään sillä että jotkut maksaa sitä markkinointimaksua... (H5.)

Tärkeänä nähtiin myös valtakunnallisten toimijoiden kuten esimerkiksi ministeriöiden ja virastojen välisen yhteistyön varmistaminen, jotta pystyttäisi luomaan sellaiset kaikenkattavat lait ja ohjeistot, joiden puitteissa muut yhteiskunnan toimijat voisivat toteuttaa toivottuja asioita järkevästi ja tehokkaasti.

...ministeriöiden välinen toiminta on toki, että meillä ei oo sitä poikkiministeriöllistä toimintaa, niin nämähän ohjaa sitten sen mitä Traficom tekee tai mitä Väylävirasto tai mitä ELY-keskukset tekee, myös mitä maakuntaliitot tekee, eli täältäähän se valuu sitten niinku alaspäin... (H2).

Käytännön haasteena mainittiin esimerkiksi, että laissakaan ei välttämättä tunnisteta matkailullisia reittejä, minkä vuoksi vastuiden määrittäminen sekä oikeiden toimintatapojen valitseminen voi osoittautua vaikeaksi. Esimerkkinä tähän vastaamisesta Pyörämatkailukeskus toteutti yhteistyössä Väyläviraston sekä Pirkanmaan ja Pohjois-Savon ELY-keskusten kanssa opastamisen kevytohjeistuksen pyöräreittien opastamiseen (Pyöräreitin opastamisen vaiheet tieverkolla, 2023), millä pyrittiin helpottamaan opastamisen vaiheiden hahmottamista. Tämä voidaan todeta erääksi hyväksi käytännöksi vaikuttavuuden kannalta, sillä vastaavissa toimissa pystytään ulkoisten tulosten lisäksi kehittämään samaan aikaan myös organisaatioiden sisäistä osaamista.

...tieliikennelakihan ei tunnista matkailullisia reittejä muuta kuin liikennemerkin muodossa, niin sieltä löytyy Bikeland.fi kautta Prosta se “Tieliikennelain mukainen opastaminen”...sen on Väylä ja ELY-keskuksen lupapalvelut tehnyt, mutta se on Bikelan.fi -sivuilla, koska se ei ole, Väylä(virasto) ei tunnista matkailullista reittiä, niin se ei ole julkaisuna siellä Väyläviraston sivuilla. ...siinä samalla sitten pystyttiin lisäämään sitä ELY-keskuksen lupapalveluiden osaamista sen projektin yhteydessä. (H2.)

Yksi vastaajista (H1) ajatteli, että joissakin tapauksissa yhteistyö ei tule toimimaan, ellei pystytä osoittamaan selvää päävastuunkantajaa ja toiminnan ohjaajaa, sillä yhteistyön tekeminen ilman johtamista voi toisinaan tasoittaa vastuita liikaa ja johtaa siten päätöksenteon lykkääntymiseen ja tarpeettoman hitaaseen etenemiseen. Toisaalta ylipäänsä yhteistyön luonteen tunnistetaan usein olevan sekavaa siinä mielessä, että eriäviäkin näkökulmia on paljon, josta huolimatta jonkinlaiseen yhteisymmärrykseen olisi toivottavaa lopulta päästä, minkä tavoittelussa korostuvatkin ymmärtävän neuvottelun ja keskustelun taidot.

...se on levitetty tasaisesti vaikka viidelle henkilölle se vastuu, niin kaikki vaan pyörii ja hyörii ja mitä ei tapahdu. ...sekin on jo hyvä tieto, että jos sanotaan että no ei ole mahdollista, mutta se

että jahkaillaan vuoden verran niin se on vähän huono kaikkien kannalta. ...se on monesti vähän semmoinen näkemysten tai tahtotilojen semmoinen sekametelisoppa... yleensä aina hyvällä neuvottelulla ne menee eteenpäin. (H1.)

Edellä mainittuna päävastuullisena toimijana pidetään usein kuntaan, sillä sen nähdään olevan luonnollisesti yhteydessä toiminnan paikalliseen jatkuvuuteen ja rahoittamiseen tulevaisuudessa. Paikallinen yhteistyö on siis, kuten aiemminkin luvussa 4.2 *Sidosryhmäyhteistyö* todettiin, erityisen tärkeää.

...on tehty aina kaikki hankkeet yhteistyössä kuntien kanssa, joten siitä tulee suoraan se jatkumo jos tarvitaan jotain toimenpiteitä, missä kunta on että okei selvä, nää tarvitaan, me ymmärretään miksi, me haetaan tällä investointirahaa tai laitetaan muuten kuntoon... (H3).

Kaikki haastateltavat kuitenkin korostivat aktiivisten yksilöiden ja asenteen merkitystä toimenpiteiden aikaansaamisessa. Eräänä käytännön esimerkkitapauksena (H1) käytettiin muun muassa pieniä Lapin kuntia, joissa on pystytty saamaan tuloksia kuntien pienuudesta huolimatta, kun asenne kehittämistoimintaa ja kehitettävää teemaa kohtaan on ollut positiivinen ja toimielias, ja siihen on sen myötä myös panostettu resursseja. Toisaalta innostuneiden ja sitoutuneiden tekijöiden puuttuessa toimenpiteet voivat jopa jäädä kokonaan toteuttamatta, joten henkilökohtaiset valinnat merkitsevät paljon.

...se on aina jollain tavalla subjektiivista näkemystä ja kokemusta, ja viestin ja toimenpiteiden eteenpäinvientiä... (H1).

...kunta missä oli hirveän aktiivinen innostunut pyöräilijä, joka itse pyöräili ja teki ja edisti ja oli kauhean aktiivinen. No sitten hän jätti tän virkansa... edes sovitut asiat ei sitten mene maaliin kun kun sitten siellä on joku ihminen jota ei kiinnosta pyöräily. (H4.)

Siinä tulee just siihen ongelmaan, ettei sitten taas siellä paikallisella tasolla mikään niistä toimijoista oikein... Ne on vaan että okei viedään reittejä, ja ne on jossakin omissa palveluissa ja ei oikein meinata innostua. (H5.)

Henkilökohtaisen sitoutumisen merkitystä korostettiin siis erityisesti sen kannalta, että hankkeen jälkeen jatkettavan kehittämisen varmistamiseksi tarvitaan ihmisiä, jotka todella välittävät kehitettävästä asiasta ja ovat sitoutuneet sen jatkamiseen tulevaisuudessakin. Tämänkin varmistamiseen jo hanketta suunnitellessa sekä hankkeen aikana tulisi siis pyrkiä panostamaan, vaikka haasteen tuokin se, että todellista sitoutumisen tasoa on haastavaa ennakoida. Joka tapauksessa on tavoiteltavaa, että lähtökohtaisesti samat henkilöt jatkavat toimintaa. Samanaikaisesti on kuitenkin myös tärkeää, että päävastuullisten henkilöiden lisäksi asiasta on ymmärrystä mahdollisimman laajasti muillakin.

Se, että siellä on hankkeen jälkeekin ne samat yhteyshenkilöt ja ne tavallaan, siis en puhu hanketyöntekijöistä vaan puhun niistä kunnan ja Visit-organisaatioiden, että ne puhaltaa siellä yhteen hiileen ja pistää sen mitä hankkeessa on tehty menemään eteenpäin, että se ei jää vaan hankkeen tuotokseksi, että siellä täytyy olla sitoutuneita henkilöitä jotka ei ole vaan mukana sen takia kun tää nyt kuulostaa kivalta hankkeelta vaan se on ihan oikeasti toiminnallisesti tärkeä hanke... (H1.)

...että mahdollisimman laaja kenttä siellä kunnalla tietää niistä asioista. Silloin sitä voidaan saada eteenpäin, mutta kyllä siellä joka tapauksessa ne avainhenkilöt täytyy olla... (H1).

Käytännön tasolla hankkeissa, joissa on paljon sidosryhmiä, nähtiin toisaalta olevan hyödyllistä keskustella yhteisissä etäyhteyksin toteutettavissa tapaamisissa, joissa asioista saadaan keskusteltua kerralla useiden toimijoiden välillä tehokkaasti, mutta toisaalta myös henkilökohtaisia tapaamisia pidetään erittäin tärkeinä yksityiskohtien sopimiseksi ja sidosryhmien/henkilöiden välisen luottamuksen parantamiseksi.

...käydään juttuja ihan videopalavereissa ja ainakin kerran käydään henkilökohtaisesti sitten kanssa moikkaamassa niin siitä on ihan eri työvaikuttavuus... (H3).

Se on ollut hirmu tärkeää että on se mahdollisuus mennä sinne käymään, ne vaatii sen henkilökohtaisen kontaktin... (H4).

Pääasiassa siis voidaan todeta, että yhteistyö nähdään yleisesti ottaen positiivisena asiana, ja sen myös nähdään liittyvän vahvasti vaikuttavuuteen, kuten myös Viinikainen ym. (2023) ja Mannola (2021) ovat todenneet. Tästä huolimatta yksilöiden vahvaa vaikutusta toimenpiteiden veturina ei tule jättää huomiotta, myöskään siksi että yhteistyö on kuitenkin lopulta yksilöiden välistä työskentelyä yhdessä.

4.4 Muut vaikuttavuustekijät

Mikäli infrastruktuuriin on mahdollista vaikuttaa hankkeen puitteissa, sen nähdään olevan vaikuttavuutta parantavaa. Vaikuttavana tekijänä erityisesti infrastruktuuriin liittyen nähdään konkreettisten pyöräilijämäärien ensinnäkin lisääminen, mutta toisaalta yhtä tärkeänä määrien todentaminen erilaisilla laskureilla, joiden käyttäminen on kuitenkin vielä puutteellista ja erittäin hajanaista, erityisesti valtakunnallisella tasolla. Onkin erittäin tärkeää pystyä perustelevaan infrastruktuuriin liittyviä kehitystarpeita, pyrittiin sitten parantamaan vilkkaampia tai rauhallisempia alueita ja reittejä. Toisaalta yksi vastaajista (H2) myös oli sitä mieltä, että infrastruktuuria harvoin saadaan haluttuihin sijainteihin, paikallisten käyttäjien vähyyden vuoksi. Riittävien paikallis- tai matkailijapyöräliikennemäärien todentamisella tähän kuitenkin olisi mahdollista vaikuttaa.

...me halutaan se kävely ja pyöräily pois sieltä tieltä, jolloin me tehdään sitä omaa kävelyn ja pyöräilyn infraa. Mutta sitten kun me mennään näihin reitistökehityshankkeisiin, niin me tiedetään, että ei me sitä infraa tulla saamaan koskaan sinne mihin me haluttaisiin koska ne määrät ei riitä. Tästä ehkä yksi mallina on kuitenkin Saariston rengastie, jossa ne määrät on ollut niin laajoja ne käyttäjämäärät, niin siellähän joka vuosi lisämäärärahasta myös rakennetaan sitten sitä kävelyn ja pyöräilyn verkostoa lisää niille vaarallisille alueille, välttämättä se kunnan oma asukaskunta ei tai asiakasmäärä ei riittäisi siihen, mutta tässä vielä sitten sanon "mutta": elikkä me ei tiedetä, meillä ei myöskään ole valtakunnallista laskentaa...
(H2.)

Infrastruktuuria pyritään siis parantamaan erityisesti suosituilla alueilla, joissa on usein myös paljon autoliikennettä, joka vaikuttaa turvallisuuteen negatiivisesti. Infrastruktuurin parantamisen lisäksi matkailijaturvallisuutta ja -kokemusta voidaan parantaa myös käyttämällä rauhallisemmat keskimääräiset liikennemäärät omaavia yksityisteitä, joihin liittyviä kysymyksiä käsitellään tarkemmin omassa luvussaan. Infrastruktuurin parantamisen voidaan nähdä olevan jo itsessään vaikuttavaa lähes joka tapauksessa, mikäli se tehdään oikein, sillä sen myötä lopputuloksena ovat konkreettisesti parannetut olosuhteet.

Vaikuttavan viestinnän parantamisen nähtiin olevan keskeistä joka tapauksessa, mutta erityisesti kansainvälisille käyttäjille, sillä Suomessa nähdään olevan jo nyt enemmän hyvää ja lisäpotentiaalia, kuin ollaan osattu vielä sanoittaa ja näyttää ulospäin. Erityisesti reittien osalta on kuitenkin jo olemassakin hyvää materiaalia, joka täytyisi vain pystyä paketoimaan ja tarjoamaan oikealla tavalla ja oikeille kohderyhmille. Viestintää parantamalla olisi siis potentiaalia saada vaikuttaviakin tuloksia aikaan tulevaisuudessa, tosin samanaikaisesti olisi hyvä muistaa kehittää seurantakeinoja, jotta viestinnän mahdollisia vaikutuksia pystyttäisi paremmin todentamaan. Myös Teruel-Serranon ym. (2026, s. 17-18) mukaan vaikuttavuutta voitaisi parantaa pitkän aikavälin seurannalla sekä tuloksista avoimesti ja saavutettavasti (muun muassa monikielisesti) raportoimalla ja siten, että tulokset ovat myös löydettävissä pysyvistä lähteistä.

Mitä enemmän saadaan luotua pyörämatkailijoille, erityisesti kansainvälisille, että täällä on heitä erityisesti huomioitu, että meille tehdään tätä juttua... Suurin haaste on se viestintä, että suomalaiset on vähän huonoja markkinoijia, että meidän pitää lähteä kansainvälisesti kertomaan, että mitä meillä on, on ihan sairaan siistiä. (H3.)

Kyllä me vielä liian liian heikosti tuolla maailmalla näyttään, että miten paljon täällä olisi vielä annettavaa... Ne (reitit) on kuitenkin hirvittävän iso syy monilla matkailijoilla tulla, ja miten niiden päälle lähdetään rakentaa sitä vielä vahvempaa syytä tulla, koska noissa luontokohteissa reittien takia tullaan. Jos ei niitä ole kunnolla saatu jotenkin viestinnällisesti herkulliseksi, niin on vähän semmoista tyhjäkäyntiä, koska sitä sisältöä ja tavaraa on kuitenkin olemassa. (H5.)

Poliittinen vaikuttaminen ja pyöräilyn/pyörämatkailun edunvalvonta nähtiin myös erittäin keskeisenä toimintana, sillä erityisesti kunnallisvaltuutettujen rooli (kuten aiemminkin todettua) on toimenpiteiden toteutumisen kannalta keskeinen. Heihin nähtiin voitavan vaikuttaa erityisesti sekä järjestöjen että toisaalta myös konkreettisen toiminnan tason eli esimerkiksi yrittäjien ja muiden käytännön toimijoiden toimesta.

Se poliittisen puolen haltuunotto ja se edunvalvonta mitä tietysti Pyöräilykuntien verkosto tekee, ja Pyöräliitto... monesti yrittäjillä on ehkä se, että jos se tulee sieltä kentältä se paine niihin viranomaisiin, niin se ehkä sitten niinku toimii jollain tasolla paremmin kuin se että siellä on joku joka sitten yrittää sitä niinku ylhäältäpäin. (H4.)

Myös erilaisten strategioiden luomisen ja seuraamisen nähtiin olevan tärkeää, vaikkakin erääksi keskeiseksi ongelmaksi on tunnistettu juuri suunnitelmien ja strategioiden käytäntöönvienti. Strategioita kuitenkin tarvitaan siihen, että on jotakin minkä perusteella kehittämistä tehdään.

Tehtiin pyörämatkailun kehittämissuunnitelmaa tai strategiaa, se jää elämään ja se on taas sitten semmoinen selkänöja mitä vastaan sitten voidaan jatkossa kehittämistoimia mieltää (H4).

4.5 Toimintatavat yksityisteillä

4.5.1 Yksityisteiden merkitys ja eri toimintatavat

Käytännön esimerkkinä hyödyllisestä sidosryhmäyhteistyöstä pyörämatkailun ja erityisesti reittien kehittämisessä on yksityisten tiekuntien ja maanomistajien kanssa toimiminen vastuullisesti, ja heidän osallistamisensa suunnitteluun mahdollisimman varhaisessa vaiheessa, jotta sosiaalinen toimilupa ja kestävä kehityksen mukainen toiminta varmistetaan. Yksityistietoimintatapojen voidaan nähdä vaikuttavan keskeisesti reittien tulevaisuuteen ja sitä kautta kehityshankkeiden vaikuttavuuteen. Kuten esimerkiksi Hemmati (2001, s. 6-7) on todennut, jokaisen sidosryhmän arvo ja erityislaatuinen näkökulma sekä asiantuntijuus tulisi tunnistaa, ja sen vuoksi kaikilla tulisi myös olla sananvaltaa. Dubalen ym. (2026, s. 1) mukaan paikallisyhteisön osallistaminen ympäristöön liittyviin hankkeisiin on tärkeää, ja erityisesti suunnitteluvaiheessa. Kwiatkowski ym. (2024, s. 13) mukaan puolestaan on muun muassa tärkeää varmistaa yhteistyötä tekevien osapuolten tuntevan olevansa arvokas osa työtä.

Yksityisteitä pidetään yleisesti merkityksellisinä pyörämatkailun kannalta, mitä perusteltiin erityisesti yksityistieverkoston laajuudella sekä liikenteen rauhallisuudella. Lisäksi yksityistiet kulkevat laajalti maaseuduilla eli luonnon keskellä, ja vastaavat siten myös elämyksellisyyden tarpeeseen.

...2 % liikenteestä on meidän yksityis niinku hiekka- ja metsäautoteillä esimerkiksi ja meillähän on siitä erittäin laaja verkosto olemassa. ...elikkä niillä yksityisautoteillä on tosi iso merkitys. (H2.)

Onhan se (yksityisteiden arvo pyörämatkailulle) kyllä ihan kriittinen. (H5).

Niin kutsuttu kirjekäytäntö on jo joitakin vuosia käytetty ja periaatteessa epävirallinen, mutta kuitenkin lain ja viranomaisten hyväksymä tapa, joka nojaa jokaisenoikeuteen ja yksityistielakiin, joiden mukaan pyöräilyä saa harjoittaa vapaasti yksityisteillä myös säännöllisesti, jos reitit on opastettu ainoastaan digitaalisesti. Kirjekäytännössä on keskeistä huomioida niin sanotun sosiaalisen toimiluvan toteutuminen, sillä kirjallisia sopimuksia ei tehdä. Petterssonin & Suopajarven (2018, s. 5-7) mukaan sosiaalinen toimilupa tarkoittaa hankkeen tai toiminnan paikallista hyväksyntää. Käsite otettiin käyttöön kaivosteollisuudessa 1990-luvulla. Sosiaalinen toimilupa tarkoittaa vapaaehtoista ja muodoltaan epävirallista hyväksyntää, ja on keskusteltu siitä, miten sosiaalisen toimiluvan toteutumista voidaan arvioida. Monet ammattilaiset ja tutkijat ovatkin todenneet, että sosiaalisen toimiluvan merkityksen huomaa vasta sen puuttuessa. Sosiaalisella kestävyydellä ei ole samanlaista seurantaa kuin taloudellisilla tai ympäristöasioilla. Vaikka sosiaalisen toimiluvan ehdot ovat epäselvät, sillä on tärkeä tehtävä korostaa sosiaalisen kestävyuden huomiointia. (Pettersson & Suopajarvi, 2018, s. 5-7.)

Kirjekäytäntö on Suomen pyöräreittikehittämisessä yksityisteitä sisältävillä reiteillä tällä hetkellä myös yleisimmin käytetty menetelmä, minkä vuoksi analyysissä keskitytään pääasiassa tämän toimintatavan eri puoliin, ja sitä verrattuna erityisesti kirjalliseen sopimiseen. Haastateltavat (H2 & H3) kuvaavat toimintatapaa seuraavin tavoin:

...kerrotaan maanomistajille, eli kunta lähettää sen kirjeen ja kertoo, että tähän on suunniteltu tällainen matkailullinen reitti ja mikäli haluatte antaa kommentteja, niin siinä on aikaa kommentoida. (H2).

...kerrotaan heti että reiteille ei tule reittimerkintöjä, ei tehdä mitään rakennus- tai korjaamis- tai hoitotoimenpiteitä, kukaan ei tule kulkemaan siellä tekemässä mitään toimenpiteitä, ja uusia vastuita ei tule... (H3).

Toinen toimintatapa on tehdä reitinpitäjän ja tiekunnan tai maanomistajan välille kirjallinen sopimus, jossa sovitaan kuhunkin yksityistien osalta mahdollisista kustannuksista, korvauksista ja vastuista reittiin liittyen. Yksityistielain (2018, 14 §) mukaan kirjallinen sopimus koskee vain sopimuksen tehneitä osapuolia sekä heidän perillisiä. Eräs haastava usein todettu tilanne onkin kuolinpesät, joiden osalta voi tulla haasteita reittien kanssa toimintatavasta riippumatta, sillä sopimukset tehdään yleensä määräaikaikaisina eikä tulevien omistajien myötämielisyydestä voida olla varmoja. Joidenkin mielestä olisi joka tapauksessa vastuullisinta sopia aina kirjallisesti, kun taas toisten mielestä se on

turhan raskas tapa, mikäli reitit opastetaan vain digitaalisesti. Välttämätöntä kirjallinen sopiminen on silloin, kun yksityistielle tehdään kustannuksia aiheuttavaa toimintaa (Yksityistielaki, 2018, 16, 17 & 18 §), kuten fyysisiä rakenteita tai muutoksia.

...sitten kun tehdään muutoksia toisen maille, pitää tehdä sitten jonkunlainen sopimus, käytännössä kannattaa tehdä kirjallinen, niin sitten ei jää mikään epäselväksi seuraavalle omistajalle. (H3).

Kolmas tiedetysti käytetty tapa on reittitoimitus, jossa kunta voi lunastaa halutun alueen reitin käyttöön maksamalla korvauksen. Ennen toimitusta täytyy olla reittisuunnitelma, paitsi jos reitti on merkitty kaavaan tai reitin perustamisesta on sovittu asianosaisten kesken. (Mäki, 2018; Reittitoimitukset, ei pvm.) Reittitoimitus voi olla potentiaalinen, jos yhteisymmärrykseen ei päästä, mutta kyseinen tie nähdään erittäin tärkeäksi reitin kannalta. Reittitoimitukseen suhtaudutaan ristiriitaisesti, sillä toiset kokevat sen varmaksi keinoksi ottaa haluttu tie haltuun, kun taas toiset raskaaksi ja hitaaksi sekä myös konfliktialttiiksi, sillä sitä usein vastustetaan tiekuntien ja maanomistajien toimesta, joten vastuullisuusnäkökulmasta tämä ei ole suositeltava tapa.

...reittitoimitusprosessit on hyvin pitkiä, Kempele reittitoimitti 11 vuotta... (H2).

Taulukko 5. Yleisimmät toimintatavat yksityisteiden pyörämatkailureittikäytössä.

Toimintatapa	Toimintatavan käytäntö
Kirjekäytäntö	Reitinpitäjä lähettää maanomistajille/tiekunnille kirjeet, joissa suunniteltavasta reitistä ja siihen liittyvistä vastuista tiedotetaan.
Kirjallinen sopiminen	Reittiin liittyvistä vastuista ja mahdollisista kustannuksista tehdään kirjallinen sopimus.
Reittitoimitus	Kunta ottaa reittiosuudelle halutun alueen/tien haltuun ja maksaa siitä korvauksen maanomistajalle/tiekunnalle.

4.5.2 Kirjekäytännön puoltaminen

Kun vastaajilta kysyttiin yksityisten tiekuntien ja maanomistajien kanssa toimimisen käytännöistä ja nykyisten toimintamallien asianmukaisuudesta, vastaajat olivat jonkin verran eri mieltä. Osa piti kirjemallia hyvänä sellaisenaan, kun puolestaan toiset vielä puutteellisena. Kirjemallin hyviä puolia perusteltiin sopimusten tekemiseen verrattuna erityisesti toimintatavan helppouden ja tehokkuuden

kautta, mutta myös digitaalisen opastuksen tuomalla joustavuudella. Kirjekäytännön hyväksyttävyyttä perusteltiin myös sen kautta, että se on yksityistielain (2018, 28 §, 33 § & 43 §), jokaisenoikeuden sekä viranomaisten lausuntojen perusteella luvallinen ja hyväksytty toimintatapa ilman korvausta tai lupaa, mikäli tienpidon kustannuksiin ei aiheuteta selvää kasvua.

...vastaus oli kun soitin Ympäristöministeriön, Tieyhdistyksen ja MTK:n ja Kuntaliiton miehet, että yksityisteillä saa julkaista pyöräilyreittejä ilman tiekunnan hyväksyntää ja samoin maastoliikkumisessa jokaisenoikeudella... ja yksityistielain mukaisesti. (H3.)

...tää on myös Suomen yksityisautoteiden (Suomen Tieyhdistys) hyväksymä ja Ympäristöministeriön lakimiehen hyväksymä, myös se sopimusmalli millä näitä on nyt tehty... pyöräily on siis kevyttä liikennettä, se ei rasita tiealuetta... sitä ei voi estää. (H2.)

...hankkeet on niin lyhyitä niin on paljon helpompi mennä tällä ja saada läpi, plus siinä digitaalisuudessa on aina se, että kun näitähän pitäisi pystyä myös muokkaamaan sen palautteen perusteella, eli digitaalisesti se on paljon paljon helpompaa muokata sitä reittiä... (H2.)

Kirjemallin tehokkuus ilmenee siis erityisesti verrattaessa fyysisesti opastettuihin reitteihin ja opasteiden suunnittelun ja asentamisen välttämättä vaatiman kirjallisen sopimisen edellyttämään suureen rahalliseen panostukseen, mitä erityisesti haastateltavat 3 ja 5 korostivat. Toisaalta kuitenkin taloudellisen panoksen suuruudesta huolimatta nähtiin sen sisältävän epävarmuustekijöitä tulevaisuuden kannalta, eli voidaan nähdä fyysisen opastamisen olevan riski sen suhteen, ettei taloudelliselle panostukselle välttämättä saadakaan toivottua ja arvoistaan vastinetta.

...puoli miljoonaa euroa tarvitaan siihen, että me saadaan neuvoteltua niistä, sitten me tarvitaan puoli miljoonaa euroa että me saadaan ne kyltit sinne... (H3).

...(fyysisestä opastuksesta) sitten tulee semmoinen moduuli lisää että tää resurssi ei kyllä ei riitä mitenkään, että kyllähän se on aika massiivinen homma. (H5).

Kirjemalli on otettu toimintamallina pääasiassa hyvin vastaan tiekuntien ja maanomistajien osalta. Vastaajien (H2, H3 & H5) mukaan vain pieni osuus kirjeiden saaneista otti lopulta yhteyttä, kaikki heistä nopeasti, ja suurin osa yhteydenottajistakin suhtautui reittiin positiivisesti. Pääosa niistäkin, jotka suhtautuivat epäilevästi ja huolestuneesti, ymmärsivät keskustelun jälkeen reitin hyötyjen ylittävän niiden mahdolliset haitat, sillä todelliset matkailijamäärät tulevat joka tapauksessa olemaan paikkakohtaisestikeskimäärin pieniä, ja kulkeminen on sallittua joka tapauksessa. Käytännössä siis hyväksyntä tulee saada pääasiassa sille, että reiteistä viestitään digitaalisesti. Jos kuitenkin halutaan ehkäistä negatiivista suhtautumista entisestään, on viisasta pyrkiä osallistamaan tiekunnat/maanomistajat mahdollisimman aikaisin reitin suunnitteluun, ja suositeltavinta olisi esittää

asia niin, että heiltä ennemminkin pyydetään lupaa kuin vain tiedotetaan ja annetaan yhteydenottomahdollisuus tarvittaessa. Hyväksynnän saamisen näkökulmasta tässä on kuitenkin kasvanut riski sille, että kieltäytyvien tai vastaamattomien määrä lisääntyy, mutta sosiaalisen hyväksynnän varmistamisen kannalta tämä on suositeltavaa, vaikka sosiaalisen toimiluvan luonteeseen kuuluukin olla niin sanotusti epävirallista, kuten esimerkiksi Pettersson & Suopajarvi (2018, s. 5-7) ovat todenneet.

On ollut mun mielestä tiekunnittain suhtautuminen hyvää... osalla vähän semmoista varovaisuutta ja pelkäsi, että tuleeko jotain vastuuasioita tai onko jotain semmoista missä ne joutuu pulaan ja sitten oli pakko todeta vaan että siellähän joka tapauksessa saattaa kulkea pyöräilijöitä, että tää on vaan nyt semmoinen, että pitää saada hyväksyntä, että tää tulee viestintään. (H5.)

...kyllä ne soitot tulee aika nopeasti sen jälkeen kun ne kirjeet on vastaanotettu... yleensä parissa viikossa kaikki kellä on sanottavaa kyllä ottaa yhteyttä... jos 1000 lähtenyt niin reittimuutoksia tehty varmaan parisenkymmentä. (H3.)

...hyvässä vaiheessa ne maanomistajat mukaan vaikuttamaan, "mitä minun maille tulee", niin meillä on paljon parempi sosiaalinen toimilupa, kun se että me vaan ilmoitetaan, että tästä menee tällöinen reitti (H2.)

Sosiaalinen toimilupa on siis keskeinen, erityisesti kirjekäytäntöön liittyvä käsite, jossa kirjallisia sopimuksia ei tehdä. Sosiaalisen toimiluvan toteutumista on pyritty huomioimaan kirjekäytäntöä alun perin suunniteltaessa ja sitä käytettäessä sekä edelleenkehittäessä. Sosiaalisen vastuun huomiointia kirjekäytännön yhteydessä on varmistettu kirjeitse tarjotun yhteydenottomahdollisuuden lisäksi eri tavoin. Näihin tapoihin kuuluu muun muassa sen huomioiminen, ettei pihojen läpi kulkevia teitä pidetä potentiaalisina käytettäviksi reitillä, huomioidaan erityistarpeiset alueet kuten paliskuntien poronhoitoalueet sekä ohjeistetaan matkailijoita pysymään reitillä, käyttämään virallisia palveluita sekä käyttäytymään etikettien mukaisesti. Reitinpitäjän vastuulle kuuluukin erityisesti viestiä matkailijoille reittiin ja erityisesti sen turvallisuuteen vaikuttavista asioista mahdollisimman kattavasti, minkä jälkeen vastuu siirtyy matkailijalle (Laki kuluttajatuotteiden turvallisuudesta, 2025, 7 §). Joka tapauksessa kaikkien keskeisten sidosryhmien tiedottaminen reittiin liittyvistä asioista on keskeistä vastuulliselle toiminnalle.

...poronhoitoyhdistykset eli paliskunnat, se on sitten siellä kriittinen paliskunnan alueella eri puolilla, että mä oon sopinut reittien aikataulusta, milloin ne on auki ja milloin ne on kiinni... että se on se Lapin erityispiirre. (H3.)

...pyöräilijät ohjattu käyttämään reitinvarren palveluita ja ja virallisia taukopaikkoja, ja reitin linjaukset on suunniteltu niin että ei synny haittaa tiekunnalle tai maanomistajalle. Lisäksi sitten

viestitään Suomen ladun maastopyöräilijän etiketti ja Metsähallituksen retkietiketti, niistä muistutetaan myös. (H3.)

Käyttäjällä pitää olla riittävä tieto siitä reitistä silloin kun se on tällainen niin sanotusti virallisesti informoitu reitti, että käyttäjällä se vastuu on ja tieto siitä kanssa että ihan jokaista kuoppaa ja kiveä reitillä ei voi kertoa, mutta tuoda tiedoksi informaatio siitä reitin vaativuudesta... joka on sitten ikään kuin vastuuvapauslauseke. (H5.)

...kun me mennään tiealueella, ja jos me viedään sinne matkailullista toimintaa, niin meidän pitäisi olla aika varma siitä, että se on turvallista (H2).

Erityisesti kuolinpesät on todettu haastateltavien (H3, H3 & H5) mukaan haastaviksi tilanteiksi, joissa hyväksynnän saaminen ja ylläpitäminen voi olla ongelmallista tai jopa mahdotonta toimintatavasta riippumatta, sillä omistajanvaihdoksen jälkeen ei voida enää olettaa aiemmalta omistajalta saadun hyväksynnän olevan olemassa sopimuksen päättymisen jälkeen, ja kuolinpesätapauksiin liittyy yleensä monia henkilöitä, joiden välillä nähdään toisinaan olevan myös erimielisyyksiä, mikä ei ole hyvä pohja yksityistiehen liittyvistä sopimiseen. Kirjemallin mukaisesti toimiessa reitti on kuitenkin edelleen laillinen, mutta vastuullisen toiminnan varmistamiseksi olisi hyvä ottaa yhteyttä myös uusiin maanomistajiin/tiekuntiin. Tällaisissa tapauksissa on siis riski sosiaalisen toimiluvan toteutumattomuudesta. Selvä valtaosa kirjeen vastaanottaneista on haastateltavien (H2, H3 & H5) mukaan kuitenkin hyväksynyt ehdotetun reittilinjauksen, joten todennäköisyys vastaanottajan kieltäytymishalukkuudelle on suhteellisen pieni. Tästä huolimatta olisi tavoiteltavaa varmistua siitä, että kirje on tavoittanut elävän henkilön; nykyisen tai tulevan tieosakkaan/maanomistajan.

...ja sitten siellä tulee joku maanomistaja, se myy tai se kuolee, sitten sen poika siellä kuolinpesästä pistää määräaikaisen poikki tai 5-10 vuoden sopimus se päättyy ja sitten se seuraava kiinteistönomistaja ei halua sitä jatkaa... siinä on kuolinpesä, niiden tietoja ei ole saatavilla tai sitten siinä saat 20 nimeä. Elikkä teepä siinä sitten soppari jos sulla on 20 virallista omistajaa, jotka riitelee keskenään. (H3.)

...oli hyvin riitaisa kuolinpesä niin oli selkeätä ettei turhaan mennään sellaisille alueille (H2).

Jos on semmoinen ikään kuin hiljainen hyväksyntä, niin siellä on varmaan aika monelle vainajalle lähtenyt kirje... tai sitten siellä on toimet muuttuneena, ne ei ole vielä maanmittauslaitoksen rekisterissä... ainut (ongelma) siellä voi olla just tuommainen potentiaalinen haamuyhteyshenkilö... toisaalta trendinä on, että lähtökohtaisesti niitä asioita hyväksytään, niin varmaan tällainen poikkeama sinne mukaan mahtuu (H5).

Silloin tällöin on kuitenkin päädytty tilanteisiin, joissa maanomistaja tai tiekunta ei ole halunnut reitin menevän suunniteltua reittiä perustelluista syistä, esimerkiksi yleisimmin metsästyksen vuoksi, minkä

seurauksena on kuitenkin useimmiten löydetty hyvä kiertoreittimahdollisuus, vaikka alunperin suunniteltua, matkailullisesti parasta reittiä ei ollakaan voitu käyttää. Siispä mikäli reitin käytöllä tulisi olemaan haittaa alkuperäiselle maankäytölle, kyseistä osuutta ei voida käyttää vaan kiertoreitti on löydettävä, mikäli reitti halutaan toteuttaa. Tällä pyritään varmistamaan niin ikään sosiaalisen hyväksynnän toteutumista, jonka voidaan nähdä toteutuvan, kun kaikkia osapuolia todella kuullaan.

...siellä on kaupallista metsästystä niin eihän sinne kannata mennä, ja niillä oli antaa heti vaihtoehtoinen reitistö... (H2).

...se kaupallinen metsästys elikkä lennätetään asiakkaita ympäri maailmaa tällaisille metsästysviikolle tai muuta, ja jos siellä on pyöräilijöitä niin se haittaa maankäyttöä, elikkä se poisti sitten juridisen oikeuden... (H3).

Toisinaan oikeus pyörällä kulkemiseen voidaan muodostaa myös muihin säännöksiin kuin yksityistielakiin nojaten, esimerkkinä rasiitteen käsitteen kautta, joka tarkoittaa oikeutta toisen kiinteistöön, alueeseen tai rakennukseen (Yksityistielaki, 2018, 3 §). Siitä huolimatta yksityishenkilöt saattavat toisinaan asentaa esimerkiksi puomeja paikkoihin, joista toivovat ihmisten olevan menemättä, tosin useimmiten ne ovat laittomia. Tällaisissa tilanteissa voidaan nähdä olevan hyödyllistä muodostaa keskusteluyhteys asianosaisten välille, millä voitaisi sekä luoda ymmärrystä että ehkäistä mahdollisia haittoja.

Meillähän on laittomia puomeja aika paljon mitä puomitetaan kun ei haluta että kukaan tulee mun maille. Mutta tota meillä on paljon maaseudulla sellaisia alueita, että se tie menee sen talon läpi ja se on rasiitteenä siellä tontissa.. elikkä jos se tie on rasiitteenä siellä tontissa niin silloin se vapaasti käytettävissä. (H2.)

Joskus tiekunnat/maanomistajat saattavat myös vaatia korvausta tien käytöstä, kuten yksityistielain mukaan oikeus onkin, mutta kuten edelläkin mainittiin, korvausten tulisi kuitenkin perustua tielle aiheutuneisiin vaurioihin tai kulumaan (Yksityistielaki, 2018, 28 §, 33 § & 43 §), eikä pyöräily kuitenkaan kuluta tietä siinä määrin, että korvaukset olisivat laillisesti perusteltavissa käytännössä koskaan (H2, H3 & H5). Poikkeuksena ovat kuitenkin tapahtumat, joihin liittyy esimerkiksi erilaisten rakenteiden pystyttämistä ja selvästi lisääntynyttä moottoriajoneuvoliikennettä. Toisaalta tapahtuman kaltaiseksi toiminnaksi voidaan joskus myös nähdä matkanjärjestäjän ohjaamat ryhmämatkat, jos niihin liittyy edellä mainittuja vaikutuksia. Tällaisissa tilanteissa sopimusten tekeminen on tärkeää vastuullisen toiminnan varmistamiseksi. Kaikkein tärkeintä on siis tunnistaa kunkin tapauksen yksittäispiirteet, jotta pystytään valitsemaan käytettäväksi perustellusti soveltuvin toimintatapa.

Tuntuu tosi turhalta, että jos sen pyöräilijän käyttämisestä, pyöräilijän kulkemisesta (maksettaisi korvauksia)... (H5).

Milloin tullaan sitten mahdollisesti siihen korvattavuuteen, on tapahtumatuotanto... tai jos me tuodaan matkanjärjestäjä... ryhmä sinne reitille, niin silloin voidaan katsoa, että se on jo tapahtumaa, eli jos sinne pystytetään pysähdyspaikkoja, huoltopisteitä, siellä on huoltoajaja, jotka niin kun vaikuttaa tai sitä joudutaan vaikka sulkemaan osittain, niin silloin voidaan tehdä maanomistajan kanssa sopimus niistä kustannuksista. (H2.)

Joka tapauksessa parhaiden käytäntöjen mukaan reittisuunnitteluun kuuluu kommunikoida jollakin tapaa yksityisten tiekuntien ja maanomistajien kanssa mahdollisesta matkailullisesta pyöräilyreitistä niin, ettei kenenkään esimerkiksi pihan läpi kuljeta ilman hänen suostumustaan, vaikka se olisikin laillista. Näin varmistetaan sekä vastuullisen toiminnan että sosiaalisen toimiluvan toteutuminen.

4.5.3 Kirjekäytännön kyseenalaistaminen

Yksityisteihin liittyvistä vastuista ja niiden sopimisessa esiintyviä puutteita pohdittiin ja niistä oltiin huolissaan joidenkin vastaajien osalta erityisesti kirjekäytännöstä puhuttaessa. Vaikkakin kirjekäytäntö on lain, viranomaisten ja muun muassa Ympäristöministeriön hyväksymä, Ympäristöministeriö ja Suomen Latu ovat suositelleet joitakin vuosia sitten, että kirjallisen sopimuksen tekeminen olisi suotavampi toimintatapa. Toisaalta tämän jälkeen yksityistielaki on kuitenkin muuttunut muun muassa edellisessäkin luvussa mainitun seikan mukaisesti, eli säännöllinenkin käyttö on nykyään käytännössä aina sallittu ilman erillistä lupaa (Yksityistielaki, 2018, 28 §). Kuitenkin erityisesti mahdollisten ongelmatilanteiden ja taloudellisten tai muiden korvaustarpeiden ilmaantumisen varalta olisi tärkeää löytää keinot sopia asioista jo ennakoon selkeästi, jotta epäselvyyksiltä ja mahdollisilta riitatilanteilta voitaisi todennäköisimmin välttyä.

...Ympäristöministeriö ja Suomen Latu teki tähän jo melkein 10 vuotta sitten suosituksen, että käytettäisiin mieluummin sopimusta... (H2).

...mitä jos siellä niinku joku leiriytyy sinne pellolle joka on luomuviljelyä ja jättää sinne tölkkiin tai jos sinne heitetään tölkki siitä, oli se auto tai pyörä tai mikä tahansa matkailijamuoto, kun me tuodaan se semmoiselle alueelle, missä sitä aikaisemmin ei oo ollut ja me heitetään tölkki ja se lehmä syö sen, että mitä sitten tapahtuu? ...Mitä jos se luomusato on pilalla? Kuka, kuka vastaa siitä? (H2.)

Yksi vastaajista (H1) oli sitä mieltä, ettei reitin opastustavallakaan ole merkitystä, kun reitistä on julkisesti viestitty ja matkailijoita ohjataan reitille virallisesti, joten olisi paras vaihtoehto tehdä joka tapauksessa kirjallinen sopimus reitin tulevaisuuden, matkailijoiden turvallisuuden sekä tien käytön suostumuksen varmistamiseksi. Tämä voidaan tulkita toiseksi päänäkökulmaksi vaikuttavuuden varmistamiseksi yksityistiekäytännöillä, tehokkuutta ja joustavuutta korostavan kirjekäytännön rinnalla. Molemmissa voidaan siis nähdä olevan erilaisia puolia eri näkökulmista tarkasteltuna.

Vaikka on digitaalisesti opastettu reitti, niin silti olisi hyvä maanomistajan kanssa tehdä sopimukset... Se on mun mielestä ainoa oikea tapa tehdä niitä asioita... se palvelee ihan kaikkia; se palvelee käyttäjää, se palvelee sitä pyörämatkailijaa ja kehittäjää, se palvelee sitä koko kenttää... Ei ole mitään syytä miksei niitä olisi, muuta kun se että halutaan oikaista niin sanotusti mutkia. Toi on pitkä tie tehdä niitä soppareita mut sitten toisaalta se takaa pitkän rauhan sille reitin käytölle. (H1.)

Toisaalta sama vastaaja (H1) kuitenkin tunnisti kirjallisten sopimusten tekemisen haasteellisuuden ja toisinaan jopa mahdottomuuden ajallisesti rajallisten kehittämishankkeiden aikana, vaikka se olisikin muilla kriteereillä usein paras ja reitin tulevaisuuden varmimmin turvaava toimintatapa. Tärkeää on muistaa joka tapauksessa vähintään se, että mikäli reitti aiotaan opastaa fyysisin kylttiopastein tai reitille tehdään minkäänlaisia fyysisiä rakenteita, se on luvanvaraista toimintaa ja tällöin on välttämätöntä sopia asiasta kirjallisesti (kts. esim. Pyöräreitin opastamisen vaiheet tieverkolla, 2023).

...kun se siihen hankkeeseen nyt on mahdollista sen aikaan, aina se ei ole, mutta se on se oikein ja oikea lähestymisnäkökulma (H1).

...nythän me mennään digitaalisesti koska se on helppoa, mutta jos me halutaan se matkailun seuraava askel mennä, niin meidän pitää ne viitoittaa ja silloin se on lupasopimuksena, elikkä yhtään viittaa, tiemerkkiä ei saa viedä maille, jos ei ole maanomistajien lupaa. (H2.)

...sitten kun tehdään muutoksia toisen maille, pitää tehdä sitten jonkunlainen sopimus, käytännössä kannattaa tehdä kirjallinen, niin sitten ei jää mikään epäselväksi seuraavalle omistajalle (H3).

Vaikka molempien opastustapojen hyvät puolet tunnistettiin, fyysisen opastuksen perustaminen nähtiin olevan hyödyllistä sekä matkailijan mutta myös maanomistajan näkökulmasta, sillä opasteita tulee olemaan yleensä vain harvassa eli haitta olisi vähäinen, ja ne ohjaavat matkailijoita varmasti pysymään oikealla reitillä ja siten vähentävät yllättävää päätymistä muille alueille, mikä on useimmiten kaikkien osapuolten etu. Toisaalta kuten edellisessäkin luvussa mainittiin, fyysisen opastuksen toteuttaminen on digitaaliseen verrattuna huomattavasti resurssi-intensiivisempää, joten opastustyyppien tarve on oleellista arvioida aina reittikohtaisesti.

...molemmilla opasteilla on paikkansa, mutta siis hyvin ne maasto-opasteet tukee sitä reitin käyttöä ja tosi paljon vaivattomampaa reittiä on ajaa jos ei sun tarvitse jotain älylaitetta tai muuta seurata... puhutaan muutamista opasteista per 10 km eli se on kuitenkin häviävän pieni niin sanottu haitta. Jos sitten nyt mitään haittaa edes aiheutuu, niin semmoinen visuaalinen... Ja onhan siinä maanomistajan puolelta se kun reitti on viitoitettu ja opastettu, niin vähemmän tulee eksymisiä sinne muille alueille. (H1.)

Kirjallista sopimista edes varmuuden vuoksi ja suostumuksen säilyttämiseksi perusteltiin myös muun muassa olemassa olevalla riskillä siitä, että matkailijamäärät periaatteessa voivat nousta paikallisesti huomattavan korkeiksikin, vaikkei niin keskimäärin eikä todennäköisesti tapahtuisikaan.

Jos sä mietit, että siellä olisi yhtäkkiä vaikka huomenna 10 000 pyöräilijää kun sä viestit... se kuorma nyt ei varmaan niinku keskimäärin ole iso mut se on maanomistajan osalta ehkä enemmän niinku periaatteellinen... (H1).

Kestävän kehityksen ja vastuullisten suunnitteluperiaatteiden huomiointia ei myöskään pidetä itsestäänselvänä kummassakaan toimintatavassa, sillä vaikka sosiaalisesta vastuullisuudesta puhutaan ja sitä toteutetaan kirjemallinkin yhteydessä jo nykyisellään, kuitenkin muita kestävyiden ulottuvuuksia ei välttämättä nähdä pystyttävän luotettavasti takaamaan. Sosiaalisen toimiluvan varmistamisen rinnalla olisi siis tärkeää muistaa myös ympäristön huomioiminen, mihin toisaalta matkailijoiden hyvällä ohjeistamisella osaltaan pyritäänkin vaikuttamaan, kuten edellisessäkin luvussa todettiin ja kuten Laki kuluttajatuotteiden turvallisuudesta (2025) myös vaatii. Olisi joka tapauksessa hyödyllistä pohtia entistä tarkemmin, millä keinoilla tämä voitaisi todella varmistaa.

...onko se kestävää monella tasolla, jos me viedään niitä asiakkaita sellaisiin paikkoihin, mikä ei ole ehkä sosiaalisesti tai muilla keinoin kannattavaa ja kestävää? Ja tää on ehkä semmoinen yksi kysymys siinä myös mitä ei ihan hirveästi ole mietitty, koska nythän on mietitty vaan että me saadaan hienoja reittejä, mutta sitten se kestävyysajattelu ja se muu siellä jää vähän paitsi... (H2).

Ratkaisuna edelliseen ongelmaan kestävä ja vastuullisen suunnittelun varmistamisen puutteesta esitetään esimerkiksi valtakunnallisen toimintamallin luomista, jolla yhtenäinen ja vastuullinen toimintamalli voitaisi varmistaa riippumatta siitä, mikä toimija reittikehittäjän asemassa toimii. Valtakunnallisten mallien puolesta puhuvat myös esimerkiksi Viinikainen ym. (2023, s. 83.), jotka toteavat valtakunnallisten mallien parantavan muun muassa hankkeiden tulosten skaalattavuutta ja monistettavuutta.

...pitäisi saada semmoinen valtakunnallinen malli, että missä me linjataan, missä määrin, miten me sinne yksityisteille mennään näiden kaupallisten reittien osalta. ...se on tehty nyt sillä kirjemenetelmällä, koska se on vakiintunut tapa jo ja näin niitä on tuhansia kilometrejä tehty, mutta kun se ei ole missään virallisissa julkaisuissa, kuinka näitä tulisi kehittää, niin se se jättää siihen semmoisen tietyn aukon. (H2.)

Sopimisen käytännöistä voidaan siis nähdä olevan vaikuttavuuteen liittyen karkeasti kaksi eri näkökulmaa; toisaalta kirjallinen sopiminen varmistaa reitin tulevaisuuden vastuineen varmemmin, mutta toisaalta kirjeitse toteutettavalla tiedotuskäytännöllä voidaan saada vaikuttavuutta sen kautta, että resurssiltaan rajallisissa hankkeissa voidaan toteuttaa huomattavasti tehokkaammin ja siten

pidempiä/laajempia reittejä oheistietoineen ja -toimintoineen, kuin olisi mahdollista kirjallisesti sopien.

5 Tulokset

5.1 Tärkeimmät sidosryhmät

Sidosryhmistä oltiin lähes yksimielisiä; niitä nähtiin olevan paljon ja kaikilla yhteiskunnan tasoilla. Erityisesti kuitenkin kuntien ja muiden paikallistoimijoiden, mutta myös reittikehittäjien roolin tärkeys korostui vastauksissa, sillä heidän nähtiin varmistavan varsinaisten käytännön toimien toteutumisen paikallistasolla. Kuntien ja reittikehittäjien välisen yhteistyön nähtiinkin olevan erityisen tärkeää. Sidosryhmäyhteistyön toimivuus yleisesti nähtiin lähes poikkeuksetta tärkeänä osana vaikuttavuuden varmistamista. Toisaalta siis erityisesti paikallisen, mutta samaan aikaan myös alueiden välisen sekä valtakunnallisen sidosryhmäyhteistyön nähtiin olevan tärkeää. Keskeiset sidosryhmät tulisi osallistaa toimintaan jo mahdollisimman aikaisessa suunnittelun vaiheessa, sidosryhmäteoriankin mukaisen osallistamisen periaatteen (esim. Hemmati, 2001, s. 6-7) toteutumisen varmistamiseksi. On myös hyvä kyseenalaistaa, onko kaikkia sidosryhmiä vielä tunnistettukaan, ja siten arvioida avoimesti, mikäli mahdollisia uusia todetaan ilmenevän.

5.2 Vaikuttavuus yhteistyöllä

Suurimmat haasteet vaikuttavuuden parantamisen esteenä ovat ensinnäkin itse vaikutusten arvioinnin vajaa seuranta sekä kehittymättömät seurannan mittarit ja menetelmät. Toisena yhtä merkittävänä esteenä nähdään olevan sen, kuinka toiminnan vienti varsinaisesti käytännön tasolle varmistetaan. Näiden taustalla vaikuttaa pitkälti se, että resursseista on usein pulaa. Hankkeiden merkitys korostuukin niiden ollessa ikään kuin ulkopuolista resurssia, jonka avulla kehittämistä voidaan tehdä, mutta tästä asetelmasta syntyykin juuri tutkimuksen pääongelma, eli toisin sanoen kuinka tilapäisen resurssin (hanke) avulla voidaan tuottaa mahdollisimman pitkäkestoista hyötyä (vaikuttavuus). Oikeanlainen yhteistyö voi olla tähän ratkaisu.

Sidosryhmille tulisi jakaa selvät vastuut tulevan toiminnan osalta parhaimmillaan jo hankkeen suunnitteluvaiheessa tai viimeistään hankkeen aikana. Tällä saataisi edistettyä sitä, että suunnitellut kehitystoimet pystyttäisiin viemään lopulta käytännön toimintaan saakka myös jatkossa. Vastuista sopiessa on myös erityisen tärkeää kiinnittää erityistä huomiota siihen, että vastuut, toimenpiteet ja muut käytännön asiat on suunniteltu ja sovittu mahdollisimman selkeästi ja kohdennetusti, sekä budjetit huomioiden.

Sidosryhmäyhteistyön ylläpitämisen ja sen kautta vaikuttavuuden kannalta todettiin myös olevan erittäin tärkeää löytää hankkeisiin sitoutuneita tekijöitä, joilla on henkilökohtainen halu edistää toivottuja kehityskulkuja aktiivisesti ja sinnikkäästi, sekä joilla on mieluusti myös substanssiosaamista ja ymmärrystä kehitettävästä aiheesta. Tällaiset henkilöt pystyvät varmistamaan vaikuttavan sidosryhmäyhteistyön toteutumisen pitkäjänteisesti. Vaikuttavuutta voitaisi parantaa myös ehkäisemällä henkilöitymistä negatiivisessa mielessä, sitomalla kehityskulkuja entistä tiukemmin erilaisiin perustellusti muodostettuihin strategioihin sekä muihin toimintaa ohjaaviin dokumentteihin. Joka tapauksessa yksilöiden merkitys on tärkeää huomata ja tunnustaa.

Käytännön tasolla hankkeiden aikana toteutettavan sidosryhmäyhteistyön tulisi olla sekä ryhmä- että henkilökohtaisiin (ja sekä etä- että lähi-)tapaamisiin perustuvaa sekä säännöllistä, ja siihen tulisi osallistua/osallistaa mahdollisimman monen eri sidosryhmän edustajia, mutta erityisesti paikallistason sidosryhmistä, erilaisten näkökulmien mahdollisimman kattavan kuulemisen ja jakamisen varmistamiseksi. Asukkaiden, maanomistajien, kehittäjien ja kuntien lisäksi olisi tärkeää pystyä luomaan keskusteluyhteydet myös erityisesti paikallistason poliittisten päättäjien kanssa.

Toimenpiteitä tulisi pyrkiä toteuttamaan siten, että luodaan samanaikaisesti sekä organisaatioiden sisäistä että ulkoista kehitystä. Käytännössä siis, mikäli ei pystytä toteuttamaan jotakin oman organisaation osaamisen pohjalta vaan tarvitaan ulkopuolisia tekijöitä, pyritään osallistumaan ulkopuolisten osaajien toteuttamiin toimenpiteisiin siten, että niistä voitaisi oppia mahdollisimman paljon tulevia toimia varten ja hankkia/integroida osaamista myös hankkeen eri organisaatioiden sisäisesti. Tässä auttavat muun muassa seuraavassa kappaleessa mainittavat osaamiskeskukset.

Kenties tärkeimpänä; toimintaa tulisi koordinoida entistä paremmin ja perustetaan erilaisten sidosryhmien sekä myös rinnakkain toteutettavien eri hankkeiden välisiä osaamiskeskuksia kommunikaation parantamiseksi, hyvien käytäntöjen ja yleisesti tiedon ja osaamisen jakamiseksi sekä toiminnan ohjaamiseksi tehokkaasti. Tämä ehkäisisi samojen toimien toistamista uudelleen ja edistäisi jatkuvaa kehittymistä ja kehittämistä, kun jo tiedossa olevan tiedon pohjalta voitaisi rakentaa suoraan jotakin uutta sen sijaan, että eri alueilla toteutettaisi rinnakkain tai peräkkäin samoja tai samankaltaisia toimenpiteitä ainakaan tietämättömyyden vuoksi. Tämän rinnalla olisi hyödyllistä luoda erityyppisiä valtakunnallisia malleja erilaisten toimenpiteiden toteuttamista varten, jotta voitaisi varmistaa tarkoituksenmukaiset ja vastuulliset toimintamallit, joiden pohjalta uusia toimia voidaan rakentaa edelleen.

5.3 Muut vaikuttavuustekijät

Yhteistyöhön suoraan liittyvien asioiden lisäksi on myös muita oleellisia asioita, joita tulee huomioida vaikuttavuuden parantamiseen pyrkiessä. Ensinnäkin, vaikka tutkimusongelma pohjaakin juuri

toimenpiteiden käytäntöönviennin puutteeseen, ei pidä unohtaa laadukkaiden strategioiden ja muiden toimintaa ohjaavien dokumenttien merkitystä toiminnan taustoittajina ja perustelun pohjana. Kyseisiä dokumentteja tulee siis hyödyntää aktiivisesti ja myös päivittää säännöllisesti, vastaamaan muuttuvia tarpeita ja tavoitteita, pitäen kuitenkin mielessä pitkän aikavälin ja laajemman mittakaavan tavoitteet.

Erittäin tärkeää olisi myös viestinnän tehostaminen ja laadun parantaminen kaikille kohderyhmille, mutta erityisesti kansainvälisille matkailijoille. Viestintää parantamalla olisi potentiaalia saada vaikuttaviakin tuloksia aikaan tulevaisuudessa, sillä pyörämatkailulla on suuri kasvupotentiaali Suomessa muun muassa laajan soratieverkoston ja puhtaan luonnon vuoksi. Samanaikaisesti tulisi kehittää seurantakeinoja, jotta viestinnän mahdollisia vaikutuksia pystyttäisi paremmin todentamaan.

Mikäli hankkeiden puitteissa on mahdollista, olisi vaikuttavuutta parantavaa pystyä vaikuttamaan konkreettisten olosuhteiden eli infrastruktuurin parantamiseen tavalla tai toisella. Infrastruktuuriin liittyen on keskeistä olla saatavilla erilaista pyöräilijöihin liittyvää dataa, mitä voitaisi tukea muun muassa pyöräilijämääriä seuraavia laskureita selvästi lisäämällä, ja sekä paikallisen että valtakunnallisen tason seurannalla. Laskurit mahdollistavat pyöräilijämäärien konkreettisen seuraamisen lisäksi arvioimaan perustellummin, halutaanko kehittää jo pyöräilyllisesti vilkkaimpia seutuja, vai pyrkiä saamaan lisää pyörämatkailijoita rauhallisemmille seuduille.

Resurssien varmistaminen tavalla tai toisella on keskeistä vaikuttavan toiminnan toteuttamiseksi, joten sekä rahoituskanavien että oikeiden tekijöiden löytämiseen tulee panostaa. Voidaan kuitenkin todeta, että toisaalta resurssien puutteen vuoksi toimenpiteiden hankkeistamiseen usein ylipäättään lähdetään, joskaan usein hankkeiden jälkeiseen toimintaan ei hankkeen päättyessä edelleenkään ole toimintaa toteuttavien sidosryhmien taholta riittävästi resursseja, joten hankkeiden voidaan nähdä olevan pahimmassa tapauksessa ikään kuin hetkellisiä aputoimia paikalliseen resurssinpuutteeseen, jolloin tulokset voivat jäädä hatariksi ja vaikuttavuus mitättömäksi. Toisinaan kuitenkin jatkotoimien puutteesta huolimatta hankkeen aikana voidaan tuottaa paljonkin hyödyllisiä asioita. Kuten aiemminkin todettiin, on silti haastavaa todentaa varmasti, mitkä hankkeen jälkeiset asiat ovat seurausta hankkeen aikana toteutetuista asioista. Jatkossa hankkeille olisi ensinnäkin erittäin tärkeää asettaa nykyistä selkeämpiä tavoitteita, ja sen jälkeen myös tehdä paljon nykyistä enemmän ja tarkempaa hankkeidenjälkeistä vaikuttavuuden seurantaa, jonka avulla vaikuttavuutta ylipäättään olisi mahdollista luotettavasti arvioida. Tuloksista tulisi myös raportoida ja varmistaa, että tieto on löydettävissä pysyvästä lähteestä, monikielisesti ja muutenkin saavutettavasti, jotta saavutetut tulokset olisivat mahdollisimman monien hyödynnettävissä, myös pitkällä aikavälillä.

5.4 Yksityistiekäytännöt

Kirjekäytännön ja kirjallisen sopimisen voidaan molempien nähdä sisältävän erilaisiin tilanteisiin sopivia hyviä puolia, mutta molemmissa on myös haasteensa sekä sosiaalisen hyväksynnän että vaikuttavuuden näkökulmista tarkasteltuna. Toisaalta kirjallinen sopiminen varmistaa reitin tulevaisuuden luotettavammin pitkällä aikavälillä, ja myös sosiaalinen hyväksyntä on perusteltavissa kirjallisesti. Toisaalta kirjeitse toteutettavalla tiedotuskäytännöllä voidaan luoda vaikuttavuutta siinä mielessä, että resurssien ollessa rajallisia voidaan toteuttaa tehokkaasti myös huomattavasti pidempiä reittejä, kuin olisi mahdollista, mikäli koko reitille tehtäisi kirjalliset sopimukset. Lisäksi digitaalinen opastaminen tuo joustavuutta reittitietojen ylläpidon ja muutosten tekemisen näkökulmasta.

Sosiaalisen hyväksynnän huomioiminen on keskeistä myös kirjekäytännössä, sillä tiekunnille/maanomistajille annetaan aina mahdollisuus tulla kuulluksi. Kuitenkin luvan pyytämisen sijaan reitistä vain tiedotetaan, ja oletetaan vastaamattomuuden merkitsevän myöntymystä. Tämän vuoksi sosiaalisen toimiluvan voidaan nähdä jäävän siis lopulta kuitenkin epämääräisemmäksi kuin kirjallisesti sopiessa, vaikka se useimmissa tapauksissa toteutuukin.

Joka tapauksessa keskeistä yksityisteitä pyörämatkailureiteillä käytettäessä on ensinnäkin vähintään tiedottaa, mutta kuitenkin mieluiten pyytää lupa tärkeimmiltä sidosryhmiltä eli ainakin niiltä tiekunnilta tai maanomistajilta keiden hallinnoimia teitä pitkin reitti on suunnitelmassa linjattu. Mikäli kuitenkin nähdään resurssien ja muiden tekijöiden puitteissa mahdolliseksi ja tarkoituksenmukaiseksi, kirjallinen sopimisen voidaan nähdä olevan lopulta suotavin ja tulevaisuusorientoitunein tapa toimia, vaikkakin toisaalta myös vaatii enemmän resursseja. Aivan yhtä tärkeää on myös tiedottaa matkailijoita reitin ominaisuuksista, eri toimijoiden vastuista ja erityisesti turvallisuuteen vaikuttavista asioista mahdollisimman kattavasti, vastuullisen ja mahdollisimman turvallisen pyörämatkailureitin varmistamiseksi mahdollisimman pitkäjänteisesti.

Taulukko 6. Yksityistiekäytäntöjen edut ja haasteet.

Toimintakäytäntö	Edut	Haasteet
Kirjekäytäntö	<ul style="list-style-type: none"> • Tehokasta • Joustavaa 	<ul style="list-style-type: none"> • Toimintalupa häilyvämpi • Vain digitaalisesti opastetuille reiteille
Kirjallinen sopiminen	<ul style="list-style-type: none"> • Lupa ja vastuut varmistettu • Soveltuu kaikille opastustavoille 	<ul style="list-style-type: none"> • Vaatii paljon resursseja • Joustamattomampaa

Kirjekäytännön hyödyntämiseen olisi joka tapauksessa tarpeellista luoda valtakunnallinen ja julkinen, eri toimijoille ja tilanteisiin sovellettavissa oleva toimintaohje, jossa vastuullisuuteen ja turvallisuuteen liittyvien asioiden monipuolinen ja kattava huomiointi voitaisi varmistaa tapauksesta riippumatta, mikäli syystä tai toisesta kirjalliseen sopimiseen ei päätetä ryhtyä.

6 Pohdinta

Tutkielman päätutkimuskysymys oli:

- Millaisella sidosryhmäyhteistyöllä tuetaan pyörämatkailuhankkeiden vaikuttavuutta?

Lisäksi tutkimusongelmaa tarkasteltiin seuraavien alakysymysten avulla:

- Millaista on hankelähtöinen sidosryhmäyhteistyö?
- Millaisia vaikuttavuuden haasteita hankkeiden sidosryhmäyhteistyössä on?
- Miten yksittäisen sidosryhmän, kuten yksityistien tiekunnan, huomioiminen voi lisätä hankekehittämisen vaikuttavuutta?

Tutkimuksella pystyttiin vastaamaan yllä mainittuihin tutkimuskysymyksiin, joskin tuloksia on myös mahdollista edelleen syventää tulevaisuudessa. Tutkimuksen mukaan vaikuttavuutta voidaan parantaa monin keinoin, mutta on selvää, että sidosryhmien välinen yhteistyö on tärkeä tekijä. Keskeiset tekijät vaikuttavan sidosryhmäyhteistyön esteenä ovat toimenpiteiden käytäntöönviennin epäonnistuminen, ja sen taustalla erityisesti resurssien puute. Vaikuttavuuden parantamisen esteenä ovat myös vajavaisesti määritellyt vaikuttavuustavoitteet, -mittarit ja -menetelmät. Tärkeimpiä vaikuttavuutta parantavia sidosryhmätoimenpiteitä todettiin erilaisia ja eri tasoilla, osa strategisia ja osa operationaalisia. Joka tapauksessa hankkeiden ja organisaatioiden sekä välisen että sisäisen yhteistyön koordinoiminen ja tiedonvälittämisen kehittämisen tärkeys nähdään selviönä. Kaikkein keskeisin asia on kuitenkin sopia kunkin sidosryhmän vastuulla olevista toimista mahdollisimman tarkasti ja mahdollisimman aikaisessa vaiheessa. Sidosryhmätapaamisia on myös oleellista järjestää säännöllisesti, ja niiden on syytä olla sekä useamman sidosryhmän välisiä että henkilökohtaisia, riippuen käsiteltävän aiheen yleisyystasosta. Erittäin tärkeää on myös raportoida ja viestiä hankkeen tuloksista niin että ne ovat löydettävissä pysyvästä lähteestä ja saavutettavasti, jotta niitä voitaisi hyödyntää mahdollisimman laajasti. Yksittäisen sidosryhmän – kuten tässä tapauksessa esimerkkinä käytetyn yksityistien tiekunnan tai maanomistajan – huomioiminen voi vaikuttaa kehittämishankkeen vaikuttavuuteen oleellisestikin. Tie kuntien/maanomistajien huomioimisen suhteen on käytössä kaksi pääasiallista tapaa; kirjekäytäntö ja kirjallinen sopiminen, joista molemmilla on omat hyötynsä ja haasteensa vaikuttavuuden kannalta. Kirjekäytännöllä voidaan luoda vaikuttavuutta tehokkuuden ja joustavuuden

myötä, kun taas kirjallisella sopimisella selkeämmin ja kestävämmiin varmistetun toimintaluvan muodossa. Soveltuva toimintatapa tulee siis lopulta arvioida tapauskohtaisesti.

Käytetty tutkimusmenetelmä eli asiantuntijahaastatteluiden laadullinen sisällönanalyysi, sosiaalisen konstruktionismin paradigman kautta, soveltui aiheen eli pyörämatkailuhankkeiden vaikuttavuuden tarkasteluun hyvin, sillä keskiössä oli tarkastella aihetta nimenomaan asiantuntijoiden näkökulmien kautta, keskittyen erityisesti ammattilaisiin, joilla on käytännön kokemukseen pohjautuvia näkökulmia aiheesta. Näiden nähtiin olevan sellaisia, jotka pystyvät antamaan kattavia näkökulmia myös muiden sidosryhmien näkökulmista, sillä heillä on käytännön kokemusta sidosryhmäyhteistyöstä.

Tulevaisuudessa voitaisi kuitenkin syventyä enemmän muidenkin sidosryhmien mielipiteisiin myös suoraan heidän omista näkökulmistaan, sillä “välikäsiä” kautta tiedon on aina mahdollista vääristyä. Tällä vastattaisi paremmin myös sidosryhmäteorian mukaiseen ajatteluun, jossa kaikkien sidosryhmien ääni pyritään tuomaan kuuluviin (esim. Freeman, 1984).

Tuloksia voidaan soveltaa yleisemminkin myös muihin kuin pyörämatkailuun liittyviin tutkimus- ja kehittämishankkeisiin sekä niitä toteuttaviin organisaatioihin, vaikka tässä tapauksessa keskityttiinkin pyörämatkailun kontekstiin ja sen sidosryhmiin, sillä aihe sinänsä on yleismaailmallinen siinä mielessä, että erilaisia kehittämishankkeita toteutetaan kaikenlaisilla aloilla ja erilaisissa toimintaympäristöissä, ja yhteistyö muodossa tai toisessa on usein tarpeellista. Kaikkein välittömimmin tuloksia kuitenkin voidaan soveltaa matkailualan kehittämishankkeisiin ja erityisesti sellaisiin, joissa keskiössä on erilaisten reitistöjen kehittäminen.

Jatkotutkimuksissa voidaan syventyä lisää myös laajemmin erityyppisissä kehittämis-, tutkimus- tai muunlaisissa hankkeissa työskennelleiden henkilöiden näkökulmiin, ja erityisesti myös kaikkien muiden pyörämatkailuun liittyvien sidosryhmien näkökulmiin. Tulevaisuudessa voisi myös tutkia ja kehittää nykyistä tarkempia ja toimenpidetyyppikohtaisia menetelmiä sekä sidosryhmäyhteistyöhön liittyvän että myös yleisemmällä tasolla hankepohjaisten kehittämistoimenpiteiden vaikuttavuuden mittaamiseen ja vertailuun.

Lähteet

- Aaltio, I. & Puusa, A. (2011.) Laadullisen tutkimuksen luotettavuus. Teoksessa Menetelmäviidakon raivaajat – Perusteita laadullisen lähestymistavan valintaan. Hansaprint.
- Adam, L., Jones, T., & te Brömmelstroet, M. (2020). Planning for cycling in the dispersed city: Establishing a hierarchy of effectiveness of municipal cycling policies. *Transportation (Dordrecht)*, 47(2), 503-527. <https://doi.org/10.1007/s11116-018-9878-3>
- Alastalo, M. & Åkerman, M. Asiantuntijahaastattelun analyysi: faktojen jäljillä. (2010). Teoksessa Hyvärinen, M. (toim.) Nikander, P. (toim.) & Ruusuvoori, J. (toim.) Haastattelun analyysi. Vastapaino.
- Andrews, T. (2012). What is Social Constructionism? *The Grounded Theory Review*, 11(1), 39-46.
- Arvidsson A. (2011). Ethics and value in customer co-production. *Marketing Theory* 11(3), 261–278.
- Buchholz R.A. & Rosenthal S.B. (2004). Stakeholder theory and public policy: How governments matter. *Journal of Business Ethics* 51(2), 143–153. <https://doi.org/10.1023/B:BUSI.0000033608.61005.1f>
- Buchholz R.A. & Rosenthal S.B. (2005). Towards a contemporary conceptual framework for stakeholder theory. *Journal of Business Ethics* 58(1/3), 137–148. <https://doi.org/10.1007/s10551-005-1393-8>
- Buckley, R. (2012). Sustainable tourism: Research and reality. *Annals of tourism research*, 39(2), 528-546. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2012.02.003>
- Bramwell, B., & Sharman, A. (1999). Collaboration in local tourism policymaking. *Annals of Tourism Research*, 26(2), 392–415. [https://doi.org/10.1016/S0160-7383\(98\)00105-4](https://doi.org/10.1016/S0160-7383(98)00105-4)
- Carroll, A. B. (1996). *Business & Society: Ethics and Stakeholder Management*. 3. painos. Southwestern; Cincinnati.
- Ciascai, O. R., Dezsi, Ş., & Rus, K. A. (2022). Cycling Tourism: A Literature Review to Assess Implications, Multiple Impacts, Vulnerabilities, and Future Perspectives. *Sustainability*, 14(15), 8983. <https://doi.org/10.3390/su14158983>
- Cycling tourism – Opportunities for regional development in Baltic Sea region: Benchmarking tool and best practices from Finland, Sweden, Estonia and Poland. *Ei pvm. Bike across the Baltic -*

Improving bicycle tourism around the Baltic Sea –hankkeen verkkojulkaisu. <https://interreg-baltic.eu/wp-content/uploads/2025/10/Benchmarking-tool-1.3.pdf>

Dubale, S. A., & Melese, K. B. (2026). Community participation in ecotourism project cycle and its impact on ecotourism sustainability in national priority forest areas of Ethiopia. *Sustainable futures*, 11, 101837. <https://doi.org/10.1016/j.sftr.2026.101837>

Freeman, R. E. (1984). *Strategic Management: A Stakeholder Approach*. Pitman.

Freudenreich, B., Lüdeke-Freund, F., & Schaltegger, S. (2020). A Stakeholder Theory Perspective on Business Models: Value Creation for Sustainability. *Journal of business ethics*, 166(1), 3-18. <https://doi.org/10.1007/s10551-019-04112-z>

García-Rosell, J.-C. (2013). A multi-stakeholder perspective on sustainable marketing: Promoting sustainability through action and research. *Lapin yliopistokustannus*. <https://urn.fi/URN:%20ISBN:%20978-952-484-611-0>

García-Rosell, J.-C. & Mäkinen, J. (2013). An integrative framework for sustainability evaluation in tourism: Applying the framework to tourism product development in Finnish Lapland. *Journal of sustainable tourism*, 21(3), 396-416. <https://doi.org/10.1080/09669582.2012.708038>

Glasgow Declaration – a Commitment to a Decade of Climate Action. (2021). One Planet Sustainable Tourism Programme. https://www.oneplanetnetwork.org/sites/default/files/2022-02/GlasgowDeclaration_EN_0.pdf

Hemmati M. (2002). *Multi-stakeholder processes for governance and sustainability: beyond deadlock and conflict*. London: Earthscan. <https://doi.org/10.4324/9781849772037>

Jennings, G. (2010). *Tourism research (2. painos)*. Wiley.

Khazaei, A., Elliot, S., & Joppe, M. (2015). An application of stakeholder theory to advance community participation in tourism planning: the case for engaging immigrants as fringe stakeholders. *Journal of Sustainable Tourism*, 23(7), 1049–1062. <https://doi.org/10.1080/09669582.2015.1042481>

Kumari, V., Jamgade, S. & Bhatt, D. (2025). Stakeholders' Participation in Conducive Destination Bicycle Tourism Development: Intermediating Effect of Extended Value Belief Norm Theory. *African Journal of Hospitality, Tourism and Leisure*, 14(2), 385-394. DOI: <https://doi.org/10.46222/ajhtl.19770720.619>

Kuula, A. & Tiitinen, S. (2010). Eettiset kysymykset ja haastattelujen jatkokäyttö. Teoksessa Hyvärinen, M. (toim.) Nikander, P. (toim.) & Ruusuvoori, J. (toim.) *Haastattelun analyysi*. Vastapaino.

Kwiatkowski, M. A., Grzelak-Kostulska, E., & Biegańska, J. (2024). What builds inter-municipal cooperation? Assumed and added effects of a metropolitan bicycle-sharing project. *The Geographical journal*, 190(4), -n/a. <https://doi.org/10.1111/geoj.12599>

Kävely ja pyöräliikenne osana liikennejärjestelmää. (2024). Traficom in artikkeli 6.2.2024
<https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/kavely-ja-pyoraliiikenne-osana-liikennejarjestelmaa>

Laki kuluttajatuotteiden turvallisuudesta, 185/2025. (2025). Finlex.
<https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/2025/185>

LIPAS. (Ei pvm.). Jyväskylän yliopisto. <https://lipas.fi/etusivu>

Lüthje, M. (2021). Sosiaalinen konstruktionismi ja konstruktivismi. Luentotalenne kurssilla Matkailun tutkimus 2, kevät 2024. Lapin yliopisto.

Mannola M., Aavajoki S., Koramo M., Lamuela C. & Päivänen J. (2021). Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen mahdollisuudet ja esteet. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2021:53. <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/server/api/core/bitstreams/044a7d6f-ce73-4f3c-a0dd-6e7c01b6d9a0/content>

McKibbin, D. (2014.) Cycling for leisure, recreation and tourism. Research and Information Service Briefing Paper of Northern Ireland Assembly,. Northern Ireland Assembly.

Mäki, H. (2018). Ulkoilureittitoimitus: Toimituslajin käyttö Suomessa. YAMK opinnäytetyö. Lapin ammattikorkeakoulu. <https://www.theseus.fi/handle/10024/144345>

Payne, S. L. & Calton, J. M. (2002). Towards a managerial practice of stakeholder engagement: Developing multi-stakeholders learning dialogues. Teoksessa Freeman, R. E., Husted, B., Rahman, S. S., & Andriof, J. (2002). *Unfolding Stakeholder Thinking: Theory, Responsibility and Engagement*. Oxford: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781351281881>

Peeters, P., & Papp, B. (2024). Pathway to zero emissions in global tourism: opportunities, challenges, and implications. *Journal of Sustainable Tourism*, 32(9), 1784–1810.
<https://doi.org/10.1080/09669582.2024.2367513>

Petino, G., Reina, G., & Privitera, D. (2021). Cycling Tourism and Revitalization in the Sicilian Hinterland: A Case Study in the Taormina–Etna District. *Sustainability*, 13(18), 10022.
<https://doi.org/10.3390/su131810022>

Pettersson, S. & Suopajarvi, L. (2018). Sosiaalinen toimilupa kaivos-, metsä- ja matkailualalla: Toimialojen paikallinen hyväksyttävyyys Lapissa. Lapin yliopisto.

<https://lauda.ulapland.fi/bitstream/handle/10024/63236/Pettersson.Sanna%20&%20Suopaj%E4rvi.Lee%20na.pdf?sequence=1>

Pham, K., Andereck, K. L., & Vogt, C. A. (2023). Stakeholders' involvement in an evidence-based sustainable tourism plan. *Journal of Sustainable Tourism*, 33(4), 673–696.

<https://doi.org/10.1080/09669582.2023.2259117>

Phillips, R. A., Barney, J. B., Freeman, R. E. & Harrison, J. S. (2019). Stakeholder Theory. Teoksessa Harrison, J. S., Barney, J. B., Freeman, R. E., Phillips, R. A. (toim.). *The Cambridge Handbook of Stakeholder Theory*. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/9781108123495>

Pjerotić, L., Rađenović, M., Tripković Marković, A. (2016). Stakeholder Cooperation in Montenegrin Tourism Destinations – Current State and Constraints. Faculty of Business and Tourism, Montenegro.

<https://casopisi.junis.ni.ac.rs/index.php/FUEconOrg/article/view/1546/1122>

Ortiz, G., Domínguez-Gómez, J. A., Aledo, A & Urgeghe, A. M. (2018) Participatory multi-criteria decision analysis for prioritizing impacts in environmental and social impact assessments, *Sustainability: Science, Practice and Policy*, 14:1, 6-21, DOI: 10.1080/15487733.2018.1510237

Procopiuck, M., Segovia, Y. N. S., & Procopiuck, A. P. V. (2021). Urban cycling mobility: Management and urban institutional arrangements to support bicycle tourism activities—case study from Curitiba, Brazil. *Transportation (Dordrecht)*, 48(4), 2055-2080. <https://doi.org/10.1007/s11116-020-10121-z>

Puusa, A. (2011a.) Haastattelu laadullisen tutkimuksen menetelmänä. Luku teoksessa *Menetelmäviidakon raivaajat – Perusteita laadullisen lähestymistavan valintaan*. Hansaprint.

Puusa, A. (2011b.) Laadullisen aineiston analysointi. Luku teoksessa *Menetelmäviidakon raivaajat – Perusteita laadullisen lähestymistavan valintaan*. Hansaprint.

Puusa, A. & Juuti, P. (2011). *Menetelmäviidakon raivaajat – Perusteita laadullisen lähestymistavan valintaan*. Hansaprint.

Pyöräilyä koskeva eurooppalainen julistus. (2021). Euroopan unionin julkaisu.

[https://transport.ec.europa.eu/document/download/7be18abd-4901-420a-b3a7-2485c96a7e0a_fi?filename=European Declaration on Cycling fi.pdf](https://transport.ec.europa.eu/document/download/7be18abd-4901-420a-b3a7-2485c96a7e0a_fi?filename=European%20Declaration%20on%20Cycling%20fi.pdf)

Pyörämatkailukeskus. (2021). Bikeland.fi -verkkosivusto. Viitattu 10.3.2026.

<https://www.bikeland.fi/pro/pyoramatkailukeskus/>

Pyöräreitin opastamisen vaiheet tieverkolla: Opastamisen kevytohjeistus. (2023).

Pyörämatkailukeskus. <https://www.bikeland.fi/wp-content/uploads/2024/08/Opastamisen-kevytohjeistus-2023.pdf>

Rauhala, A-M. (2023). Liikkumisen ohjauksen ja liikenneturvallisuuden valtionavustusten vaikuttavuus selvitys. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 12/2023.

https://traficom.fi/sites/default/files/media/publication/LO_Litu_valtionavustusten_vaikuttavuus selvitys_2023_08_25.pdf

Reittitoimitukset. (Ei pvm). Maanmittauslaitoksen verkkosivusto.

<https://www.maanmittauslaitos.fi/kiinteistot/mukana-maanmittaustoimituksessa/reittitoimitukset>

Riikonen, T. & Rautiainen, A. (2017). Maastossa olevien ulkoilureittien ylläpitäjän vastuu, yrittäjän vastuu ja ulkoilijan omavastuu. Kesäkuu 2017: Suomen Latu.

<https://www.suomenlatu.fi/media/maastossa-olevien-ulkoilureittien-vastuut.pdf>

Roininen, T. (2021). Arctic Bikepacking Trail -webinaari 28.4.2021. Pyöräilykuntien verkosto.

Ruusuvuori, J., Nikander, P. & Hyvärinen, M. (2010). Haastattelun analyysin vaiheet. Teoksessa

Hyvärinen, M., Nikander, P., & Ruusuvuori, J. (2010). Haastattelun analyysi. Vastapaino.

https://luc.finna.fi/ulapland/Record/luc_electronic_yo.994349373806246?sid=5174551331

Sharma, R. & Nag, A. (2025). Mapping Research on Bicycle Tourism: A Bibliometric Analysis. *Atna – Journal of Tourism Studies* 2025, 20(1), 137-160. <https://doi.org/10.12727/ajts.33.7>

Song, H., Zhu, C., & Fong, L. H. N. (2021). Exploring Residents' Perceptions and Attitudes towards Sustainable Tourism Development in Traditional Villages: The Lens of Stakeholder Theory.

Sustainability, 13(23), 13032. <https://doi.org/10.3390/su132313032>

Teruel-Serrano, M., Viñals, M. J., & Torres, I. (2026). Analysis of the Evaluation Framework of European Union-Funded Tourism Projects. *Tourism (Zagreb, Croatia)*, 74(1), 8-21.

<https://doi.org/10.37741/t.74.1.1>

Tuulentie, S. (2025). Hidasta matkailua kiihtyvässä maailmassa. Lapin tutkimusseura.

<https://lapintutkimusseura.fi/wp-content/uploads/2025/12/acta-lapponica-fenniae-30.pdf>

Vaismaa, K., Mäntynen, J., Metsäpuro, P., Luukkonen, T., Rantala, T. & Karhula, K. (2011a). Parhaat eurooppalaiset käytännöt pyöräilyn ja kävelyn edistämässä. Tampereen teknillinen yliopisto,

Liikenteen tutkimuskeskus Verne.

Vasankari, T. & Kolu, P. (toim.) (2018). Liikkumattomuuden lasku kasvaa – vähäisen fyysisen aktiivisuuden ja heikon fyysisen kunnon yhteiskunnalliset kustannukset.

<https://tietokayttoon.fi/documents/10616/6354562/31-2018-Liikkumattomuuden+lasku+kasvaa.pdf/3dde40cf-25c0-4b5d-bab4-6c0ec8325e35/31-2018-Liikkumattomuuden+lasku+kasvaa.pdf?version=1.0&t=1522906611000>

Viinikainen, T, Metsäranta, H., Einola, K., Heimo, E., Heltimo, J., Kinnunen, T. & Rauhala, A.-M. (2023). Liikkumisen ohjauksen ja liikenneturvallisuuden valtionavustusten vaikuttavuusselvitys. Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 12/2023.

https://traficom.fi/sites/default/files/media/publication/LO_Litu_valtionavustusten_vaikuttavuusselvitys_2023_08_25.pdf

Waas, T., Verbruggen, A., & Wright, T. (2010). University research for sustainable development: Definition and characteristics explored. *Journal of cleaner production*, 18(7), 629-636.

<https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2009.09.017>

Xu, H., Bao, J., & Zhou, C. (2006). Effectiveness of regional tourism integration – Case of Quadrangle Economic Cooperation Zone in Great Mekong Region. *Chinese geographical science*, 16(2), 141-147. <https://doi.org/10.1007/s11769-006-0008-3>

Yksityistielaki. (2018). Yksityistielaki 560/2018, 18.7.2018, Finlex.

<https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/saaduskokoelma/2018/560>

Yksityistiet. (2025). Traficom in verkkosivu 11.11.2025. Viitattu 24.11.2025.

<https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/yksityistiet>