

MAASTOPYÖRÄILYN OLOSUHDETYÖ ROVANIEMELLÄ JA JYVÄSKYLÄSSÄ

Vertaileva tutkimus maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämisprosesseista

Sini Impiö

Liikunnan yhteiskuntatieteiden pro gradu -tutkielma

Syksy 2015

Liikuntakasvatuksen laitos

Jyväskylän yliopisto

TIIVISTELMÄ

Sini Impiö (2015). Maastopyöräilyn olosuhdetyö Rovaniemellä ja Jyväskylässä: Vertaileva tutkimus maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämisprosesseista. Liikuntakasvatuksen laitos, Jyväskylän yliopisto, liikunnan yhteiskuntatieteiden pro gradu -tutkielma. 140 s., 4 liitettä.

Tutkimuksessa tarkasteltiin maastopyöräilyn olosuhteita ja niiden kehittämisprosesseja Rovaniemellä ja Jyväskylässä. Kehittämisprosessien tunnistamiseksi tutkimuksessa selvitettiin niihin liittyviä asioita, suhteita ja toimijoita. Tutkimuksessa selvitettiin myös, minkälaisia haasteita ja mahdollisuuksia liittyy tutkimuskaupunkien maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämisprosesseihin ja sitä, miksi maastopyöräilyn olosuhteisiin liittyvät politiikkaprosessit eroavat toisistaan Rovaniemellä ja Jyväskylässä. Tutkimuksen aineisto koostui kaupunkien virkamiehille, paikallisille pyöräilyseuroille ja yhdelle yksityiselle yritykselle osoitetuista haastatteluista. Kaiken kaikkiaan tutkimusaineisto sisälsi kolme ryhmähaastattelua ja kaksi yksilöhaastattelua, jotka toteutettiin teemahaastattelun metodeja mukailen.

Tutkimus toteutettiin laadullisella tutkimusotteella kahta kaupunkia vertaillen. Aineistoa lähestyttiin fenomenologis-hermeneuttisella tutkimusotteella. Haastatteluaineiston analysointi toteutettiin aineistolähtöisellä sisällönanalyysillä, jossa aineistoa luokiteltiin siten, että aineistosta saatiin esille tutkimusongelmien kannalta keskeisiä teemoja. Pääluokiksi aineistosta nousivat maastopyöräilyn olosuhteiden olemassa olevat kehittämisprosessit, maastopyöräilyn olosuhdetyön haasteet ja maastopyöräilyn olosuhdetyön mahdollisuudet.

Tutkimusaineisto osoitti Rovaniemen ja Jyväskylän olemassa olevien maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämisprosessien olevan hyvin erilaisia. Jyväskylän pyöräilyseuran ja kaupungin välinen vuorovaikutus oli aktiivista ja säännöllistä, kun taas Rovaniemen pyöräilyseuran ja kaupungin välisessä vuorovaikutuksessa oli selviä puutteita. Jyväskylän kaupunki ei ole tehnyt maastopyöräilyn olosuhteiden edistämistoimintoja, kun taas Rovaniemen kaupunki on sallinut sen omien maiden käytön yhden virallisen maastopyöräilyreitit perustamiseen. Kummassakin kaupungissa paikalliset seuratoimijat olivat aktiivisesti mukana maastopyöräilyn edistämistyössä esimerkiksi reittien ylläpidon, niiden merkitsemisen ja tapahtumien järjestämisen kautta. Keskeisimmät maastopyöräilyn olosuhdetyön kehittämisen haasteet olivat Jyväskylässä kaavoituksen aiheuttamat polkujen katkeamiset, kootun reittipankin puuttuminen ja virkamiesten tiedollisten valmiuksien puute. Rovaniemen keskeisimmät haasteet olivat seuran ja kaupungin välinen huono vuorovaikutus ja henkilösuhteet, pienen seuran huonot vaikutusmahdollisuudet sekä maastopyöräilytrendin tiedostamattomuus virkamiesten keskuudessa. Kummassakin kaupungissa keskeisiksi olosuhteiden kehittämisprosessien mahdollisuuksiksi nousivat seuratoimijoiden laaja tietopohja ja olemassa olevien reittien ja polkujen runsaus. Jyväskylän erityiseksi mahdollisuudeksi nousi toimiva vuorovaikutus kaupungin kanssa ja kaupungin virkamiesten maastopyöräilytrendin tiedostaminen, kun taas Rovaniemellä maastopyöräily tunnistettiin osaksi luontoliikuntaa ja sen merkitys liikuntamatkailun kannalta myös ymmärrettiin. Rovaniemen ja Jyväskylän politiikkaprosessit erosivat toisistaan siksi, koska niiden poliittinen liikkumavara liikuntapoliittisessa päätöksenteossa oli hyvin erilaista, johtuen seuran kokojen eroista ja seuroissa olevien aktiivisten toimijoiden määrän eroista.

Avainsanat: maastopyöräily, olosuhteet, ulkoliikunta, liikuntatoimi, urheiluseurat

ABSTRACT

Sini Impiö (2015). Mountain biking conditions management in Rovaniemi and Jyväskylä: Comparative study of the developing processes of mountain biking conditions management in Rovaniemi and Jyväskylä. Department of Sport Sciences, University of Jyväskylä, Master's thesis in Social Sciences of Sport, 140 p., 4 appendices.

The thesis is about conditions and development processes of mountain biking in Rovaniemi and Jyväskylä. To identify development processes, conditions, relations and actors connected to the processes were identified and evaluated. The challenges and possibilities of the development processes for mountain biking in the aforementioned cities were also evaluated – as well as the reasons for the differences in political processes related to development of mountain biking between the two cities. The data consisted of interviews conducted with officials, local biking groups and one company. All in all, the data included three group interviews and two one-to-one interviews, which were carried out following the general methods of theme interviews.

The study was qualitative, comparing two cities. The data was handled with a phenomenologic-hermeneutic approach. Data analysis included a content analysis, where the data was classified in a fashion that made it possible to identify themes central to the research problem. Main themes originating from the data were the development processes of conditions for mountain biking, the challenges of conditions for mountain biking and the possibilities of conditions for mountain biking.

The data revealed that the processes for developing mountain biking conditions were very different between the two cities. The interaction between the cycling club in Jyväskylä and the city officials was active and regular, whereas there were clear deficiencies in the interaction between the corresponding instances in Rovaniemi. The city officials in Jyväskylä hadn't formed functions for improving conditions for mountain biking, whereas the city officials in Rovaniemi had allowed city-owned land to be used for setting up an official mountain biking route. In both cities, the local cycling club members were an active participant in developing mountain biking by taking part in, for instance, maintaining and marking routes and arranging events. The most important challenges for developing the conditions for mountain biking in Jyväskylä were biking paths cut short by zoning, the lack of a centralized route bank and the city officials' lack of information. The key challenges in Rovaniemi were the poor interaction between the cycling club and the city, the lack of possibility for effecting change due to the small size of the club and the officials' unawareness of the rising popularity of mountain biking. In both cities, key possibilities for developing mountain biking were the extensive knowledge of club members and the large number of existing routes and paths. In Jyväskylä, a central possibility was the functional interaction between the club and city officials and the officials' knowledge of the mountain biking trend, whereas in Rovaniemi, mountain biking was considered a part of outdoors activities, and its value for active tourism was understood. The political processes of the two cities differed in that their opportunities for effecting change with sport political decision-making were very different, mainly due to the difference in sizes of the cycling clubs and the number of active members in the clubs.

Keywords: Mountain biking, conditions, outdoors activity, sport services, sport clubs

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

1 JOHDANTO.....	1
2 KUNNALLINEN PALVELUTUOTANTO	3
2.1 Kunnan yleiset tehtävät.....	3
2.2 Kunnallisen palvelutuotannon periaatteet ja sen keskeiset muutokset	4
2.2.1 Palvelurakenteen muutokset.....	5
2.2.2 Liikuntapalvelutuotanto ja sen keskeiset muutokset	6
2.2.3 Liikuntapalvelutuotannon tulevaisuuden näkymiä.....	8
2.2.4 Jyväskylän liikuntapalveluiden asema julkishallinnossa.....	9
2.2.5 Rovaniemen liikuntapalveluiden asema julkishallinnossa	10
2.3 Kuntien rooli ulkoilureittien rakentamisessa ja ylläpidossa	10
3 ULKOILU JA ULKOILUN OLOSUHDETYÖ	13
3.1 Ulkoilu ja ulkoilureitti käsitteinä	14
3.2 Ulkoilun lainsäädäntö ja jokamiehenoikeus	15
3.2.1 Ulkoilulaki murroksessa	16
3.2.2 Jokamiehenoikeudet ulkoilussa	17
3.3 Tutkimuksia suomalaisten ulkoilumahdollisuuksista	18
3.3.1 Jyväskylän ulkoiluolosuhteet.....	20
3.3.2 Rovaniemen ulkoiluolosuhteet	22
3.4 Ulkoilun olosuhdetyön periaatteet	24
3.5 Suomen Latu ry ulkoliikunnan edunvalvojana	26
3.6 Tila ulkoliikunnan resurssina ja siihen liittyvät konfliktit	27
4 MAASTOPYÖRÄILYN OLOSUHDETYÖ	30
4.1 Maastopyöräily lajina.....	30
4.2 Maastopyöräilyreitit.....	32
4.3 Maastopyöräilyn edunvalvonta Suomessa.....	34

4.4	Maastopyöräilyn olosuhdekeskustelun kansainvälisiä ulottuvuuksia.....	35
4.5	Maastopyöräilyn olosuhdekeskustelu Suomessa	38
4.5.1	Maastopyöräilyolosuhteet Jyväskylässä	39
4.5.2	Maastopyöräilyolosuhteet Rovaniemellä	40
5	POLIITTINEN LIIKKUMAVARA MAASTOPYÖRÄILYN OLOSUHDETYÖSSÄ	43
5.1	Politiikkaprosessit	43
5.2	Politiikkaprosessi ja päätöksentekoon osallistuminen	44
5.3	Vaikuttaminen poliittisissa toimintatilanteissa	46
6	TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN	47
6.1	Tutkimuskysymykset	47
6.2	Tutkimusmenetelmät	48
6.3	Tapaustutkimus	51
6.4	Haastattelututkimus	52
6.4.1	Ryhmä- ja yksilöhaastattelu.....	52
6.4.2	Teemahaastattelu	53
6.5	Tutkimuksen haastateltavat.....	55
6.6	Haastatteluaineiston analyysi.....	57
7	MAASTOPYÖRÄILYN OLOSUHDETYÖN KEHITTÄMISPROSESSIT	63
7.1	Avaintoimijoiden määrittely	64
7.2	Olemassa olevat yhteistyöprosessit	67
7.3	Kaupungin edistämistoimet	68
7.4	Seuran edistämistoimet	70
7.5	Maastopyöräilyn edunvalvonta.....	72
7.6	Keskeiset kehittämiskohteet.....	73
8	MAASTOPYÖRÄILYN OLOSUHDETYÖN HAASTEET	76
8.1	Seuran ja kaupungin välisen vuorovaikutuksen haasteet.....	77
8.2	Reittien merkitsemisen ja tiedotuksen ongelmat	80
8.3	Maastopyöräilyn asema liikuntapoliittisessa päätöksenteossa.....	84

8.4 Poikkihallinnollisen yhteistyön ongelmat.....	87
8.5 Kaupunkien organisaatorakenteiden muutokset	89
9 MAASTOPYÖRÄILYN OLOSUHDETYÖN MAHDOLLISUUDET	91
9.1 Yhteistyön hyvät käytännöt	92
9.2 Keskeisten tahojen edistämistoimenpiteet	94
9.3 Olosuhdetyötä tukevat rakenteet.....	97
9.3.1 Reitit ja polut	98
9.3.2 Jokamiehenoikeus.....	99
9.3.3 Maastopyöräily luontoliikuntana.....	99
9.3.4 Maastopyöräilyn edunvalvonta olosuhteita tukevana rakenteena	100
9.4 Harrastuksen muutokset ja näkyvyys	101
10 KOHTI VUOROVAIKUTUKSELLISTA JA YHTEISTYÖHÖN PERUSTUVAA MAASTOPYÖRÄILYN OLOSUHDETYÖTÄ	103
10.1 Seurojen ja harrastajien poliittista liikkumavaraa määrittävät tekijät.....	105
10.2 Virkamiesten tiedolliset valmiudet ja asenteet olosuhdetyövalmiuksien määrittäjinä	108
10.3 Seurojen yksityiskohtaisen tietopohjan hyödyntämisen mahdollisuudet	109
10.4 Maastopyöräilyn edunvalvonnan hajanaisuus olosuhteiden kehittämisen hidasteena	110
10.5 Jatkotutkimusehdotukset.....	111
10.6 Tutkimuksen luotettavuuden arviointi	112
LÄHTEET	116
LIITTEET	

1 JOHDANTO

Ulkoliikuntaan käytetty aika ja ulkoilutavat ovat suomalaisessa yhteiskunnassa muuttuneet viimeisten vuosikymmenien aikana, kun vapaa-aika on kasvattanut osuuttaan arjessa. Samalla myös ulkoilijoiden tarpeet ovat erilaisten ulkoilulajien osalta lisääntyneet. (Karjalainen & Verhe 1995, 17.) Uudet suosittu ulkoliikuntamuodot ovat nostaneet esille kysymyksiä myös erilaisten ulkoilulajien olosuhteista ja niiden ajantasaisuudesta. Yksi tällaisista lajeista on maastopyöräily, joka on kasvattanut harrastajamääriään runsaasti viimeisen kymmenen vuoden aikana (Sievänen & Neuvonen 2011, 54). Keskustelu maastopyöräilyn olosuhteiden ympärillä on alkanut Suomen Ladun syksyllä 2014 aloittaman PyöräPolku -hankkeen myötä. Hankkeen tarkoituksena on parantaa ja edistää maastopyöräilyn olosuhteita valtakunnallisesti. Kun puhutaan maastopyöräilyn olosuhteista, tarkoitetaan sillä kaikkia niitä toimintoja, asioita ja tekijöitä, jotka vaikuttavat itse lajin harrastamiseen. Keskeisin maastopyöräilyn olosuhteita määrittävä tekijä on maastopyöräilyreitit, jotka ovat yleensä metsässä kulkevia luonnonpolkuja. Toimivat maastopyöräilyreitit ovatkin lajin tärkein resurssi.

Ulkoilu – ja virkistysreittien ylläpito on hyvin usein kaupunkien liikuntatoimien tehtävä. Kuntien suuri merkitys liikuntapaikkojen järjestäjänä on kirjattu myös liikuntalakiin. Sen mukaan yksi kuntien velvollisuuksista on luoda edellytyksiä kuntalaisten liikunnalle tarjoamalla liikuntapaikkoja (Liikuntalaki 390/2015, 5§). Maastopyöräilyreitit kuuluvat ulkoilu- ja virkistysreittien pitkään listaan, mutta toistaiseksi merkittviä reittejä on Suomessa vain muutamia. Ristiriitaiseksi tilanteen tekee se, että maastopyöräilyn harrastajajoukko on viime vuosina kasvanut, mutta tällä hetkellä lajin olosuhteet eivät riitä kattamaan kysyntää. Maastopyöräilyyn sopivia reittejä on Suomessa runsaasti, mutta virallisia ja merkittäviä vain muutamia. Joissakin maastopyöräilylle hyvin soveltuvissa maastoissa ja reiteillä maastopyöräily on saatettu kieltää jopa kokonaan. Tämän lisäksi olemassa olevista maastopyöräilyreiteistä ei ole olemassa kattavaa tietojärjestelmää, minkä vuoksi niiden löytäminen on hankalaa. (Suomen Latu II 2014.)

Pro gradu -tutkielmani tarkoituksena on vertailla Jyväskylän ja Rovaniemen kaupunkien maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämisprosesseja, sekä niihin liittyviä haasteita ja mahdollisuuksia. Maastopyöräilyn kehittämisprosessien tarkastelu keskittyy erityisesti sellaisiin kaupunkien ja seurojen tekemiin toimenpiteisiin, jotka liittyvät maastopyöräilijöiden liikuntapaikkojen, eli reittien ja polkujen kehittämiseen. Kun olemassa olevat

kehittämisprosessit on saatu selville, on hyvä jatkaa tarkastelua prosesseissa muodostuneisiin haasteisiin ja mahdollisuuksiin. Maastopyöräilyn kehittämisprosesseihin liittyy myös tietynlaiset politiikkaprosessit, missä seurat hakevat poliittista liikkumavaraa heitä koskevassa päätöksenteossa. Yhtenä tutkimuskysymyksenä onkin myös tarkastella niitä syitä, miksi nämä politiikkaprosessit eroavat Jyväskylässä ja Rovaniemellä. Tutkimukseni on osa Suomen Ladun PyöräPolku -maastopyöräilyn olosuhdehankkeen selvitystöistä. Hanke alkoi syksyllä 2014 ja se päättyi marraskuussa 2015. Tutkimus on toteutettu haastattelemalla Jyväskylän ja Rovaniemen liikuntapalveluiden keskeisimpiä virkamiehiä ja paikallisten pyöräilyseurojen edustajia. Yksi haastatteluista kohdistettiin myös maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämisen kannalta tärkeälle yritykselle.

Tutkimukseni rakentuu neljästä toisistaan täydentävästä osasta. Luvuissa 2-5 tarkastelen aiempaa aiheesta tehtyä tutkimusta sekä perehdyn tarkemmin tutkimusaiheeseen liittyviin teemoihin kirjallisuuden tarkastelun kautta. Aloitan kirjallisuuskatsaukseni perehtymällä ensin kunnalliseen palvelutuotantoon ja erityisesti liikuntapalvelutuotantoon. Tämän jälkeen siirryn tarkastelemaan tarkemmin ulkoilun käsitettä ja ulkoilun olosuhteisiin liittyviä teemoja, minkä jälkeen siirryn ulkoilun olosuhdeteemassa hieman syvemmälle, maastopyöräilyn olosuhteisiin. Viimeisessä kirjallisuuskatsauksen luvussa perehdyn tarkemmin poliittiseen liikkumavaraan ja politiikkaprosesseihin, jotka nousevat keskeiseksi koko tutkimuksessa, koska päähaastateltavat ovat kaupungin liikuntapalvelut ja pyöräilyseurat. Siksi keskeistä koko tutkimuksessa on perehtyä näiden kahden eri sektorin välisiin kommunikaatiomuotoihin. Luvussa 6 kuvaan koko tutkimuksen toteutuksen monivaiheisen prosessin, samalla perustellen niitä tutkimusmetodologisia valintoja, joita olen tutkimukseni kanssa tehnyt. Samalla kuvaan myös tarkasti koko aineistoni analysoinnin prosessin. Luvut 7-9 keskittyvät koko tutkimuksen tulosten raportointiin. Tutkimuksen tulokset raportoidaan aineiston analysoinnin vaiheessa muodostuneiden analyysitaulukoiden perusteella. Viimeisessä luvussa (luku 10) pohdin tutkimuksen tuloksia ja tutkimusaineistosta itselleni heränneitä ajatuksia.

2 KUNNALLINEN PALVELUTUOTANTO

2.1 Kunnan yleiset tehtävät

Kunnat ovat alueellisesti ja hallinnollisesti Suomessa toimivia perusyksiköitä, joilla on lakisääteinen velvollisuus tuottaa ja järjestää niille erikseen asetettuja tehtäviä (Anttiroiko ym. 2007, 11, 21). Kuntalain mukaan kunnan tehtävät jakautuvat lakisääteisiin ja vapaaehtoiisiin tehtäviin. Lakisääteisten tehtävien tarkoitus on luoda kuntalaisille peruspalvelut, joita ovat esimerkiksi sosiaalihuolto, terveydenhuolto, opetus- ja kulttuuripalvelut sekä tekniset palvelut. Vapaaehtoiset, itsehallinnolliset tehtävät jokainen kunta hoitaa parhaaksi katsomallaan tavalla, ja ne vaihtelevat paljon paikallisten olosuhteiden mukaisesti. Tyypillisimpiä kunnan vapaaehtoisia tehtäviä ovat esimerkiksi yhdistysten ja kansalaistoiminnan tukeminen, elinkeinoelämän edistäminen sekä työllisyyden edistäminen ja siihen liittyvät palvelut. Kunnat vastaavat aina sille kuuluvien tehtävien rahoituksesta, järjestämisestä ja tuottamisesta. Valtion rooli on toimia kunnallisten peruspalveluiden lainsäätäjänä ja tulonsiirtojen jakajana. (Suomen kuntaliitto 2015 a-c.)

Vielä 1980 -luvulle saakka kuntien tuli itse tuottaa tarvittavat hyvinvointipalvelut. Ajatus kuntien roolista palvelujen järjestäjänä ja palvelutuotannon ohjaajana syrjäytti kuitenkin aikaisemman ajattelumallin, ja palvelutuotantotapoja alettiin hakea myös kunnan ulkopuolelta. Kunnilla on vastuu edelleen huolehtia siitä, että kaikilla kuntalaisilla on mahdollisuus ainakin lakisääteisiin palveluihin. Jokainen kunta voi kuitenkin itse päättää, miten vastuu lakisääteisistä tehtävistä konkreettisesti toteutetaan, eikä niitä tarvitse tuottaa pelkästään kunnan omalla henkilöstöllä ja organisaatiolla. (Oulasvirta & Brännkärr 2001, 9, 38.) Erityisesti pohjoismaissa on tyypillistä, että kuntien tehtävät koskevat laajasti asukkaiden hyvinvoinnin turvaamista, yhdyskuntien ja elinkeinotoiminnan kehittämistä ja ympäristöasioita. Kunnallishallinto tarjoaa kunnan asukkaille paikallis- ja aluetasolla väylän itsehallinnon ja kunnallisen demokratian toteuttamiseen. Kuntien itsehallintoperusteinen toimintaideologia mahdollistaa päätöksenteon läheisyysperiaatteen, mikä on paikallisten eroavaisuuksien kannalta tärkeää. (Anttiroiko ym. 2007, 20, 32.)

2.2 Kunnallisen palvelutuotannon periaatteet ja sen keskeiset muutokset

Rakennettaessa suomalaista hyvinvointivaltiota 1970–1980 -luvuilla, määritti valtio lainsäädännöllä ne julkisen sektorin kansalaisille tarjoamat palvelut ja tulonsiirrot, jotka tukisivat kansalaisia tasa-arvoisesti. Palvelujen tuottamisesta tuli kuntien tehtävä, jota kontrolloitiin tiukasti valtion puolelta mm. määräämällä tarkasti valtionosuuksien sijoituskohteet. Valtion ja kunnan välistä suhdetta voi kuvata tilaaja-tuottaja suhteeksi, missä valtio tilaa palvelut ja kunnat tuottavat ne. Myös kolmannen sektorin järjestöt ovat julkishallinnon toimintaan nähden alisteisessa asemassa mallin mukaisesti. (Möttönen & Niemelä 2005, 31-32.)

Valtion normiohjaus tuntui kuntien mielestä kuitenkin liian jäykältä, koska se kavensi huomattavasti kunnan itsemääräämisoikeutta. Paikallisten tarpeiden huomioiminen nähtiin myös haastavaksi ylhäältä tulevia sääntöjä noudattamalla. Kuntien ohjaus- ja valtionosuusjärjestelmä ei myöskään toiminut taloudellisesti, koska se ohjasi sitä paradoksaalisesti väärään suuntaan: mitä enemmän kunnalla oli menoja, sitä enemmän se sai valtionosuuksia ja sitä enemmän valtion kustannukset kasvoivat. (Möttönen & Niemelä 2005, 32-33.) Vuoden 1993 valtionosuusuudistus kuitenkin lisäsi kuntien autonomiaa, kun valtion normiohjaus alkoi muuttua informaatio-ohjaukseksi, missä valtionosuudet eivät enää olleet ”korvamerkittyjä”, vaan kunta sai enemmän päätösvaltaa niiden käyttämiseen (Melkas 2010, 48). Normiohjausjärjestelmän purku osui kuitenkin 1990 -luvun lama-aikaan, jolloin vapautuminen valtion ohjaamasta palvelujen rahoitusjärjestelmästä johti siihen, että palvelut oli sopeutettava supistuviin resursseihin. Palvelut joista supistettiin, oli myös kunnan päätettävissä (Möttönen & Niemelä 2005, 39.) Kunnat pystyvät siis nykyisin merkittävästi omalla päätöksenteollaan vaikuttamaan omiin palveluihinsa ja niiden laatuun. Valtion valvonnan väheneminen herättääkin kysymyksiä mm. kuntalaisten peruspalveluiden laadusta ja niiden mahdollisista karsimisista taloudellisten paineiden ja kuntien kasvaneen päätäntävällän myötä.

Palvelujen tuottaminen on siis kuntien tehtävä. Kuntien tarjoaminen palveluiden tuottaminen voidaan tehdä usealla eri tavalla ja jokainen kunta voi itse valita, miten palvelut halutaan tuottaa. Perinteisin tapa tuottaa palveluja on kunnan oma palvelutuotanto, jolloin kunta tuottaa tietyn palvelun itse omaa henkilökuntaa hyödyntäen. Liiketoiminnallisia tehtäviä varten kunta voi myös perustaa oman kunnallisen liikelaitoksen. Toisaalta kunta voi myös hajauttaa oman organisaationsa toimintaa antamalla osan toimintavastuustaan itse perustamalleen

osakeyhtiölle. Kunnat voivat tuottaa palveluita myös muiden kuntien kanssa yhteistyössä. Kuntien väliset palvelusopimukset voivat koskea esimerkiksi viranomaistehtäviä ja niiden hoitamista ostopalveluina tai esimerkiksi kuntien yhteisen viran perustamista. Kuntayhtymät ovat myös yksi merkittävä kuntien yhteistyömuoto. (Suomen Kuntaliitto 2015 d.)

2.2.1 Palvelurakenteen muutokset

Suomalaisen yhteiskunnan palvelutuotannon yksi avainkysymyksistä taloudellisten paineiden alla on se, että miten jokaiselle kansalaiselle turvataan peruspalvelujen saatavuus. Tähän avainkysymykseen liittyvät palvelurakenteiden muutokset ja uudistukset, joiden avulla pyritään mahdollisimman tehokkaaseen resurssien käyttöön. On huomattu, että julkisen hallinnon toiminnot eivät enää riitä yksin kattamaan kaikkia peruspalveluja. Palveluita ja palveluntarjoajia on siis haettava entistä enemmän yksityiseltä ja kolmannelta sektorilta. Palvelutuotannon vastuun jakautuminen on osa suurempaa palvelustrategian muutosta Suomessa, missä on tarkoituksena parantaa tuotannon tehokkuutta, kilpailua ja lisätä markkinamekanismeja. Jotta Suomi voisi säilyttää kilpailukykynsä talouden globalisaatiossa, on tehokkuuden kehittäminen julkisen sektorin palvelutuotannossa välttämätöntä. (Möttönen & Niemelä 2005, 206, 45.)

Merkittävin askel kohti kuntien palvelurakenteiden muutoksia otettiin vuonna 2005, kun valtioneuvosto käynnisti kaikkia Suomen kuntia koskevan kunta- ja palvelurakenteen uudistushankkeen (PARAS -hanke), jonka tavoitteena oli uudistaa kuntarakennetta, palveluiden rakenteita, tuotantotapoja ja organisointia kunnissa (Suomen Kuntaliitto 2015 d). Hankkeen toteuttamiseen tähtäävä puitelaki tuli voimaan vuonna 2007. Palvelurakennemuutosten tavoitteena oli varmistaa kunnan tarjoaminen palveluiden saatavuus sekä saada aikaan yleisesti toimiva kuntarakenne. Hankkeen käynnistymisen syynä oli talouden perustan heikentyminen, jolloin uhkana nähtiin kuntien kykenemättömyys hoitaa lakisääteisiä, peruspalveluihin liittyviä tehtäviään. Kova huoli oli erityisesti sosiaali- ja terveydenhuoltopalveluista, minkä vuoksi pienemmät kunnat pakotettiin yhteistyöhön niiden järjestämisessä. Kunta- ja palvelurakennemuutuksen tuloksena monet kunnat käynnistivät myös uudistushankkeita liittyen hallinto-organisaation, poliittiseen johtamiseen ja palvelutuotantoon. (Anttiroiko ym. 2007, 101-102.) Hanke sai aikaan myös paljon kuntaliitoksia taloudellisen säästämisen toivossa. Vuosien 2001 ja 2013 välillä Suomen kuntien

määrä on vähentynyt yli sadalla kuntaliitosten vuoksi (Suomen Kuntaliitto 2015 f). PARAS-hanke kesti vuoteen 2011 asti kunnes Jyrki Kataisen hallitus pysäytti sen.

Kuntien uusi palvelustrategia perustuu nykyisin hyvin vahvasti kunnan omaan päätösvaltaan tuottaa omat palvelunsa. Yleensä palvelut tuotetaan itse tai yhteistyössä muiden kuntien kanssa. Kuntien palvelurakenteen muutoksia kuvaavia käsitteitä ovat mm. palvelujen ulkoistaminen, palvelujen yksityistäminen ja palvelualoite. Palvelujen ulkoistamisella tarkoitetaan sellaista toimintaa, jossa kunnan aikaisemmin itse hoitama toiminto siirretään kokonaan tai osittain ulkopuolisen hoidettavaksi. Ulkopuolinen toimija voi olla yksityisoikeudellinen yhteisö tai julkisoikeudellinen sektori, kuten esimerkiksi osakeyhtiö tai kunnallinen liikelaitos. Palveluiden yksityistämässä kunta luovuttaa jonkun oman toimintansa järjestämisvastuun kokonaan yksityiselle sektorille. Tässä tapauksessa palvelun koko vastuu ja rajoitus siirtyvät kunnalta yksityiselle sektorille. Palvelualoite taas liittyy kunnan ulkopuolisten tahojen mahdollisuuteen saada järjestämisvastuu jostain kunnan palvelusta. Se oikeuttaa esimerkiksi yksityisen tai kolmannen sektorin toimijat tekemään aloitteita siitä, miten joku kaupungin toiminto tai palvelu voitaisiin järjestää laadukkaammin ja kustannustehokkaammin. Jos kaupunki tekee ratkaisun hankkia ulkopuolisen tahon tarjoaman palvelun, on se hankintalain mukaisesti kilpailutettava. Palvelualoite siis mahdollistaa uudenlaisen viestinnän ja yhteistyön kaupungin ja muiden toimijoiden välille. (Jyväskylän kaupunki 2013, 21, 23.)

2.2.2 Liikuntapalvelutuotanto ja sen keskeiset muutokset

Kuntien roolin voidaan yleisesti sanoa olevan keskeinen liikuntapalvelujen tuottajana ja toimintaedellytysten luojana. Suurin osa Suomen liikuntapaikoista on kuntien omistamia ja ylläpitämiä. (Salmenoja 2005, 6.) Julkisten liikuntapalveluiden järjestäminen aloitettiin Suomen kunnissa jo 1800-luvun loppupuolella. Liikuntapalvelutuotanto rajoittui alkuvuosina mm. uimaloihin ja yleisiin leikkikenttiin, minkä vuoksi liikuntapalveluille ei ollut vielä perusteita perustaa omaa hallintoelintään. Vuosina 1920-1930 Suomen kaupunkeihin kuitenkin alkoi muodostua erillisiä urheilulautakuntia ja jo vuonna 1960 lähes jokaisessa Suomen kunnassa oli oma hallintoelin urheilu- ja liikunta-asioille. Tästä lähtien kuntien rooli ja merkitys liikuntapalvelujen tuottajana on ollut suuri. (Ilmanen 1996, 13.) Kansantalouden kasvu koki kuitenkin kolauksen vuonna 1990, kun taloudellinen lama muutti koko Suomen palvelurakenteita. Kuntien säästöpolitiikan seurauksena myös liikuntapalveluista leikattiin.

(Ilmanen 1996, 218.) Laman ja julkishallinnon tuottamien palveluiden supistamisen seurauksena palveluja alettiin tuottaa entistä enemmän yksityisen sektorin kautta, mikä oli huomattavissa etenkin liikuntapalveluissa. Lamasta kuitenkin selvittiin ja vuonna 2000 tuli voimaan myös perustuslaki, johon liikunta kirjattiin sivistykselliseksi perusoikeudeksi. Lain mukaan tämän oikeuden toteutumisesta vastaavat valtio ja kunnat yhdessä (Kokkonen 2013, 181). Vuonna 2008 koko maailmantalous koki kuitenkin uudelleen laskusuhdanteen, minkä jälkeen kuntien ja valtion talous on jatkuvasti kiristynyt. Liikuntapalvelujen tuotannossa taloudellinen kiristyminen on näkynyt nimenomaan lisääntyneenä yksityisen sektorin liikuntapalveluina. Kunta on edelleen keskeisin liikuntapaikkapalvelujen tuottaja vauraissa kaupungeissa yksityisten yrittäjien rinnalla. Heikomman taloudellisen tilanteen omaavilla kaupungeilla ei ole kuitenkaan tarpeeksi resursseja kunnalliseen palvelutuotantoon. Tällöin kolmannen sektorin yhdistysten rooli kasvaa esimerkiksi liikuntapalvelujen tuottamisessa merkittävästi. (Ilmanen 2015, 34.)

Julkisen talouden kiristyessä ja liikuntapalveluita leikatessa on yleistä, että kuntien omia liikuntalautakuntia lakkautetaan. Esimerkiksi vuonna 2005 vain 20 kunnassa oli erikseen oma liikuntalautakunta. Omista liikuntalautakunnista luopuminen on johtanut siihen, että yhä useammin liikuntapalveluihin liittyvät asiat ja niiden käsittely on yhdistetty muihin lautakuntiin, kuten vapaa-aika- ja hyvinvointilautakuntiin. (Kokkonen 2010, 314.) Lautakuntien yhdisteleminen alkoi Suomessa jo 1990-luvulla säästöjen ja palvelutuotannon tehokkuuden aikaansaamiseksi. Mitä pienempi kunta oli kyseessä, sitä suuremman hallintokokonaisuuden osaksi liikunta-asiat laitettiin. Pienissä kunnissa siirryttiin malliin, jossa liikunta-asiat siirrettiin sivistyslautakunnan alaisuuteen. Tällöin hallintokokonaisuuteen tuli mukaan vielä opetus- ja kulttuuritoimi. Syitä hallinnollisille yhdistymisille ja muutoksille on Ilmasen mukaan monia. Lautakuntien yhdistäminen ja laajempi hallintomalli vähentää mahdollista päällekkäistä toimintaa lautakuntien välillä. Toiseksi se tuo toimintaan lisää tehokkuutta ja säästöjä, kun hallintojen henkilöstöä supistetaan yhdistämisen seurauksena. 1990-luvun alkupuolella esimerkiksi liikuntatoimen henkilökunnan vähennys kohdistui liikuntapaikkojen hoitoon, jolloin henkilöstön supistaminen hallinnosta ei ollut niin yleistä. Tällä vuosituhannella supistukset kuitenkin kohdistuvat entistä useammin nimenomaan liikunnan hallinnon puolelle. Ilmasen mukaan supistusten tekeminen hallintoon ei kuitenkaan johda merkittävään liikuntamenojen alenemiseen, koska suurimmat kulut aiheutuvat liikuntapaikkojen rakentamisesta ja ylläpidosta. Mikäli liikuntatoimien taloutta haluttaisiin

tehostaa, olisi liikuntapaikoista aiheutuvia menoja selkeästi karsittava tai niistä saatavia tuloja lisättävä. (Ilmanen 1996, 219-220.)

Liikuntapalveluiden yhdistämisellä osaksi isompaa kokonaisuutta voidaan Kokkosen (2010) mukaan nähdä sekä myönteisiä että kielteisiä vaikutuksia. Liikunta-asioiden yhdistäminen muiden lautakuntien alle mahdollistaa sen tarkastelun osana laajempaa kokonaisuutta, mutta toisaalta ne voivat myös jäädä entistä helpommin hyvinvointikysymysten varjoon. Tähän tietysti vaikuttavat kuntien paikalliset toiminta- ja hallintokulttuurit, minkä vuoksi liikuntapalvelutuotannossa on eri kuntien välillä paljon eroja. (Emt., 414.) Liikuntapalveluiden siirtyminen suurempien hallintokokonaisuuksien alle voi näkyä myös liikuntapalveluiden käyttäjien sekä kunnan hallinnon työntekijöiden vuorovaikutuksen vähenemisenä. Suuret hallintokokonaisuudet voivat johtaa siihen, että keskitetyssä hallintoyksikössä on enää vain muutama liikuntapuolen edustaja, jolloin yhteydenpito liikuntapalveluiden käyttäjien ja liikuntajohdon välillä selkeästi heikkenee. (Ilmanen 1996, 221.) Tämä saattaa johtaa myös entistä vaikeampaan viestintään urheilu- ja liikuntaseurojen ja kunnan välillä, kun ei ole olemassa enää selkeää yhteyshenkilöä, kehen ottaa yhteyttä esimerkiksi liikuntapaikkarakentamiseen liittyen. Salmenojan (2005) mukaan kuntien talouden kiristyminen näkyy myös liikuntatoimien henkilöstöissä, kun yhdistetyt virat kunnissa yleistyvät. Yhden viranhaltijan kenttä saattaa olla hyvin laaja, jolloin heiltä odotetaan myös monialaista osaamista. Liikunnan lisäksi viranhaltijoiden on nykyisin yhä useammin hallittava myös nuoriso-, kulttuuri – ja sivistyssektoreiden asiat. (Emt., 34.)

2.2.3 Liikuntapalvelutuotannon tulevaisuuden näkymiä

Osassa kunnissa liikuntatoimi on nykyisin yhdistetty sivistystoimeen yhdessä kulttuuri- ja nuorisotoimen kanssa. Kunnallisten liikuntatoimien keskeinen tehtävä nykypäivänä on edistää kuntalaisten fyysistä aktiivisuutta monin eri tavoin. Liikuntalaki velvoittaa kuntia luomaan edellytyksiä kuntalaisten liikunnalle, esimerkiksi tukemalla kansalaistoimintaa, rakentamalla liikuntapaikkoja, kehittämällä alueellista ja paikallista yhteistyötä sekä järjestämällä myös erityisryhmien liikuntaa. (Opetus- ja kulttuuriministeriö 2015.) Kuntarakenteen nopeat muutokset vaikuttavat kuitenkin edelleen kuntien liikuntamahdollisuuksiin. Tämä on havaittavissa etenkin yleistyvissä kuntaliitoksissa, joissa pieniä kuntia yhdistetään suuriin tai keskisuuriin kuntiin. Pienten kuntien sulautuminen osaksi isompaa kokonaisuutta saattaa johtaa

pienien liikuntapaikkojen purkamiseen. Toisaalta liikuntapaikkarakentaminen voi tehostua, kun kuntien määrä laskee. Joka tapauksessa kuntien koko ja niiden yleinen taloudellinen tilanne tulee jatkossa määrittelemään liikuntamahdollisuuksien tarjoamisen resurssit. Se, miten perustuslaissakin mainittu liikunnan ehdollisuus peruspalveluna kehittyy, on täysin kiinni kuntien resursseista. (Kokkonen 2013, 193-194.)

2.2.4 Jyväskylän liikuntapalveluiden asema julkishallinnossa

Jotta Jyväskylän liikuntapalveluiden asemaa voisi tarkastella kaupungin nykyisessä julkishallinnossa, on syytä tuoda esille suurimmat kaupungin organisaatorakenteita keskeisesti muuttaneet linjaukset. Tarkasteltaessa Jyväskylässä tapahtuneita keskeisiä muutoksia, jotka ovat vaikuttaneet kaupungin organisaatorakenteeseen, esille nousee erityisesti vuonna 2008 valtuuston päättämä kuntaliitos, jossa Korpilahti ja Jyväskylän maalaiskunta liitettiin osaksi Jyväskylän kaupunkia. Jyväskylän kaupunki, Korpilahden kunta ja Jyväskylän maalaiskunta muodostivat uuden Jyväskylän kaupungin vuonna 2009. Jyväskylän kaupungista tuli hetkessä entistä suurempi organisaatio, jolloin myös hallintokäytäntöjä tuli merkittävästi muuttaa. (Asikainen ym. 2014, 20.)

Ennen kuntaliitosta Jyväskylässä oli oma liikuntalautakuntansa. Jyväskylän maalaiskunnassa taas oli sivistyslautakunta, jonka alla olivat opetus-, kulttuuri-, nuoris- ja liikuntasiat yhtenä kokonaisuutena. Kuntaliitosten jälkeen uuden Jyväskylän liikuntalautakuntaan yhdistettiin myös kulttuuriasiat, minkä johdosta perustettiin oma kulttuuri- ja liikuntalautakunta. Opetus – ja nuorisotoimi siis jäivät Jyväskylän maalaiskunnan mallista yhdistymisen jälkeen pois. Liikuntatoimen asema ei ole kuntaliitosten myötä Jyväskylässä merkittävästi muuttunut, mutta viranhaltijavalta on organisaatorakenteissa selkeästi kuitenkin lisääntynyt, koska lautakuntien yhdistely on johtanut lautakunnan kokousten määrien ja asiasisältöjen vähenemiseen viranhaltijoiden ratkaisuvallan lisääntymisen vuoksi. (Sihvonen 2015.)

2.2.5 Rovaniemen liikuntapalveluiden asema julkishallinnossa

Rovaniemen liikuntapalveluiden asema julkishallinnossa muuttui keskeisesti ensimmäistä kertaa kuntaliitosten yhteydessä, kun Rovaniemi ja Rovaniemen maalaiskunta yhdistyivät 1.1.2006. Ennen kuntien yhdistymistä Rovaniemen maalaiskunnassa toimi kulttuuri- ja vapaa-ajan lautakunta, joka käsitteli liikunta-, nuoriso- ja kulttuuripalveluihin liittyviä asioita. Kulttuuri- ja vapaa-ajan lautakunnan esittelijänä toimi sivistystoimenjohtaja. Rovaniemellä oli oma liikuntalautakuntansa, jonka esittelijänä toimi liikuntatoimenjohtaja. Kuntien yhdistymisen jälkeen Rovaniemen kaupungissa jatkoi oma liikuntalautakunta vuoteen 2012 saakka. Liikuntalautakunnan asioiden esittelijänä toimi liikunta- ja nuorisotoimenjohtaja. Vuona 2014 esittelijä vaihtui koulutusjohtajaksi ja vuonna 2015 esittelijäksi nimettiin sivistysjohtaja. Sivistysjohtajan nimitys oli osa laajempaa Rovaniemen kaupungin organisaatiouudistusta, jossa liikuntalautakunta lakkautettiin ja liitettiin osaksi vapaa-ajan lautakuntaa. (Pahtaja 2015.) Nykyisin liikuntapalvelut on Rovaniemellä osa vapaa-ajan palveluita. Vapaa-ajan palvelut on taas osa suurempaa kokonaisuutta, sivistyspalveluita, joihin vapaa-ajan palveluiden lisäksi kuuluu myös koulutus- ja varhaiskasvatuspalvelut. (Hallinnon uudistus 2015.)

Vuoden 2015 organisaatiouudistuksen lisäksi Rovaniemellä toteutettiin myös tilaaja-tuottajamallin purkaminen palvelujen tuotannossa. Tilaaja-tuottajamallin purkamisen myötä Rovaniemellä siirryttiin tulosohjaukseen. (Pahtaja 2015.) Tulosohjaus perustuu vuorovaikutteiseen sopimusajatteluun, jossa tavoitteena on löytää tasapaino käytettävissä olevien voimavarojen ja saavutettavissa olevien tulosten välille (Valtiovarainministeriö 2015). Tämä ei kuitenkaan vaikuttanut merkittävästi Rovaniemen liikuntapalvelujen tuottamiseen (Pahtaja 2015).

2.3 Kuntien rooli ulkoilureittien rakentamisessa ja ylläpidossa

Liikuntapaikkarakentaminen on ollut tärkeä liikuntapolitiikan väline jo vuosikymmenien ajan ja vielä 1970-luvulla se vaikutti olevan tehokkain keino liikuttaa kuntalaisia. Rakennetut liikuntapaikat tarjoavat edelleen hyvät liikkumisen edellytykset erityisesti niille, jotka ovat tottuneet liikkumaan. Suurin osa suomalaisista (etenkin aikuisista) liikkuu kuitenkin muualla

kuin johonkin tiettyyn tarkoitukseen rakennetulla liikuntapaikalla. Tämä riippumattomuus rakennetuista liikuntapaikoista on korostanut ajattelumallia, jossa ihmisen koko elinympäristöä tulisi tarkastella liikunnan kannalta. (Kokkonen 2013, 241.) Ajattelumallin seurauksena kunnan rooli ulkoilureittien ja ulkoilun edistäjänä on korostunut. Kunta onkin liikuntapalvelujen tarjoajan roolissa velvollinen vastaamaan alueensa ulkoilumahdollisuuksista. Kunnan velvollisuudesta ulkoilun kehittämiseen mainitaan myös lainsäädännössä. Liikuntalain mukaan kunnilla on vastuu rakentaa ja ylläpitää liikuntapaikkoja (Liikuntalaki 390/2015, 5§). Myös ulkoilulaki velvoittaa kuntia pitämään huolta ulkoilureiteistään (Ulkoilulaki 1973/606, 2 §). Kolmas lainsäädännössä ulkoilua määrittävä laki on maankäyttö- ja rakennuslaki. Se velvoittaa kunnat huolehtimaan omien alueidensa käytön suunnittelusta, rakentamisen ohjauksesta ja valvonnasta. (Maankäyttö- ja rakennuslaki 1999/132 20 §.) Kunta voi siis merkittävästi vaikuttaa omilla valinnoillaan ulkoilureitteihin, niiden käyttämiseen, rakentamiseen ja ylläpitoon ja sillä on tähän myös lakisääteinen velvollisuus.

Ulkoilureittien suunnittelu ja toteutus tapahtuvat yleensä kunnissa ja niiden tehtäviin kuuluu myös turvata riittävät ulkoilu- ja liikuntamahdollisuudet kuntalaisille. Ulkoilureittien suunnittelutyö on vahvasti sidoksissa myös yleiseen luonnon virkistyskäytön suunnitteluun, ympäristösuunnitteluun ja matkailuun. Siksi ulkoilureittien suunnittelun tulisi olla yksi tärkeä osa kuntasuunnittelua, kaavoitusta ja yleistä maankäytön suunnittelua. Erityisesti kaavoituksella on ulkoilureittien toteuttamisessa suuri rooli, koska sen avulla reiteille voidaan luoda edellytyksiä. Ulkoilureittien yleissuunnittelu tehdään useimmiten yleiskaavoituksen yhteydessä. (Karjalainen & Verhe 1995, 43.)

Kunnanvaltuusto on se keskeisin taho, joka yleensä päättää ulkoilutoimen rahoituksesta. Ulkoilureittien yleisvastuu on kuitenkin kunnanhallituksella, kun se voi järjestää reittien toteuttamisen ja suunnittelun parhaaksi katsomallaan tavalla. (Karjalainen & Verhe 1995, 43.) Ulkoilureittien suunnittelu ja toteutus koskee kuitenkin useampaa hallintokuntaa kunnan sisällä. Kunnanhallituksen lisäksi ulkoilureittiasioihin vaikuttavia tahoja ovat mm. liikuntalautakunta, kaavoituslautakunta, tekninen lautakunta ja ympäristönsuojelulautakunta. (Kinnunen & Riekkinen 1985, 29.) Tämän vuoksi useissa kunnissa saattaa olla epäselvää, mille hallintokunnalle ulkoilureitit kuuluvat. Yleisesti ulkoilureittien perustamisen ja ylläpidon katsotaan kuuluvan liikuntatoimelle ja tekniselle toimelle. Ympäristölautakunnan vastuunalaisuuteen kuuluvat yleensä taas luontoreitit. (Karjalainen & Verhe 1995, 43.)

Kuntien yhteistyö ulkoilureittityössä on myös tärkeää, koska usein ulkoilureitit saattavat kulkea useamman kunnan alueella. Karjalainen ja Verhe (1995) toteavat ulkoilureittien suunnittelijoille, rakentajille ja hoitajille tarkoitettussa oppaassaan, että kuntien yhteistyö ulkoilureittien suunnittelussa ja ylläpidossa voitaisiin hoitaa maakunnan liittojen kautta. Liitot voisivat laatia yksittäisten reittien yleissuunnitelmia sekä tehdä ulkoilureittisuunnitelmia, jotka koskettaisivat koko kuntien muodostamaa seutua. (Emt., 43.)

3 ULKOILU JA ULKOILUN OLOSUHDETYÖ

Ulkoilu on yksi tärkeimmistä suomalaisten liikunnan harrastamisen muodoista ja jopa 75 % suomalaisista käyttää jokamiehenoikeutta hyväkseen luonnossa liikkumiseen. Suomen ulkoilumahdollisuudet ovat perinteisesti olleet hyvät eikä niihin ole tarvinnut aikaisemmin kiinnittää huomiota. Kaupungistuminen ja väestön ikääntyminen ovat kuitenkin vähentäneet kansalaisten mahdollisuuksia päästä metsiin. Siksi ulkoilureittien merkitys kaupungeissa on entistä suurempi. (Kokkonen 2010, 343.) Ulkoilureitit ovat keskeinen resurssi ulkoilulle ja niitä voidaan kutsua luonnossa liikkujan peruspalveluiksi. Reittien tarkoituksena on ohjata luonnossa liikkumista ja toisaalta suojata luontoa reittien ulkopuolella. Merkityt reitit helpottavat maastossa liikkumista ja ne lisäävät ulkoilijan turvallisuutta sekä mukavuutta. Ulkoilureitit myös helpottavat luonnossa olevien elämyksellisten paikkojen saavuttamista, joita olisi ilman reittejä haastavaa löytää. (Karjalainen & Verhe 1995, 25.)

Jotta ulkoilu olisi mahdollista ja sen hyvä laatu ja monipuolisuus voitaisiin säilyttää, on tärkeää kiinnittää huomiota myös ulkoilun olosuhdetyöhön. Ulkoilun olosuhteita ylläpitäviä toimia ja investointeja voidaan luonnehtia kustannustehokkaiksi tavoiksi edistää kuntalaisten hyvinvointia sekä työ- ja toimintakykyä. Ulkoilun olosuhteita edistäviä toimia on useita ja niistä vastaa kunnissa eri hallintokunnat. Siksi toimiva yhteistyö ja poikkihallinnollisuus onkin ulkoilun olosuhteiden kannalta olennaista. Myös kolmannen sektorin yhdistysten rooli ulkoilun olosuhteiden kehittämisessä on tärkeää. (Nygren ym. 2011, 7.)

Ulkoilua ja ulkoilun olosuhdetyön taustoittamiseksi on tärkeää ymmärtää ulkoilun ja ulkoilureitin käsitteet. Käsitteiden määrittelyn jälkeen on perusteltua selvittää, mitä ulkoilu tarkoittaa suomalaisten elämässä ja miten suomalaiset ulkoilevat. Tutkimuksen kannalta on myös olennaista kuvailla tutkimuskaupunkien, Jyväskylän ja Rovaniemen, ulkoiluolosuhteista tehtyjä selvityksiä. Suomalaisen ulkoilun taustoittamisen jälkeen paneudutaan tarkemmin ulkoilun olosuhdetyöhön, sen periaatteisiin ja tärkeisiin toimijoihin.

3.1 Ulkoilu ja ulkoilureitti käsitteinä

Ulkoilu -käsite on hyvin moniulotteinen, mutta pääosin sillä tarkoitetaan väestön vapaa-ajan käyttöä luonnossa virkistäytymiseen ja siihen liittyviä harrastuksia. Sieväsen ja Neuvosen (2011) mukaan ulkoilu on käsitteenä ihmiseen liittyvä ja se viittaa ihmiskeskeiseen ajatteluun. Ulkoilusta voidaan siis puhua arvioitaessa väestön, väestöryhmän tai harrastajaryhmän ulkoilukäyttäytymistä. Ulkoiluharrastuksia ovat mm. pyöräily, kävely, metsästys tai marjastus. Tavallisimmin ulkoiluharrastukset ovat liikunnallisia, mutta ulkoilua on myös ei- liikunnallinen toiminta, jonka päämääränä on luonnosta nauttiminen, maisemien ihailu ja luonnon tarkkailu. (Emt., 12.) Useimmille suomalaisille luonto on yksi tärkeimmistä ulkoilupaikoista ja virkistysympäristöistä. Luonnossa liikkumisen katsotaan yleisesti edistävän ihmisten hyvinvointia, niin fyysisesti kuin psyykkisestikin. Luonnossa liikkuminen ja ulkoilu virkistää ja rentouttaa sekä tuo vastapainoa työpainoitteiseen arkeen. Ulkoilu antaa myös mahdollisuuden ihmisen henkilökohtaisen luontosuhteen syntymiselle, mikä on tärkeää luonnon kokemuksellisen yhteyden löytämisessä. Ulkoilu luo siis vahvan siteen ihmisen ja ympäristön välille. (Karjalainen & Verhe 1995, 17.)

Ulkoilureitti on ulkoiluun vaadittava resurssi. Ulkoilureitiksi kutsutaan yleensä kartalle ja maastoon merkittyä reittiä, joka on pysyvästi käyttökelpoinen ja esteetön. Ulkoilureitti tarjoaa ulkoilijalle myös mielenkiintoisen ja viihtyisän ulkoiluympäristön. Ulkoilureitit palvelevat erilaisia liikuntamuotoja. Liikuntaharrastajien lisäksi ulkoilureiteilla liikkuvat marjastajat, sienestäjät ja luontoharrastajat, kuten lintubongaaajat ja valokuvaajat. Ulkoilureittejä käytetään myös työmatkaliikenteeseen ja yleisiin siirtymisiin paikasta toiseen. Ulkoilureittityyppenä on hyvin monenlaisia ja niitä jaotellaan yleensä esimerkiksi käyttötarkoituksen, kulkutavan, reitin pituuden, käytön useuden tai kohderyhmän mukaan. Karjalainen ja Verhe (1995) jakavat ulkoilureitit neljään eri kategoriaan: eräretkeilyreitit, retkeilyreitit, luontoreitit, lähireitit. Lähireitit ovat yleensä taajamissa tai niiden lähistöllä kulkevia reittejä. Retkeily- ja eräretkeilyreitit kulkevat taas kauempana taajamista ja ovat huomattavasti lähireittejä luonnonmukaisempia. Luontoreitit sijaitsevat joko luonnonsuojelualueilla tai muuten kiinnostavan luontokohteen ympäristössä. (Emt., 26-29.)

Ulkoilureiteilla voi harrastaa monenlaisia eri liikuntamuotoja ja samoja reittipohjia käytetäänkin eri vuodenaikoina eri tarkoituksiin. Toisinaan erilaiset ulkoilumuodot vaativat täysin omat reittinsä, jos lajin harrastajilla on erityistoiveita esimerkiksi reittiuran leveyteen tai

pintaan liittyen. Jotkut ulkoilureiteillä harrastettavat lajit saattavat myös olla häiriöksi muille ulkoilureiteillä liikkuville. Tällaisia lajeja ovat esimerkiksi moottorikelkkailu ja ratsastus, joita voi olla haastavaa sijoittaa muiden ulkoilulajien kanssa samoille reiteille. Useimmiten ulkoilureiteillä kuitenkin kävellään, pyöräillään tai hiihdetään. Kävelijät voivat kulkea hyvin erilaisilla reittityypeillä ja reiteiltä toivotaan yleensä leveyttä ja tasaisuutta. Pyöräilijät ja kävelijät voivat käyttää samoja reittejä, mutta silloin on erityisesti huomioitava reittien vaatima leveys. Maastopyöräilijät voivat myös käyttää samoja reittejä muiden ulkoilijoiden kanssa, kunhan reitit ovat riittävän leveitä. Kapeilla poluilla maastopyöräilijät kuitenkin tarvitsevat omat reittinsä turvallisuuden vuoksi. (Karjalainen & Verhe 1995, 31.)

Merkittäviä ulkoilureittejä ovat myös luonnossa itsestään muodostuvat *polut*, jotka sijaitsevat usein yksityisten maanomistajien alueilla. Polku on luonnossa ihmisten ja eläinten kulkemisen seurauksena muodostunut ura. Polkuja ei ole virallisesti perustettu ja sitä kautta kukaan ei ole yleensä niistä myöskään vastuussa. Joskus polut saattavat sijaita maanomistajien kannalta ongelmallisissa paikoissa. Joskus myös polkua ympäröivä maankäyttö saattaa äkillisesti muuttua. Näissä tilanteissa voi olla tarkoituksenmukaista ohjata polun käyttäjiä toiselle sopivammalle alueelle tai polulle voidaan perustaa ulkoilureitti, mikä on kunnan tehtävä. (Tuunanen 2012, 41.)

3.2 Ulkoilun lainsäädäntö ja jokamiehen oikeus

Luonnon virkistyskäyttöä ja ulkoilua säädetään useilla eri laeilla. Yleensä sääntely liittyy jokamiehen oikeuksiin, kaavoitukseen ja rakentamiseen, luonnonsuojeluun, kansalaisten perusoikeuksiin ja kansalaisten velvollisuuksiin. Tällaisia lakeja ovat muun muassa maankäyttö- ja rakennuslaki, luonnonsuojelulaki, vesilaki, rikoslaki, järjestyslaki, kuluttajaturvallisuuslaki, yksityistielaki ja kokoontumislaki. (Eräkö ym. 2015, 20.) Kinnusen ja Riekkisen (1985) mukaan ulkoilua koskeva lainsäädäntö on osittain kuitenkin melko puutteellista ja hajanaista. Keskeisimmät ulkoilun hallintoon liittyvät lait ovat ulkoilulaki, maankäyttö- ja rakennuslaki sekä liikuntalaki, jotka mainittiin jo aiemmin myös kuntien ulkoilutoimintaa määrittäviksi laeiksi. Ulkoilulaissa (1973/606) määritellään ne keskeisimmät säännökset, jotka liittyvät ulkoilureitteihin sekä retkeily- ja leirintäalueisiin. Maankäyttö- ja rakennuslaissa (1999/132) määritellään kaavoitukseen liittyviä virkistysalueiden suunnittelujärjestelmiä ja liikuntalaki (2015/390) määrittelee liikuntahallinnon ja

valtionapujärjestelmän keskeisiä periaatteita. (Emt., 20.) Ulkoilun ja virkistyskäytön kannalta jokamiehenoikeuksilla on keskeinen merkitys ja sen perusteista säädetäänkin useammassa laissa ja sitä kautta se koskettaa monen eri lain rajapintaa (Eränkö ym. 2015, 20).

3.2.1 Ulkoilulaki murroksessa

Eränkö ym. (2015) ovat vertailleet ulkoilulakia ja liikuntalakia ulkoilun näkökulmista. Heidän mukaansa ulkoilulailla ei ole varsinaista yhteyttä liikuntaan ja liikuntakulttuuriin, vaikka ulkoilulaissa määriteltävät ulkoilureitit ja retkeilyalueet voidaan laskea myös liikuntapaikoiksi. Liikuntalaki taas ei tunnista virkistysalueita tai luontoalueita liikuntapaikoiksi. Ulkoilureitit ovat liikuntalain mukaan maastoliikuntapaikkoja. (Emt., 18.)

Eränkö ja kollegat osoittavat ulkoilulaille myös kehittämistarpeita. Heidän mukaansa tämän hetkisen ulkoilulain soveltamisala on kapea, koska siinä säädetään tällä hetkellä vain kolmesta aiheesta ulkoilutoimintaan liittyen, jotka ovat ulkoilureittien perustaminen ulkoilureittitoimituksella, valtion retkeilyalueiden perustaminen ja leirintäalueet sekä niiden pitäminen. Ulkoilulakia on sovellettu viime vuosien aikana vain harvoin, esimerkiksi ulkoilureiteistä suurin osa perustetaan kirjallisten sopimusten, eikä ulkoilureittitoimitusten avulla. Vaikka lakia on sovellettu vähän, ovat sen säädökset silti hyödyllisiä. Esimerkiksi ulkoilureittien perustamista ja valtion retkeilyalueita koskevat toiminnot määritellään ulkoilulaissa tyydyttävästi. (Emt.,5.)

Eränkö kollegoineen mainitseekin, että yleisen toimivuuden kannalta ulkoilulaissa ei ole isoja muutostarpeita, mutta joitakin ongelmia sen puitteissa kuitenkin ilmenee. Jotta laki olisi myös perustuslain mukainen, vaatisi se useita tarkastuksia ja epäkohtien poistamisia. Jotta ulkoilulaki palvelisi paremmin ulkoilun edellytyksiä, tulisi sen voimassa olevia säännöksiä muuttaa ja soveltamisalaa laajentaa. Tällä hetkellä ulkoilulaissa ulkoiluun liittyviä asioita ei säännellä yleisesti eikä siihen ole kirjattu tavoitteita. Ulkoilulain piiriin eivät myöskään tällä hetkellä kuulu rahoitus, eivätkä valtion hallinnon ja viranomaisten ulkoiluun ja luonnon virkistyskäyttöön liittyvät tehtävät. Tämä aiheuttaa sen, että tällä hetkellä virkistyskäyttöön ja luontoon liittyvät vastuut eri ministeriöiden välillä ovat epäselviä. Tämä aiheuttaa epäselviä tilanteita myös kunnallishallinnon puolelle, kun ulkoilun harrastaminen ja virkistyskäyttöön liittyvät palvelut ovat niin moninaisia, että niistä vastaavaa tahoa on vaikeaa löytää. (Emt.,6.)

3.2.2 Jokamiehen oikeudet ulkoilussa

Käsite *jokamiehen oikeus* tarkoittaa perinteisesti oikeutta liikkua, oleskella, leiriytyä tilapäisesti ja hyödyntää erikseen määriteltyjä luonnon tuotteita toisen maalla ilman maanomistajan lupaa tai suostumusta. Yleisellä tasolla jokamiehen oikeudet koskevat siis kaikkea sellaista toisen alueella tapahtuvaa toimintaa, johon ei tarvitse virallisia suostumuksia tai lupia maanomistajalta tai viranomaiselta. Jokamiehen oikeutta ei ole erikseen määritelty lainsäädännössä, kuitenkin rikoslakia, vesilakia ja luonnonsuojelulakia lukuun ottamatta. Rikoslaisissa jokamiehen oikeus mainitaan tiettyjen luonnontuotteiden keräämisen yhteydessä, vesilaisissa se mainitaan oikeutena vesialueiden käyttöön ja luonnonsuojelulaisissa se mainitaan sitä rajoittavien kylltien asettamisen kiellon yhteydessä. Jokamiehen oikeudet kuuluvat kaikille Suomessa oleskeleville ihmisille ja ne ovat riippumattomia oikeuden käyttäjästä, käytön tarkoituksesta ja maa- tai vesialueen omistajasta. (Tuunanen ym. 2012, 9, 12.)

Tuunanen ym. (2012) mukaan jokamiehen oikeuksien luvalla saa:

- liikkua jalan, hiihtäen ja pyöräillen luonnossa, kuten metsissä, luonnonniityillä ja vesistöissä,
- ratsastaa,
- oleskella ja yöpyä tilapäisesti alueilla, joilla liikkuminen on sallittua,
- poimia luonnonmarjoja, sieniä ja rauhoittamattomia kasveja,
- onkia ja pilkkiä sekä
- veneillä, uida ja peseytyä vesistöissä ja kulkea jäällä.

Kaikenlainen maanomistajan maankäyttöä haittaava toiminta ja häirintä eivät kuulu jokamiehen oikeuksiin ja ovat siksi kiellettyjä. Suomen maa-alueista jopa 96 prosenttia on käytettävissä jokamiehen oikeuden nimissä ja alueet joita se ei koske, ovat joko rakentamisen, luonnonsuojelun tai maanpuolustuksen vuoksi käyttöoikeudeltaan rajoitettuja. (Emt., 11, 13.)

Tuunanen ym. (2012) määrittelevät ”Jokamiehen oikeudet ja toimiminen toisen alueella” -teoksessaan myös lajikohtaisista jokamiehen oikeuksista yksityiskohtaisemmin. Myös maastopyöräily mainitaan teoksessa omana erityisenä lajinaan jokamiehen oikeuksien näkökulmasta. Sen mukaan maastopyöräily on sallittua ilman maanomistajan lupaa, mutta siitä ei saa aiheutua suurta haittaa maankäytölle. Teoksen mukaan maastopyöräilyä tulisi harkita erityisesti kulutukselle herkkillä alueilla. Varsinkin toistuvasti samojen alueiden käytöstä

maastopyöräilyyn tulisi sopia maanomistajien kanssa. Pyöräilyn aiheuttamaa mahdollista kulumista voidaan ehkäistä maastopyöräilyä ohjaamalla. (Emt., 65.)

3.3 Tutkimuksia suomalaisten ulkoilumahdollisuuksista

Vuosien 2009–2010 aikana tehdyn Kansallisen liikuntatutkimuksen mukaan suomen aikuisväestön suosituimmat liikuntapaikat ovat kevyenliikenteenväylät ja ulkoilureitit. Suomalaisten suosituimmat lajit olivat tutkimuksen mukaan kävely, pyöräily ja kuntosaliharjoittelu. (Suomen kuntoliikuntaliitto 2010, 14-15.) Ulkoilu on siis keskeinen osa suomalaisten liikuntatottumuksia. Suomalaisten ulkoliikuntamahdollisuuksia on selvitetty viime vuosien aikana useamman tutkimuksen avulla. Suomen Latu ry tutki Suomen ulkoilumahdollisuuksia SULKA -projektien avulla vuosina 1998–2011. SULKA I -hanke selvitti yli 400 suomalaisen kunnan ulkoilumahdollisuudet vuosina 1998–2000. SULKA II -hanke toimi 10-vuotisseurantaselvityksenä SULKA I -hankkeelle ja sen tarkoituksena oli myös selvittää niitä asioita ja tekijöitä, jotka ovat avainasemassa hyvän ulkoilukunnan syntymisessä ja kehittämisessä. (Suomen Latu 2015 a.) Metsän tutkimuslaitos on myös tutkinut luonnon virkistyskäyttöä Suomessa vuosien 1998–2010 välillä. Luonnon virkistyskäytön valtakunnallinen inventointi (LVVI 1) -tutkimus tehtiin ensimmäistä kertaa vuosina 1998–2000 ja toisen kerran (LVVI 2) vuosina 2009–2010. LVVI -tutkimusten tarkoituksena oli seurata luonnon virkistyskäytön kysyntää, suomalaisen ulkoilun tilaa ja sen muutoksia. (Sievänen & Neuvonen 2011, 3, 8.)

SULKA I -hankkeen tulosten perustella kuntien tulisi panostaa aikaisempaa enemmän ulkoilumahdollisuuksien laatutasoon ja monipuolisuuteen määrän sijaan. Reittien kunnossapito nähtiinkin hankkeen aikana yhdeksi selkeäksi ulkoilureittien kehittämiskohteeksi. Selkeästi eniten kehittämistarpeita hankkeen mukaan oli ulkoilusta tiedottamisessa ja markkinoinnissa. Ulkoilulajeista eniten kehitysehdotuksia kohdistui hiihtoon, kävelyyn, patikointiin, vaellukseen ja pyöräilyyn. Hanke selvitti myös kuntien viranomaisten suhtautumista ulkoiluun. Kahdessa kunnassa kolmesta viranomaiset suhtautuivat myönteisesti ulkoilumahdollisuuksien kehittämiseen. Ulkoilumahdollisuuksiin panostaminen oli kuitenkin kunnissa selkeästi vähentynyt sisäliikuntalajeihin verrattuna. Suurissa kunnissa liikuntatoimen toiminta oli selkeämmin organisoitua kuin pienissä kunnissa. Siksi pienissä kunnissa ulkoilumahdollisuuksien kehittäminen oli paljon kiinni yksittäisistä henkilöistä. Pienissä

kunnissa ulkoilumahdollisuuksien edistämistä hidastivat myös resurssipula ja virkojen yhdisteleminen, kun taas suuremmissa kunnissa liikuntatoimen vaikutusmahdollisuudet olivat pienempiä kuntia kapeampia. Arvioitaessa liikuntatoimen viranomaisten asiantuntemusta ulkoiluun, havaittiin sen olevan suurimmassa osassa kuntia keskinkertaista. Esimerkiksi yhteen lajiin panostaminen voi vähentää panostusta muihin lajeihin. Kuntien sisäiseen yhteistyöhön tulisi tutkimuksen mukaan panostaa entistä enemmän ja eri sektorien välistä yhteistyötä tulisi lisätä ulkoilureitteihin liittyvissä asioissa. (SULKA-projektin loppuraportti 2002,7-8, 31.)

SULKA II -hanke jatkoi SULKA I -hankkeen tavoitteita selvittää suomen ulkoiluolosuhteita, sen nykytilaa ja kehitysprosesseja. Samalla se toimi SULKA I -hankkeen seurantatutkimuksena, kun se selvitti, mitä muutoksia kuntien ulkoiluolosuhteissa oli viimeisen kymmenen vuoden aikana tapahtunut. SULKA II -hankkeen tulokset kerättiin 15 kunnasta asiantuntija- ja asukaskyselyiden avulla. Hankekuntina olivat Espoo, Heinola, Jyväskylä, Kajaani, Kokkola, Kouvola, Mikkeli, Mäntyharju, Nurmijärvi, Oulu, Parikkala, Rovaniemi, Sodankylä, Turku ja Rauma. (Suomen ulkoilumahdollisuuksien katselmus 2009–2011, 13.) Kuntien asukaskyselyiden mukaan ulkoilijat kokivat tärkeäksi ulkoilupaikan hyvän kunnon, turvallisuuden ja valaistuksen. Tärkeää oli myös ulkoilupaikasta sähköisesti saatava informaatio. Kysyttäessä asukkailta ulkoilua rajoittavista tekijöistä, suurimmiksi rajoitteiksi nousivat ulkoilupaikkojen puute ja niiden huono kunto. (Suomen ulkoilumahdollisuuksien katselmus Sulka II -hankkeen tuloksia, 6-7.)

LVVI 1-tutkimus toteutettiin laajana kysyntätutkimuksena, jossa suomalaisten osallistumista ulkoiluun, ulkoiluharrastuksiin, ulkoilun alueellisista kohdistumisista ja virkistykseen käytettävistä voimavaroista selvitettiin väestökyselyn avulla. Tutkimuksen tulosten mukaan ulkoilu on merkittävä osa suomalaisten elämäntapaa, kun 97 prosenttia vastaajista kertoi ulkoilevansa aktiivisesti. Tutkimuksen mukaan suosituimpia ulkoilulajeja suomalaisten keskuudessa olivat kävely, uinti luonnon vesissä, mökkeily, marjastus, pyöräily, kalastus, veneily, hiihto, sienestys ja auringonotto. Erityisesti suomalaiset arvostivat valtion kansallispuistoja sekä retkeilyalueita ja niiden tarjoamia palveluja. Tutkimus myös osoitti ulkoilun aikaansaamat hyvinvointivaikutukset todeksi, kun luonnossa liikkuminen ja oleskelu lisäsivät suomalaisten virkistäytymistä ja mielihyvän kokemuksia. (Sievänen 2001, 3.) LVVI 2 -tutkimus toteutettiin LVVI 1-tutkimuksen seurantatutkimuksena, koska aikaisemmat tiedot luonnon virkistyskäytön kysynnästä ja suomalaisen ulkoilun tilasta alkoivat vanhentua. LVVI 2 -tutkimus osoitti, että kymmenessä vuodessa suomalaisessa ulkoilussa oli tapahtunut joitakin muutoksia. Tulosten mukaan ikääntynyt väestö osallistuu enemmän ulkoiluun, kuin mitä

kymmenen vuotta sitten. Kuntien omistamille alueille kohdistunut virkistyskäyttöpaine on myös kymmenessä vuodessa tutkimuksen mukaan kasvanut. Ulkoiluharrastuksiin osallistutaan myös aikaisempaa enemmän ja harrastusten lukumäärä on myös kasvanut. Kun kymmenen vuotta sitten ihmisillä oli keskimäärin 11 ulkoiluharrastusta, oli luku nyt 13. Suositut ulkoiluharrastukset olivat myös kymmenessä vuodessa muuttuneet. Uutena lajina suomalaiset harrastivat sauvakävelyä ja mm. taitolajien, kuten kalliokiipeilyn ja golfin suosio oli kasvanut. (Sievänen & Neuvonen 2011, 125-127.)

3.3.1 Jyväskylän ulkoiluolosuhteet

SULKA II -hanke selvitti myös Jyväskylän ulkoiluolosuhteiden nykytilaa. Koska Jyväskylä on tutkimuksen yksi tarkastelukaupungeista, on perusteltua tutustua sen ulkoiluolosuhteisiin paremmin. Jyväskylän ulkoilumahdollisuuksien selvitys (2011) toteutettiin osana SULKA II -hanketta. Selvityksessä tehdyn asukaskyselyn mukaan Jyväskylän asukkaat ulkoilevat verrattain paljon, kun 45 prosenttia vastaajista ilmoitti ulkoilevansa päivittäin ja 46 prosenttia vähintään kerran viikossa. Jyväskyläläiset ovat selvityksen mukaan siis aktiivisesti ulkoilevia. Suosituimmiksi harrastusympäristöiksi jyväskyläläiset nimesivät kevyen liikenteen väylät, ulkoilu- ja kuntoreitistöt, hiihtoladut, luontopolut ja luistinradat. Ulkoilupaikkojen saavutettavuus riippuu Jyväskylässä paljon vuodenajasta: kesäisin ulkoilupaikat ovat helpommin saavutettavissa kuin talvisin. Suosituimmat ulkoliikuntalajit Jyväskylässä ovat kävelylenkkeily, hiihto, juoksulenkkeily, koiran ulkoiluttaminen ja pyöräily. Asukkaiden arviot Jyväskylän eri ulkoiluolosuhdekokonaisuuksista vaihtelivat paljon. Parhaimman arvosanan asukkaat antoivat puistoille, luontopoluille, hiihtoladuille ja kuntoreiteille. Huonoimman arvosanan saivat pyörätiet ja kevyenliikenteen väylät. Ulkoilu – ja virkistysreitit kaipaavat asukkaiden mukaan kehittämistä erityisesti niiden kunnon, opasteiden, viitoitusten ja taukopaikkojen kannalta. Sama kehitysehdotus koski myös kuntopolkuja ja -ratoja. Myös reittikarttoja toivottiin lisää. Luontopolut kaipasivat asukkaiden mukaan myös kehittämistä, erityisesti niiden määrän ja paremman tiedottamisen osalta. Tämän tutkimuksen kannalta mielenkiintoinen tulos oli Jyväskylän maastopyöräilyreittien kehitystarpeet. Selvityksen ulkoilutyöryhmän mukaan maastopyöräilyreittejä tulisi Jyväskylässä kehittää erityisesti niiden merkitsemisessä, ja laji tulisi nähdä tärkeänä tekijänä luontomatkailua kehitettäessä. Kyselyyn vastanneista asukkaista 16 prosenttia ilmoitti käyttävänsä maastopyöräilyreittejä ja 73

prosenttia näki reiteissä olevan jonkin verran parantamisen varaa. Reittien merkitsemistä toivottiin sekä luontoon että ulkoilukarttaan. (Nygren ym. 2011, 12-15, 17, 19, 23.)

Puttonen (2011) toteaa pro gradu -tutkielmassaan Jyväskylän ulkoilureittien kehityksen parantuneen kymmenessä vuodessa. Ulkoilureitit ovat vuosien aikana muuttuneet leveämmiksi, pidemmiksi, niitä on tullut lisää ja valaistus reiteillä on parantunut. Ulkoilun asiantuntijat (kaupungin viranhaltijat) nimesivät kolme keskeisestä muutosta Jyväskylän ulkoilumahdollisuuksissa. Suurimmaksi muutokseksi koettiin eri osapuolten välisen yhteistyön paraneminen. Kunnan sisäinen yhteistyö oli parantunut lähinnä kaavoituksen ja liikuntatoimen välillä, mikä helpotti puolestaan parempien palveluiden tarjoamista. Yhteistyö oli parantunut myös naapurikuntien välillä. Toinen iso muutos oli asiantuntijoiden mukaan yhteiskunnassa tapahtunut yleinen ajattelutavan muutos ulkoiluun liittyvissä asioissa. Asiantuntijoiden kunnat keskittyvät nykyisin aiempaa paremmin ulkoiluasioiden kehittämiseen, koska kuntalaisten vaatimukset ovat lisääntyneet. Ulkoilun asiantuntijat olivat myös tyytyväisiä Jyväskylän ulkoilureittien nykytilaan, mutta toisaalta Jyväskylästä puuttuvat lähes täysin maastopyöräily-, ratsastus- ja pyörätuolireitit, joita asukkaat toivoivat lisää. (Emt., 76-78.)

Jyväskylän ulkoilumahdollisuuksien selvitys listasi yleisiä kehitysehdotuksia Jyväskylän ulkoiluolosuhteisiin. Yleisellä tasolla Jyväskyläläiset ovat tyytyväisiä oman kaupunkinsa ulkoilupaikkoihin. Suurimmat haasteet liittyivät ennen kaikkea jo olemassa olevien mahdollisuuksien kunnossapitoon ja uusien ulkoilulajien huomioimiseen, kuten maastopyöräilyreitteihin ja frisbeegolf -ratoihin. Jyväskylän kaupungin laajoja järvi-alueita toivottiin jatkossa otettavan enemmän huomioon erityisesti talviaikana ulkoliikunnan kannalta. Selvityksen mukaan Jyväskylän ulkoiluolosuhteiden kolme keskeisintä kehitysehdotusta ovat pyöräilyn ja kävelyn verkoston kehittäminen, ulkoilureittien yhtenäinen viitoitussuunnitelma ja uusien olosuhteiden huomiointi. (Nygren ym. 2011, 28-40.)

Jyväskylässä kaupungin toimesta vuonna 2010 tehty virkistysreittiselvitys selvitti myös Jyväskylän ulkoilumahdollisuuksia ja niiden kehitystarpeita. Virkistysreittiselvitys nähtiin tarpeelliseksi vuoden 2009 kuntaliitosten vuoksi. Selvitys tehtiin viherosayleiskaavan laatimisen yhteydessä. Sen tavoitteena oli erityisesti päivittää virkistysreittien nykytilanne ja tavoitekartat, jotta ne kattaisivat koko kunnan alueen. Selvitys teki useita yksityiskohtaisia virkistysreittien karttaehdotuksia Jyväskylän keskeisimmiltä virkistysreittialueilta. Tämän tutkimuksen kannalta mielenkiintoisia tuloksia virkistysreittiselvityksessä olivat luontopolkujen suosio ja reittien luokittelu. Jyväskylän liikuntapalveluiden vuonna 2000

tekemässä kyselyssä luontopolut nousivat merkittäväksi ulkoilu- ja virkistyspaikaksi Jyväskylän asukkaisten keskuudessa. Virkistysreittiselvityksen mukaan Jyväskylän kaupungin tulisi jatkossa kiinnittää huomiota asukkaiden luonnossa liikkumisen mahdollisuuksiin. Virkistysreittien luokittelu oli toinen selvityksen mielenkiintoinen kohta. Pääluokitukseen kuuluvat retkeilyreitit, ulkoilureitit, alureitit ja lähireitit. Erillisreitteihin kuuluvat sellaiset reitit, jotka on tarkoitettu vain yhden lajin harrastajille. Palvelureitit taas kuvaavat sellaisia väyliä, joiden suunnittelussa on keskitetty johonkin tiettyyn käyttäjäryhmään, kuten ikääntyneisiin tai pyörätuolilla liikkuviin. Luokittelussa maastopyöräilyreitit luokiteltiin erillisreiteiksi. Luokittelun mukaan siis maastopyöräilijöille tulisi olla omat reittinsä. Selvityksen mukaan vain maastopyöräilyyn tarkoitettuja reittejä ei Jyväskylässä kuitenkaan ole, ja sen vuoksi kaupungin yleiset reitit pyritään säilyttämään monikäyttöreiteinä. (Jyväskylän virkistysreittiselvitys 2010.) Selvityksen mukaan maastopyöräily on siis omilla reiteillä tapahtuvaa harrastustoimintaa. Harrastus ohjataan kuitenkin kaupungin yleisille reiteille omien reittien puuttuessa. Tilanne on paradoksaalinen, kun yleiset reitit eivät vastaa lajille tehdyn erillisreittiluokituksen vaatimuksia. Selvityksestä onkin havaittavissa, että maastopyöräilyä ei ole vielä yksityiskohtaisesti pohdittu.

3.3.2 Rovaniemen ulkoiluolosuhteet

SULKA II -hankkeen viidestätoista selvityskunnasta yksi oli myös Rovaniemen kaupunki. SULKA II -hankkeen yhteydessä toteutetun asukaskyselyn mukaan Rovaniemen asukkaista 48 prosenttia harrastaa ulkoilua päivittäin ja 47 prosenttia useamman kerran viikossa. Asukkaiden suosituimpia ulkoilulajeja ovat kävelylenkkeily, hiihto, pyöräily sekä juoksulenkkeily. Ulkoilua eniten rajoittaviksi tekijöiksi rovaniemeläiset listasivat ulkoilupaikkojen huonon kunnon, niiden puutteen ja vaikeat kulkuyhteydet. Myös tiedonpuute oli yksi keskeisimmistä ulkoilua rajoittavista tekijöistä. Kysyttäessä asukkaiden käyttämistä ulkoilupaikoista, suosituimmiksi nousivat pyörätiet, hiihtoladut, metsät sekä kuntopolut ja -radat. Myös luontopolut olivat asukkaiden keskuudessa suosittuja ulkoilupaikkoja. Ulkoilupaikan valintaan vaikuttavat asukkaiden mukaan useat tekijät, kuten niiden hyvä kunto, turvallisuus, ulkoilupaikan saavutettavuus sekä hyvä valaistus. Tärkeää asukkaiden mielestä oli myös ulkoilureiteistä saatavan informaation tavoittaminen sekä konkreettisesti että sähköisessä muodossa. Ulkoilureittien saavutettavuudessa oli havaittavissa samansuuntaisia tuloksia kuin

Jyväskylässäkin. Eniten asukkaiden käyttämä ulkoilupaikka sijaitsi keskimäärin kauempana talvella kuin kesäisin. Ulkoilupaikkojen käyttö myös lisääntyi kesäisin huomattavasti. Kysyttäessä asukkaiden kehitysehdotuksia Rovaniemen ulkoiluolosuhteisiin, suurimmaksi kehityskohteeksi nousivat kevyen liikenteen väylien verkostot ja niiden kunnon parantaminen. Aukkaat toivoivat ennen kaikkea pidempiä pyöräilyreittejä, jotka yhdistyisivät keskustassa sijaitseviin kevyenliikenteenväyliin. Luontopolkujen ja retkeilyreittien tilanne koettiin Rovaniemellä keskimäärin hyväksi ja määrällisesti niihin oltiin tyytyväisiä. Määrän sijaan kehitystä kaipasi asukkaiden mukaan reiteistä saatavan informaation tuottaminen ja opasteita kaivattiinkin reiteille reilusti enemmän. (Rovaniemen ulkoiluolosuhteiden asukaskysely 2010.)

SULKA II -hankkeen tulosten mukaan Rovaniemen ulkoiluolosuhteet ja -paikat sekä ulkoilulajivalikoima ovat kymmenen vuoden aikana parantuneet. Ulkoiluliikuntapaikkojen kehittämisestä on tullut entistä suunnitelmallisempaa ja systemaattisempaa. Jotkut ulkoiluolosuhteiden ylläpitoon liittyvät palvelut oli kymmenen vuoden aikana ulkoistettu ja reittien ylläpidossa tehdään kolmannen sektorin kanssa enemmän yhteistyötä. Viimeisen kymmenen vuoden aikana ulkoilun olosuhteiden kehittämisessä on ollut myös haasteita. Vuonna 2006 tapahtuneen kuntaliitoksen myötä ulkoilureittien kokonaisuus muuttui hetkessä laajemmaksi, mikä toi myös omia haasteita niiden kokonaisvaltaiseen hallintaan. (Rovaniemen ulkoilumahdollisuuksien selvitys 2010.)

Hankkeeseen liittyvä ulkoilutyöryhmä listasi ehdotuksia sellaisista toimenpiteistä, jotka parantaisivat Rovaniemen ulkoilun olosuhteita. Ensimmäisenä listattiin *Yhteistyön ja tiedonkulun tiivistäminen ulkoilun edistämiseksi*. Eri hallintokuntien välistä yhteistyötä tulisi työryhmän mukaan selkeästi tiivistää. Myös erilaisten projektien ja hankkeiden kautta saatavaa yhteistyön tiivistämistä Rovaniemelle kaivattiin lisää. Kaupungilta toivottiin myös entistä parempaa vastuunjakoja mm. tiedottamisessa. Toisena kehitystoimenpiteenä listattiin *pyöräilyn edistäminen*. Ulkoilutyöryhmän mukaan Rovaniemelle olisi tärkeää luoda poliittinen tahtotila pyöräiteiden edistämiseksi, koska se on selvityksen mukana ollut selkeästi puutteellista. Pyöräily olisi tunnistettava tulevaisuuden liikkumismuodoksi ja se olisi otettava myös strategisella tasolla huomioon. Kolmanneksi kehitystoimenpiteeksi listattiin *ulkoilupalvelut*. Erityisesti ulkoilureiteistä tiedottaminen ja niiden markkinointi kaipasi Rovaniemellä panostusta. Neljäs ja viimeinen kehitysehdotus selvityksen mukaan oli *Rovaniemen jokien hyödyntäminen ulkoilun näkökulmasta*. Rovaniemellä sijaitsevien jokien, Ounasjoen ja Kemijoen, tarjoamia ulkoilu- ja matkailumahdollisuuksia ei ole vielä täysin tunnistettu ja niiden

hyödyntämiseen ulkoilunkin näkökulmasta tulisi entistä paremmin panostaa. (Rovaniemen ulkoilumahdollisuuksien selvitys 2010.)

3.4 Ulkoilun olosuhdetyön periaatteet

Ulkoilun olosuhdetyöllä tarkoitetaan hyvin monialaisia, useita tahoja koskevia ulkoilun olosuhteita edistäviä toimenpiteitä. Valkaman mukaan (2012) ”*ulkoiluolosuhteilla tarkoitetaan joko paikkaa tai tilannetta, joka kannustaa liikkumaan ulkona ja hakeutumaan ulkoilun pariin säännöllisesti myös tulevaisuudessa. Ulkoiluolosuhde voi olla esimerkiksi kevyen liikenteen väylä, latu, ulkoilukartta, välineiden säilytystila, liikuntakeskus tai sen osa, digitaalinen sovellus kännykkään tai ohjattu ulkoilutapahtuma*” (Emt., 3). Siksi ulkoilun olosuhdetyötä voidaankin kuvata kaikiksi toimenpiteiksi, jotka auttavat ulkoilun olosuhteita. Keskustelu ulkoilun olosuhteista on noussut esille vasta viime vuosien aikana. Syynä tähän ovat suomalaisten muuttuneet ulkoilutottumukset ja niiden heikko huomiointi erityisesti päätöksenteossa. Ulkoliikunta on muuttunut viimeisen kymmenen vuoden aikana ja sitä mukaa myös ulkoilutottumukset ovat erilaisia. Myös vaatimukset ovat monipuolistuneet, kun kuntien asukkaat vaativat yhä laadukkaampia olosuhteita ulkoilulle. Ulkoilulajikirjon kasvaessa ihmisten tarpeet ulkoliikuntapaikoille myös eriytyvät. (Nygren 2011, 3.) Ulkoilun harrastamisen edellytysten parantaminen ei ole täysin riippuvaista kuitenkaan liikuntapaikkarakentamista, vaan se liittyy suurempaan kokonaisuuteen, jossa yhdyskuntarakenteeseen, maankäytön suunnitteluun ja muuhun yhdyskuntien yleiseen kehittämiseen liittyvät toiminnot ovat keskeisiä asioita (Rajaniemi 2005, 29).

Ulkoilun olosuhdetyön merkitystä perustellaan yleisesti ulkoilun ja liikunnan hyvinvointivaikutuksilla ja kustannustehokkuudella. Ulkoiluolosuhteita edistettäessä keskeisiksi teemoiksi nousevat saavutettavuus, esteettömyys, turvallisuus ja monipuolisuus. Liikuntapaikkojen saavutettavuutta voidaan tarkastella kolmesta eri näkökulmasta. Maantieteellinen saavutettavuus korostaa ulkoilupaikan sijaintia sekä liikenneyhteyksiä. Toiminnallinen saavutettavuus liittyy ulkoilupaikkojen palveluntarjontaan. Taloudellinen saavutettavuus taas kuvaa liikuntapaikkojen käyttömaksuja. Ulkoiluolosuhteita edistettäessä kaikki saavutettavuuden näkökulmat on tärkeää huomioida. Ulkoilupaikan saavutettavuuden kannalta olennaista on myös esteettömyys. Jotta olisi mahdollista luoda kaikille kunnan asukkaille sopiva liikkumisympäristö, on esteettömyys huomioitava tärkeänä

ulkoiluolosuhteiden edistäjänä. Ulkoilu- ja liikuntapäätöstä tehtäessä keskeiseksi nousee myös turvallisuus. Hyvin usein ulkoilureittien valaistus ja yleinen viihtyvyys vaikuttavat merkittävästi niiden turvallisuuteen. Edellä mainittujen asioiden lisäksi tärkeä ulkoiluolosuhteiden edistämiseen liittyvä teema on monipuolisuus. Ulkoilua tukeva elinympäristö on luontoympäristöltään monipuolinen. Monipuolisuus tarkoittaa myös erilaisten lajitrendien tiedostamista. Erityisesti kunnilla tulisi olla tietoa kuntalaisten tarpeista, jotta niihin olisi mahdollista vastata. (Nygren ym. 2011, 7-8.)

Ulkoilun olosuhteiden edistämisen onnistuminen vaatii ennen kaikkea yhteistyötä monen eri sektorin ja tahon kesken. Ulkoilu- ja virkistysasioiden jakautuminen usealle eri hallintosektorille korostaa poikkihallinnollisen yhteistyön toimivuutta. Myös kokonaisvaltainen yhdyskuntasuunnittelu on tärkeää. Merkittävää on myös kuntien yhteistyö kolmannen sektorin toimijoiden kanssa ulkoilun olosuhteisiin liittyen. Yhdistykset antavat kaavalausuntoja, rakentavat, kunnostavat ja ylläpitävät reittejä. Siksi kolmas sektori on merkittävä tuki kunnalle ulkoliikuntapaikkojen ylläpidossa, ja sen roolia tulisi ulkoilun olosuhdetyössä vahvistaa entistä enemmän. (Nygren ym. 2011, 11.)

Valkama ja Suomen Latu ry (2012) ovat tutkineet ulkoliikunnan olosuhteiden hyviä käytäntöjä myös kansainvälisesti. Boaf -hankkeen (Benchmarking of Outdoor Activity Facilities) tarkoituksena oli selvittää Länsi-Euroopan ja Kanadan aikuisille tarkoitettujen ulkoliikuntapaikkojen hyviä käytäntöjä. Hankkeessa kuvattiin yksityiskohtaisesti eri maiden ulkoliikuntamahdollisuuksia, kuten esimerkiksi Englannin maastopyöräilykeskuksen toimintaa. (Emt., 3.) Hankkeen tarkoituksena oli löytää kansainvälisesti toimivia ulkoliikuntaratkaisuja myös Suomeen. Englannin maastopyöräilykeskuksen toimintaan tutustutaan paremmin maastopyöräilyn olosuhteita käsittelevässä osiossa, jota tarkastellaan myöhemmin tässä tutkimuksessa.

3.5 Suomen Latu ry ulkoliikunnan edunvalvojana

Ulkoliikunnan olosuhteiden edistämiseen liittyy myös ulkoliikunnan edunvalvonta. Ulkoilun olosuhdetyötä tekevät toimijat voidaan nähdä ulkoliikunnan edunvalvojiksi omien toimintojensa lähtökohdista. Ulkoliikunnan edunvalvonta on sen moniulotteisuuden vuoksi kuitenkin hyvin hajanaista, eikä sillä ole tällä hetkellä selkeää keskeistä toimijaa. Ulkoilun olosuhteiden edistäjän ja ulkoilun edunvalvonnan keskeisin toimija on tällä hetkellä Suomen Latu ry. Suomen Latu ry on noin 220 jäsenyhdistyksestä muodostuva keskusjärjestö, jonka keskeisin tavoite on liikuttaa suomalaisia. Suurin osa järjestön jäsenyhdistyksistä on latuyhdistyksiä (Suomen Latu toimintasuunnitelma 2015, 5). Ulkoilumahdollisuuksien edistäminen on yksi Suomen Ladun keskeisimmistä toimintaperiaatteista. Suomen Latu toimiikin tällä hetkellä Suomen ainoana monipuolisen ulkoliikunnan edunvalvojana. Ulkoilun olosuhdetyö on yksi niistä edunvalvontaan liittyvistä tehtävistä, joita Suomen Ladulla on. Erilaisten hankkeiden ja projektien avulla se pyrkii parantamaan ulkoilun olosuhteita koko Suomessa. Yhdistys tekee ulkoilun edunvalvontaa yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. Merkittävimpiä valtakunnallisia edunvalvonnan aiheita, joita Suomen Latu toiminnallaan valvoo, ovat muun muassa jokamiehenoikeudet, kansallispuistojen virkistyskäyttö, matalan kynnyksen liikunnan edistäminen, metsien virkistyskäyttö ja tiettyjen ulkoilulajien olosuhteet. Ulkoilun edunvalvontaa tehdään yhdistyksessä myös kansainvälisesti. Vuoden 2015 toimintasuunnitelmassaan Suomen Latu nostaa esille erityisesti hiihtoharrastuksen edistämisen ja maastopyöräilyn olosuhteiden edistämisen. (Suomen Latu toimintasuunnitelma 2015, 15.)

Suomen Ladun ulkoilun olosuhteiden edunvalvontatyö tapahtuu kolmella eri tasolla: valtakunnallisella tasolla, paikallisella tasolla sekä lajitasolla. Valtakunnallisen tason vaikuttamisella ulkoilun edunvalvonta tapahtuu Suomen Ladun jäsenyhdistysten toimintaa tukemalla, neuvonnan ja materiaalien avulla. Tämän lisäksi valtakunnallinen vaikuttaminen ulottuu päätöksentekoon ottamalla kantaa lakiehdotuksiin, hoito- ja käyttösuunnitelmiin sekä muihin ulkoiluun liittyviin päätösiin. (Suomen Latu toimintasuunnitelma 2014, 13-14.) Yksi esimerkki valtakunnallisen tason vaikuttamisesta on Suomen Ladun, vuosina 1998-2011 toteuttamat Suomen ulkoilumahdollisuuksien katselmukset, SULKA -hankkeet. Lajitason edunvalvonnasta hyvänä esimerkkinä toimii 2015 alkanut PyöräPolku -hanke, jonka tarkoituksena on kehittää maastopyöräilyn olosuhteita valtakunnallisella tasolla. PyöräPolku -hanketta käsitellään myös tarkemmin myöhemmin tässä tutkimuksessa. Suomen Latu toteuttaa ja on toteuttanut ulkoilun olosuhdetyötä myös monilla muilla selvityksillä hankkeilla.

Ulkoliikunta pitää sisällään useita eri lajeja, joille on olemassa omia järjestöjä ja yhdistyksiä. Ne toimivat samalla myös lajin edunvalvojina. Myös järjestöjen ulkopuolella harrastetaan omaehtoista ulkoliikuntaa. Ulkoilulajien edunvalvonnan ohella nousee kysymys myös omatoimiliikkujien edunvalvonnasta. Suurin osa suomalaisista liikkuu omatoimisesti osallistumatta järjestettyyn toimintaan. Siksi omatoimiliikkujat jäävät usein organisoidun liikunnan ja urheilun edunvalvonnan varjoon, koska heillä ei ole omaa järjestöänsä ja sitä kautta puolestapuhujaa. (Karlsson 2014, 5.) Omatoimiliikkujien edunvalvonnan tehostaminen voisi parantaa sellaisten ulkoilulajien olosuhteita, joita omatoimiliikkujat paljon harrastavat.

3.6 Tila ulkoliikunnan resurssina ja siihen liittyvät konfliktit

Ulkoliikunnan olosuhdetyö koskee tällä hetkellä monia eri tahoja niin julkisella, kolmannella kuin yksityisellä sektorillakin. Ulkoliikuntapaikkoja voidaan kutsua eräänlaiseksi tilaksi, joka on ulkoliikunnan tärkein resurssi. Ulkoilun olosuhdetyössä tähän tilaan kohdistuu kuitenkin useiden eri tahojen pyrkimyksiä muuttaa sitä omista lähtökohdistaan. Näissä tilanteissa syntyykin usein eri tahojen kamppailu tilasta. Avaan kamppailu tilasta -käsitettä tarkemmin Itkosen (1996) esimerkillä pesäpallon tuomisesta Kaisaniemeen. Keväällä 1994 lehdissä uutisoitiin pesäpallon tuomisesta Kaisaniemen urheilukentälle, mikä ei kuitenkaan ollut täysin yksinkertaista useiden eri intressitahojen käynnistäessä kamppailun tilasta. Kamppailussa olivat mukana eri tiedotusvälineet, liikeyritykset, liikuntaseurat, erilaiset instituutiot, järjestöt ja kolmannen sektorin toimijat sekä julkisen sektorin eri toimijat. Vastakkainasettelua Kaisaniemen pesäpallokentän rakentamisessa loi eri tahojen erilaiset intressit ja mielipiteet. Pesäpalloliitto ja lajin eri toimijat olivat sitoutuneesti pesäpallokentän perustamisen kannalla, samoin kuin muutama julkisuuden henkilökin. Yksi jalkapalloseura ei kuitenkaan nähnyt kentän rakentamista myönteisenä, koska silloin jalkapallojunioreiden harjoitus- ja pelikenttä olisi kokonaan menetetty. Helsingin kaupungin virkamiesten keskuudessa kentän rakentamisesta oli myös hyvin erilaisia näkemyksiä liittyen Kaisaniemen alueen käyttöön. Kuusi eri tahoja valitti myös katsomon suunnittelusta Uudenmaan läänioikeuteen, kun pesäpallokentän katsottiin lisäävän alueen melua ja liikennettä. Myös lehdistö otti osaa kamppailuun valitsemalla selkeän roolin, joko kentän puolesta tai vastaan. (Emt., 283-294.)

Itkonen luonnehtii kamppailun tilasta olleen osa laajempaa kamppailua liikuntakulttuurin suunnasta Helsingissä, koska pesäpallon tuominen Helsinkiin olisi selkeästi muuttanut muiden

lajien aseman ja toimintojen muutosta. Koska koko Kaisaniemen toiminnallinen ympäristö olisi pesäpallokentän rakentamisen jälkeen muuttunut, sen suunnitteluprosessiin osallistui monta tahoja jo heti alkuvaiheessa. Kaisaniemi -hanke aiheutti haasteita erityisesti julkiselle sektorille. Hanke oli hyvin epäselvä sen valmistelun eri vaiheissa ja virkamiehillä oli myös hyvin erilaisia liikuntakäsityksiä. Kaisaniemi -hanke lopulta kaatui. Koko kamppailussa olivat vastakkain urheilubisnes ja vapaaehtoinen seuratoiminta. Markkinoiden ja kunnallisen liikuntahallinnon toimintatavat olivat hankkeen aikana myös erilaisia, ja siksi sen puitteissa syntyi ongelmia. Kaikilla kamppailuun osallistuneilla tahoilla oli hyvin erilaisia tulkintoja siitä, millaiseksi liikuntatilaksi Kaisaniemeä tuli kehittää, ja siksi tapahtumat saivat ympäristökonfliktin kaltaisia piirteitä. (Emt., 283-294.)

Ympäristösosiologiassa puhutaan ympäristökonfliktista silloin, kun tiettyyn ympäristön tilaan liittyvät odotukset ja tavoitteet ovat keskenään ristiriidassa. Hyvin usein näissä tilanteissa ympäristön tilaan liittyvät odotukset, tarpeet ja huolet tulevat yhteiskunnallisessa keskustelussa esille, kun ympäristöä halutaan jollakin tavalla muuttaa tai muokata, ja se aiheuttaa eri tahojen välillä ristiriitoja. Ympäristöön kohdistuvia ristiriitoja voidaan tarkastella erilaisista näkökulmista, riippuen siitä, puhutaanko tavallisista yhteiskunnallisista perusristiriidoista vai eri tahojen eroavista intresseistä. Erisuuntaisten intressien aiheuttamat ristiriidat saattavat tulla esille esimerkiksi silloin kun mietitään, kuinka paljon jotakin tiettyä ympäristökohdetta tulisi suojella, ja toisaalta, kuinka paljon sitä tulisi hyödyntää. Ympäristökiistat sijoittuvat yleensä paikallisten ryhmien, kuten maanomistajien, yritysten tai kunnan välille, joilla saattaa olla esimerkiksi erilaisia taloudellisia intressejä ympäristökohteeseen liittyen (Valkonen & Saaristo 2010, 105-106). Liikuntapaikkojen rakentamisen näkökulmasta konfliktin yksi osapuoli voi olla myös paikallinen liikunta- tai urheiluseura.

Konfliktien taustalla on yleensä hyvin paljon toisistaan poikkeavia taustatekijöitä. Konfliktit voidaan jakaa kolmeen eri konfliktiryhmään: tiedollisiin konflikteihin, arvokonflikteihin ja intressikonflikteihin. (Cloke & Park 1985, Lehtisen & Rannikon 1994, 25-26 mukaan) Tiedollinen konflikti liittyy yleensä kamppailuun oikeasta tiedosta, jolloin eri tahoilla on erilaisia näkemyksiä ja tietopohjaa ympäristökohteeseen liittyvään ongelmaan. Arvokonfliktissa ristiriita tilasta syntyy usein siitä, että eri tahot arvottavat ympäristöä eri tavalla. Intressikonflikti taas syntyy silloin, kun eri tahot asettuvat vastakkain samojen resurssien kontrolloimiseksi. Joskus konflikti voi syntyä myös yksinkertaisesti tiedon puutteesta. (Valkonen & Saaristo 2010, 107-109.)

Kaisaniemi -hankkeessa oli selkeästi nähtävissä selkä arvo-että intressikonfliktien piirteitä. Kullakin taholla oli oma näkemyksensä kentän kehittämisestä, ja Kaisaniemi merkitsi eri asioita eri tahoille. Kaisaniemen tapaus toimii hyvänä esimerkkinä siitä, mitä tilakamppailu voi olla esimerkiksi ulkoilureitteihin liittyvässä päätöksenteossa. Esimerkiksi maastopyöräilyreittien perustamisessa kamppailussa saattavat olla mukana paikallinen liikuntatoimi, kaavoitustoimi, maanomistajat, pyöräilyseurat ja matkailuyritykset, jotka haluavat kehittää reittejä omista lähtökohdistaan. Liikuntatoimi haluaisi perustaa monikäyttöisiä, leveitä perusreittejä, kun taas pyöräilyseurat toivoisivat kapeita ja haastavuustasoltaan vaativampia reittejä, kuten esimerkiksi polkuja. Kaavoitustoimi taas ei välttämättä aina pysty kaavoitusvaiheessa huomioimaan yksityisten maanomistajien alueella olevia polkuja. Maaomistajat haluavat pitää omat maansa yksityisenä, eivätkä välttämättä halua alueellansa kulkevan yleisiä liikuntareittejä. Matkailuyritykset tuovat kamppailuun myös omat ulottuvuutensa, kun reittiprojektiin lisätään markkinallinen perspektiivi.

4 MAASTOPYÖRÄILYN OLOSUHDETYÖ

Ulkoilun olosuhteiden yleisen tarkastelun jälkeen on perusteltua siirtyä hieman spesifimpään aihe-alueeseen, maastopyöräilyn olosuhteisiin, mikä toimii myös tämän tutkimuksen selvityksen aiheena. Jotta maastopyöräilyn olosuhteita voisi paremmin ymmärtää, on siihen ensin tutustuttava yleisesti lajina. Maastopyöräilyn harrastamisen käytäntöjen kuvaaminen helpottaa myös sen olosuhteiden ymmärtämistä. Koska maastopyöräilyn tärkeimmäksi resurssiksi voidaan todeta maastopyöräilyreitit, onkin perusteltua kuvata, millaisia reittejä maastopyöräilijät oikeastaan käyttävät. Tärkeää on tutustua myös tutkimuskaupunkien, Rovaniemen ja Jyväskylän maastopyöräilyn tämänhetkisiin olosuhteisiin, jotta niitä voisi peilata myös tutkimuksen tuloksiin. Lopuksi tarkastelen tarkemmin maastopyöräilyn olosuhdetyötä ja siihen liittyviä toimijoita, sekä PyöräPolku -hanketta, johon pro gradu -tutkielmani liittyy.

4.1 Maastopyöräily lajina

LVVI II -hankkeen selvityksen mukaan maastopyöräilyn suosio on kymmenessä vuodessa merkittävästi lisääntynyt, erityisesti 25–44 vuotiaiden nuorten aikuisten keskuudessa (Sievänen & Neuvonen 2011, 54). Tällä hetkellä Suomen väestöstä noin kahdeksan prosenttia harrastaa maastopyöräilyä, ja lajin harrastaminen on kasvanut lähes 50 prosenttia viimeisen kymmenen vuoden aikana (Liikuntakaavoitus 2015). Maastopyöräilyllä tarkoitetaan maastossa ajamista pyörän kanssa asfalttiteiden ja kevyen liikenteen väylien ulkopuolella (JYPS ry I 2015). Maastopyöräily on kasvussa oleva trendilaji joka saa pariinsa uusia harrastajia yhä enemmän. Suomeen laji on levinnyt vasta 1980-luvulla, kun se kymmentä vuotta aikaisemmin kehittyi varsinaiseksi lajiksi Yhdysvalloissa. Suomalainen maastopyöräilybuumi alkoi 1990-luvulla, ja se on jatkunut tähän päivään saakka. Suomessa maastopyöräily on tyypillisimmillään polku-pyöräilyä, jossa hyödynnetään metsissä itsestään muodostuneita polkuja. (Suomen Latu I 2015.)

Maastopyöräily koostuu lukuisista alalajeista, joita määrittävät maastopyöräilylle asetetut tavoitteet. Perinteisin maastopyöräilylaji on XC, eli crosscountrymaastopyöräily, ja tästä ovat erkautuneet myös useat maastopyöräilyn alalajit. (JYPS ry II 2015.) XC-pyöräilyä harrastetaan

vaihtelevilla metsäpoluilla, joista käytetään nimitystä traili. XC-pyöräilyllä on Suomessa eniten harrastajia ja sen kautta tutustutaan usein muihin maastopyöräilyn lajeihin. Kun XC -pyöräilyä puhutaan perinteisenä maastopyöräilynä, ei samaa määritelmää voida antaa maastopyöräilyn vauhdikkaimmille alalajeille. XC -pyöräilyä teknisimpiin, vauhdikkaampiin ja haastavampiin alalajeihin kuuluu esimerkiksi Enduro, jossa pyörällä ajettava maasto on XC-pyöräilyä poiketen alamäkipainotteisempaa. Enduroa harrastetaan hyvin vaihtelevassa maastossa, ja siksi sen harrastajat vaativatkin maastopyöräreitiltä hieman enemmän haastetta kuin tavallista XC-pyöräilyä harrastavat. Enduron lisäksi maastopyöräily pitää sisällään lukuisia muitakin alalajeja, kuten Freeride, DH (downhill), Dirt, Street, Slopestyle jne. Edellä mainitut lajit vaativat maastoltaan mm. erilaisia hyppyreitä ja tiputuksia sekä muita esteitä, jotka tuovat ajettavalle radalle erilaisia haasteita. (Suomen Latu I 2015.)

Maastopyöräilyä on sen suosion myötä tullut myös yhä tärkeämpi osa virkistysliikuntaa. Nykyisin maastopyöräily nähdään harjoittelumuodon lisäksi virkistystapana ja eräänlaisena luonnossa tapahtuvana viihdykkeenä. Siksi maastopyöräilyharrastus sijoittuukin yhä useammin luontoympäristöön. Myös pyörien kehittyminen mahdollistaa maastopyörällä ajamisen yhä luonnollisimmilla alueilla. Newsomen ja Daviesin (2009) mukaan maastopyöräilijöiden keskuudessa kasvanut kilpailu virkistysympäristöistä lisää paineita myös luontoalueista päättävälle virkamiehille, kun maastopyöräilijöiden virkistysmahdollisuuksiin tulisi vastata samalla kun luontoalueita tulisi myös suojella. Maastopyöräilijät etsivätkin jatkuvasti omiin vaatimuksiin soveltuvia tapoja harrastaa maastopyöräilyä. Maastopyöräilijöiden erilaisia vaatimuksia määrittävät usein taidot, harjoittelumuodot, motivaatio ja pyöräilyyn käytettävät välineet. (Emt., 238.)

Newsome ja Davies (2009) jakavat maastopyöräilijät viiteen eri ryhmään. Heidän mukaansa erilaisten maastopyöräilijätyyppien ja erilaisten maastopyöräilyyn osallistumistyyppien ymmärtäminen on olennaista myös sen olosuhteiden hallintastrategioiden kannalta. Ensimmäiseen ryhmään kuuluvat tavalliset XC-pyöräilijät, johon suurin osa maastopyöräilijöistä kuuluu (*crosscountry riding*). Tämän ryhmän vaatimuksiin kuuluvat erityisesti suuri reittien määrä. Ryhmään kuuluvat kokemattomat pyöräilijät haluavat yleensä ajaa leveällä ja multaisella maaperällä. Toisen ryhmän muodostavat matkapyöräilijät (*touring*). Tämän ryhmän edustajat tekevät pitkiä pyöräilylenkkejä usein isojen kantamusten kera. Matkapyöräilijät toivovat reiteiltään erityisesti pituutta ja kauniita luonnon maisemia. Kolmas ryhmä koostuu alamäkipyöräilijöistä (*downhill riding*). Tähän ryhmään kuuluvat ovat yleensä kokeneita maastopyöräilijöitä, jotka käyttävät teknisiä pyöriä teknisesti haastavilla reiteillä.

Alamäkipyörät ovat yleensä painavia, minkä vuoksi tämän ryhmän käyttäjät toivovat lyhyitä edestakaisin meneviä reittejä. Neljännen ryhmän muodostuvat freeride -maastopyöräilijät (*free riding*), jotka toivovat reiteiltään erityisesti pieniä teknisiä yksityiskohtia ja haastavuutta, kuten kiviä, puunrunkoja ja siltoja. Freeride -maastopyöräilijät toivovat reiteiltään riskialttiutta ja tavallisesta poikkeavaa maastoa. Viidennen ja viimeisen ryhmän muodostavat dirt -maastopyöräilijät (*dirt*), jotka toivovat reiteilleen erityisesti hyppyreititä. Hyvin usein tälle ryhmälle on järkevintä tarjota oma ”taito-puistonsa”, missä erilaisia hyppyjä voi harjoitella. (Emt., 239.) Maastopyöräily on siis usein joko yksin tai yhdessä tapahtuvaa omatoimista lähiulkoilua, joka vaihtelee sille asetettujen maastokriteerien ja ajotavan mukaisesti. Koska reittien käyttäjäkunta on laaja, on myös maastopyöräilyreittien tarve suuri. Jokaisella eri maastopyöräilyn alalajilla on myös omat olosuhdetarpeensa. (Liikuntakaavoitus 2015.) Tässä tutkimuksessa keskityn kuitenkin maastopyöräilyn tavallisimpaan lajiin, eli XC -pyöräilyyn, jota harrastetaan hyvin tavallisilla poluilla ja reiteillä.

Maastopyöräily tapahtuu siis lähes aina luonnossa ja siksi sen voidaan sanoa olevan myös yksi tärkeä osa ihmisten luontoyhteyttä. Maastopyöräilyä voidaan luontoliikunnan lisäksi pitää myös arkiliikuntana, koska kynnys sen harrastamiseen on matala. Maastopyöräilyharrastamisen aloittaminen ei tarvitse erityistaitoja, ja pyöräilemään luontoon pääsee hyvin usein suoraan kotipihalta. Luontoliikunnan suosion lisääntyminen on näkynyt myös maastopyöräilyn harrastajamäärien kasvamisena. Tämä voidaan nähdä maastopyöräilyn erilaisten kuntotapahtumien määrän kasvuna ja osallistujamäärien nousuna. (Suomen Latu II 2014.)

4.2 Maastopyöräilyreitit

Maastopyöräilyä harrastetaan nimensä mukaisesti aina maastossa, eli erilaisilla metsä – ja luontopoluilla, puistoissa, kuntoreiteillä ja niin edelleen. Varsinaisia maastopyöräilijöille tarkoitettuja ja merkittäviä liikuntapaikkoja Suomessa on vain muutamia, vaikka maastopyöräilyn vaatimuksiin soveltuvia polkuja ja reittejä olisi Suomessa paljon. (Suomen Latu II 2014). Maastopyöräily kuuluu jokamiehenoikeuksien piiriin, eli liikkuminen pyörällä on sallittua sellaisessa maastossa, jossa liikkuminen on muutoinkin sallittua. Maastopyöräily on sallittua myös ilman maanomistajan lupaa, mutta silloin maankäytölle ei saa aiheutua suurta haittaa tai vahinkoa. Se, miten maastopyöräily aiheuttaa maaston kulumista, riippuu niin

sääolosuhteista, vuodenajasta kuin maaperästäkin. Kulutuksille herkillä alueilla liikuttaessa on hyvän tavan mukaista sopia reitin käytöstä maanomistajan kanssa. (Tuunanen ym. 2012)

Maastopyöräilyn kuuluminen jokamiehen oikeuksiin sallii myös luonnonsuojelualueiden käytön maastopyöräilyyn. Luonnonsuojelutavoitteiden mukaan maastopyöräilyn mahdollisesti aiheuttamia haittoja suojelualueilla voidaan ehkäistä siten, että se rajataan selkeästi erottuville poluille, kunnostetuille ulkoilureiteille sekä erilaisille metsäauto- tai kärryiteille. Suojelualueiden hoito- ja käyttösuunnitelmia laadittaessa maastopyöräily ja sen edistäminen on otettava huomioon. Maastopyöräilylle soveltuvat polut on hyvä määritellä paikallisten seura- ja lajiaktiivien kanssa, jotta ne olisivat mahdollisimman hyvät lajin näkökulmasta. Samalla on tärkeää sopia myös niistä rajoitteista, jotka koskevat kyseistä aluetta. (Suojelualueiden hoidon ja käytön periaatteet 2014, 76.) Luonnonsuojelukohteistaan tunnetut kansallispuistot ovat kasvattaneet suosiotaan maastopyöräilijöiden keskuudessa. Kun aiemmin maastopyöräily on ollut sallittua puistoissa vain erikseen merkityillä poluilla, on Metsähallitus sallimassa maastopyöräilyä sillä ehdolla, että se olisi sallittua selkeästi havaittavilla ja valmiiksi olemassa olevilla poluilla. Luontoliikunnan suosion kasvaessa erilaisten liikuntamuotojen salliminen kansallispuistoissa voidaan sanoa olevan osa nykypäivää. Joskus luonnonsuojelullisissa kohteissa maastopyöräily aiheuttaa kuitenkin myös kielteistä keskustelua, kun maastopyöräily nähdään luontoliikunnan sijaan extreme-harrastuksena, eikä luonnon ehdoilla tapahtuvana virkistysliikuntana. (Tuormaa 2014.)

Maastopyöräily sopii siis hyvin monenlaisille reiteille. Kuntien ylläpitämät reitit ovat yleensä tasapintaisia ja leveitä, jolloin ne sopivat hyvin helposti saavutettavaan lähiulkoiluun maastopyörällä ja myös vauhdikkaaseen kuntoiluun. Kuntien ylläpitämät viralliset ulkoilureitit ovat yleensä viitoitettuja ja merkittyjä taajamien lähistöllä olevia ulkoilureittipalveluita, joilla suunnistaminen on merkitsemisen vuoksi yleensä helppoa. Retkeilyreittien maastopyöräilyolosuhteet ovat taas hieman vaihtelevampia, koska yleensä ne muodostuvat erilaisista poluista, kuten luontopoluista ja vaellusreiteistä, jotka ovat usein kapeita ja pinnaltaan epätasaisia. Juuri tämän vaihtelevuuden vuoksi maastopyöräilijöiden suosiossa usein ovatkin kapeat retkeilypolut. Kapeilla polkureiteillä kuitenkin korostuu muiden käyttäjien huomioiminen. (Liikuntakaavoitus 2015.) Koska maastopyöräilyä harrastetaan usein polkumaisilla reiteillä, kulkevat ne usein myös yksityisen maanomistajan alueella, jolloin merkintöjä ja viitoituksia ei ole mahdollista tehdä reiteille ilman lupaa. Polkureitit ovatkin usein merkitsemättömiä.

4.3 Maastopyöräilyn edunvalvonta Suomessa

Kun puhutaan eri urheilulajien edunvalvonnasta, hoitaa sitä usein jokin keskitetty lajiliitto, joka koostuu seurajäsenistään. Keskuudessamme on kuitenkin monia sellaisiakin lajin harrastajia, jotka eivät kuulu seuraan eivätkä sitä kautta lajiliittoon. Tällöin puhumme omatoimiharrastajista. Omatoimiliikkujien edunvalvontaongelma näkyy erityisesti sellaisissa lajeissa, jotka eivät näy katukuvassa selkeästi. Yksi tällaisista lajeista on usein syrjäisillä metsäpoluilla harrastettava maastopyöräily. Siksi maastopyöräily on edelleen monille ulkoilun ja maankäytön parissa toimiville päätöstahoille usein vieras ulkoilu- ja liikuntalaji (Suomen Latu II 2014). Vaikka maastopyöräilyä harrastetaankin yhä enemmän omatoimisesti, ovat myös pyöräilyseurojen maastopyöräilyjäsenet lisääntyneet ja samalla pyöräilyseurojen edunvalvoma joukko kasvanut. Pyöräilyseurojen tekemä työ maastopyöräreittien hyväksi palvelee myös omatoimiharrastajia. Maastopyöräilylle ei ole kuitenkaan olemassa täysin omaa keskitettyä edunvalvontaryhmäänsä, ja edunvalvonta on tällä hetkellä hyvin jakautunutta, mikä on yleisestikin ulkoliikuntalajeille tyypillistä.

Tampereella perustettiin syyskuun alussa vuonna 2014 Pyöräiliitto, jonka tarkoitus on toimia pyöräilijöiden valtakunnallisena edunvalvojana. Pyöräiliiton Tampereen julistus sisältää kuusi teesiä, joihin Pyöräiliitto toiminnallaan nojautuu. Julistuksen ensimmäisen teesi korostaa pyöräilyä osana liikennettä: ”*Pyöräily on liikennettä. Pyöräily voi olla myös harrastus, liikuntamuoto, urheilukisoja, muoti-ilmiöitä ja tuunausta, mutta ennen kaikkea se on tapa kulkea paikasta toiseen.*” Teesit korostavat, että Pyöräilyliitto on perustettu edustamaan kaikkia pyörällä paikasta toiseen liikkuvia, eivätkä he omien sanojensa mukaan edusta vain ”oikeita pyöräilijöitä”. (Pyöräilykuntien verkosto 2014.) Pyöräiliitto näyttäisi siis painottavan edunvalvontaa liikennepyöräilyyn, jolloin maastopyöräily jää väistämättä sen ulkopuolelle. Koska Pyöräiliiton toiminta on vasta hyvin alussa, voi olla mahdollista, että tulevaisuudessa puhutaan myös sen mahdollisesta edunvalvontaroolista maastopyöräilyyn, joka ei lähtökohtaisesti tarkoita vain paikasta toiseen liikkumista.

Suomen Pyöräilyunioni (SPU) ry on 140 jäseneseuraa edustava pyöräilyn keskusjärjestö. Tärkeimmäksi tehtäväkseen seura mainitsee pyöräilyyn liittyvän edunvalvonnan. (Suomen Pyöräilyunioni ry I 2015.) SPU:n toiminnan alaisuudessa toimii kuusi eri jaostoa, jotka vastaavat oman toimialueensa ja lajimuotonsä toiminnasta. Jaostot ovat maantiepyöräilyjaosto, maastopyöräilyjaosto, ratapyöräilyjaosto, masterjaosto, nuorisajaosto ja vauhtilajien jaosto.

Harrastepyöräilystä SPU:lla kuitenkin vastaa oma valiokuntansa. (Suomen Pyöräilyunioni ry II 2015.) Jaottelusta on siis pääteltävissä, että maastopyöräilyjaoston päätehtävä on edistää maastopyöräilyn kilpailutoimintaa. Harrastepyöräilyvaliokunnan toiminnasta ei kuitenkaan selviä, kattaako se myös maastopyöräilyn harrastajat. SPU:n internetsivuilta ei myöskään löydy tietoa maastopyöräilyn edunvalvonnasta eikä sivuilla mainita siitä erikseen. Maastopyöräilyjaoston voisi kuvitella toimivan eräänlaisena maastopyöräilyn edunvalvontajaostonakin, mutta sen tarkemmasta toiminnasta ei kuitenkaan löydy tietoa.

Maastopyöräilyn edunvalvonta vaikuttaisi olevan Suomessa tällä hetkellä hyvin hajanaista eikä selkää tahoa tai toimijaa sille tällä hetkellä löydy. Ulkoilun edunvalvojana Suomen Latu on kuitenkin ottanut ison roolin myös maastopyöräilyn edunvalvonnassa, esimerkiksi PyöräPolku-hankkeen kautta. Suomen Latu ry:n lisäksi paikallisten pyöräilyseurojen voisi kuvitella toimivan merkittävänä lajin edunvalvojina omilla alueillaan.

4.4 Maastopyöräilyn olosuhdekeskustelun kansainvälisiä ulottuvuuksia

Maastopyöräilyn olosuhdekeskustelua on käyty kansainvälisesti erityisesti maastopyöräilyreittien hallinnoinnin näkökulmista. Kansainvälisessä keskustelussa esille nousseita teemoja ovat erityisesti maastopyöräily ekologisesti herkillä alueilla, turvallisuus reiteillä ja reittien suunnittelu. Suomessa maastopyöräilyn olosuhdekeskustelua kansallisella tasolla on käyty vielä vähän, eikä tutkimuksia lajin olosuhteista ole tehty.

Parempien maastopyöräilyolosuhteiden tarpeiden kasvu ja luonnon alueita hallinnoivien virkamiesten hidas reagoiminen niihin on johtanut Australiassa siihen, että maastopyöräilijät ovat alkaneet luomaan omia epävirallisia reittejään tai käyttämään vain vaeltamiseen tarkoitettuja reittejä maastopyöräilyyn. Toinen syy epävirallisten reittien kehittämiseen Australiassa on ollut se, että maastopyöräilijät haluavat haastavampia reittejä, kuin mitä heille virallisesti olisi tarjolla. Epävirallisten reittien hallinnointia Australiassa selvittävän tutkimuksen mukaan maastopyöräilyn epävirallisten reittien käyttöön liittyy ongelmia erityisesti luonnon ekologisen kestävyuden näkökulmasta. Virallisten reittien käyttö vähentäisi maastopyöräilystä aiheutuvia ympäristöllisiä haittoja. Koska epäviralliset reitit eivät ole kenenkään ylläpitämiä tai hallinnoimia, ne saattavat usein kulkea ekologisesti herkkien luontoalueiden yli. Jotta maastopyöräilijät eivät loisi omia epävirallisia reittejään, tulisi reittejä

hallinnoivien tahojen tarjota maastopyöräilijöille sopivia, virallisia reittejä. Samalla tutkijat toteavat, että maastopyöräilyryhmistä tavalliset XC -pyöräilijät aiheuttavat usein vähiten haittaa luonnolle, koska pyöräilytyyli on tällä ryhmällä usein paljon rauhallisempi, kuin mitä esimerkiksi alamäkipyöräilijöillä olisi. (Newsome & Davies 2009, 241-251.) Myös Wilson ja Seney (1994) toteavat Chiun ja Kriwokenin (2013, 340) mukaan, että maastopyöräilyä ei voi luonnehtia merkittäväksi luonnon eroosiota aiheuttavaksi lajiksi, koska heidän vertaillaan luonnossa kävelijöiden ja maastopyöräilijöiden aiheuttamaa reitin eroosiota, ei käyttäjäryhmien ollut maan kulutuksessa merkittävää eroa.

Maastopyöräilystä on käyty olosuhdekeskustelua myös sosiaalisella tasolla liittyen reittien turvallisuuteen ja muiden luontoreiteillä liikkuvien virkistyskokemuksiin. Maastopyörällä on mahdollisuus edetä hiljaa tai nopeasti. Vauhdin säätelyn mahdollisuus saattaa Chiun ja Kriwokenin (2013) mukaan aiheuttaa reiteillä kuitenkin turvallisuusongelmia. Turvallisuutta reiteillä voidaan heidän mukaansa lisätä jättämällä maastopyöräilylle ideaalit luonnon esteet ja epätasaiset pinnat maastopyöräilijöiden omille reiteille. Maastopyöräilyyn liittyvien fyysisten ja sosiaalisten vaikutusten vuoksi tutkijat ehdottavatkin maastopyöräilyreittien hallinnoinnissa otettavan huomioon kolme asiaa: opetus ja informointi, reittien suunnittelu ja reittien kunnossapito. Opetuksen ja informoinnin tavoitteena on välttää kaikki maastopyöräilyyn liittyvät konfliktit. Maastopyöräilijöiden tulisi olla tietoisia vastuuttoman pyöräilyn seurauksista ja heitä tulisi informoida tarkemmin siitä, missä maastopyörällä voi ajaa ja millaista maastopyöräilyä milläkin reiteillä voi harrastaa. Reittien turvallisuutta taas voi lisätä rohkaisemalla maastopyöräilijöitä antamaan ajoissa ”varoituserkin” lähestymisestään ja ajamalla ohitustilanteet hiljaisella vauhdilla. Turvallisuutta monikäyttöisillä reiteillä voisi lisätä myös se, että muita reiteillä liikkuvia informoitaisiin siitä, että reiteillä saattaa olla myös maastopyöräilijöitä. Kun muut reiteillä liikkujat osaavat odottaa millaista liikennettä reiteillä saattaa olla, vähenevät mahdollisesti myös reittien turvallisuusriskit. Reittien hyvän suunnittelun ja kunnossapidon tarkoituksena on vähentää maastopyöräilyn aiheuttamia ympäristöhaittoja, lisätä reittien turvallisuutta ja kehittää reittien käyttäjien kokemuksen laatua. Yksi mahdollisuus reittien turvallisuuden lisäämiseen on myös tehdä erillisiä reittejä eri käyttäjäryhmille. Oman reitin luominen jokaiselle luonnossa harrastettavalle lajille on kuitenkin kallista ja se saattaa luoda muille käyttäjille vääristyneen mielikuvan siitä, että maastopyöräily ei sopisi muiden harrastajien kanssa samoille radoille. Tämä taas saattaisi vähentää luontoreittien eri käyttäjäryhmien välistä positiivista kanssakäymistä. (Emt., 342-343.)

Jotta maastopyöräreittejä voisi suunnitella tai rakentaa, on ensisijaisen tärkeää, että lajin resursseista päättävä taho tunnistaa maastopyöräilyn lajityypin ja sille ominaisen harrastusympäristön vaatimat edellytykset. Päätöksenteon kannalta on tärkeää tunnistaa myös maastopyöräilyharrastajien yleinen profiili, kuten ikä, taidot ja kokemus. Reittejä hallinnoivien tahojen kannalta on myös hyödyllistä, että on yleisesti tiedossa, minkälaisella intensiteetillä maastopyöräilyä harrastetaan tiettyinä vuodenaikoina, ja että harrastetaanko sitä enimmäkseen yksin vain ryhmässä. Yhdysvalloissa tehdyn tutkimuksen mukaan kolme neljästä harrastaa maastopyöräilyä jonkun muun kanssa tai ryhmässä. Tästä seuraa ymmärrettävä huoli päättäjille, kun suositut reitit levenevät ja altistuvat muutenkin eroosiolle. (Symmonds & Hammitt 2000, 552-553.)

Symmondsin ja Hammittin (2000) mukaan maastopyöräilijät muodostavat ainutlaatuisen virkistysliikuntayhteisön, joiden resursseihin kohdistuvaa päätöksentekoa tulisi tehdä yhteisön parhaaksi katsomalla tavalla (Emt., 551). Maastopyöräilijät ovat luonnon aktiivisia käyttäjiä, joilla on omalaatuinen yhteisönsä ja spesifit vaatimuksensa käyttämilleen liikuntapaikoille. Siksi maastopyöräilyn olosuhteisiin keskeisesti vaikuttavien päättävien tahojen tulisi sisällyttää maastopyöräilyyn liittyvät näkökulmat yleiseen virkistysliikunnan resursseihin liittyvään päätöksentekoon. Toisaalta tutkijoiden mukaan ei ole olemassa sellaista yleismaailmallista maastopyöräilijäprofiilia, jonka mukaan maastopyöräilyn olosuhteita voisi kehittää, koska maastopyöräilyyn liittyy useita eri alakulttuureja erilaisine maastovaatimuksineen. Siksi reittejä hallinnoivien tahojen onkin aina tiedostettava tyypillisimmät vallitsevat alakulttuurit omalla alueellaan ja suhteuttaa päätöksenteko sen mukaisesti. (Emt., 562.)

Suomen Latu ry on selvittänyt Boaf -hankkeen avustuksella maastopyöräilyn kansainvälisiä olosuhteita myös konkreettisesti, kun se tutustui Länsi-Englannissa sijaitsevaan Cannopin maastopyöräilykeskukseen. Keskuksen kehittämisen alkuperäinen aloite on lähtenyt paikalliselta pyöräilyseuralta, joka myös rakentaa ja ylläpitää reittejä vapaaehtoisvoimin. Cannopin maastopyöräilykeskuksessa on eritasoisia ja eripituisia polkuja, vaihdellen 4,5–11 kilometrin välillä. Keskuksessa on myös alamäki- ja harjoitteluratoja. Maastopyöräilypolut on merkitty vaikeusasteen mukaan värikoodeilla. Keskuksen alueella toimii runsaasti erilaisia palvelujen tarjoajia pyörävuokraamoista kahviloihin, mutta polkujen käyttö on maastopyöräilijöille ilmaista. Ennen keskuksen perustamista Cannopiin, alueella kävi päivittäin noin kymmenen maastopyöräilijää, joista muut alueen reittien käyttäjät kuitenkin usein valittivat. Keskuksen perustamisen jälkeen päivittäisiä pyöräilijöitä on jopa 250 eikä ongelmia muiden ulkoilijoiden kanssa enää ole. Vuoden 2011 aikana Cannopin

maastopyöräilykeskuksessa vieraili 72 000 pyöräilijää. (Valkama 2012, 39.) Suomessa vastaavanlaista monipuolista maastopyöräilykeskusta ei tällä hetkellä ole, joten kansainvälisten toimintamallien arviointi on Suomessa varmasti tarpeellista.

4.5 Maastopyöräilyn olosuhdekeskustelu Suomessa

Keskustelu maastopyöräilyn olosuhteista Suomessa on lisääntynyt lajin suosion kasvaessa. On huomattu, että maastopyöräilyn nykyiset olosuhteet eivät vastaa tarpeeksi hyvin lajin vaatimuksia. Maastopyöräilyn olosuhdekeskustelu Suomessa on mukailnut kuitenkin hieman eri linjoja kuin kansainvälisesti, kun keskustelu on liittynyt nimenomaan olosuhteiden puutteisiin ja niiden edistämiseen, eikä maastopyöräilyn aiheuttamiin kielteisiin seurauksiin. Toisaalta kansainvälisestä ja suomalaisesta keskustelusta löytyy myös samanlaisia piirteitä. Kansainvälisestä olosuhdekeskustelusta on selkeästi huomattavissa virkistysliikunnasta päättävien virkamiesten tämänhetkinen epätietoisuus maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämisestä. Maastopyöräilyolosuhteiden kehittäminen on uusi asia myös Suomen ulkoliikunnasta päättävillä virkamiehille, kun niihin ei ole vielä tarpeeksi hyvin tartuttu.

Maastopyöräilyn liikuntapaikkojen tarve on kasvanut lajin suosion noustessa, eivätkä lajin olosuhteet Suomessa tällä hetkellä riitä kattamaan kysyntää. Koska maastopyöräily on monille ulkoilun ja maankäytön parissa työskenteleville uusi laji, ei sen ominaisuuksia ja erityistarpeita ole tarpeeksi hyvin tunnistettu, ja laji saattaa usein jäädä muiden ulkoilulajien varjoon. Tällä hetkellä maastopyöräilyä ei usein huomioida ulkoilu- ja retkeilyreitityössä ja joskus sen harrastamista myös rajoitetaan tai jopa kielletään. Maastopyöräilyn olosuhteita hankaloittaa myös kattava reittipankin puuttuminen, kun tällä hetkellä maastopyöräilypaikoista on haastavaa löytää kattavaa tietoa. Jotta maastopyöräily voisi olla tasavertainen laji muiden ulkoliikuntalajien rinnalla ja jotta sille ominaisia liikuntapaikkoja kehitettäisiin entistä enemmän, on tärkeää lisätä päätöksentekijöiden, kuten liikuntapaikkojen suunnittelijoiden ja reitistöjen ja luontoalueiden hallinnoijien laji- ja olosuhdetietoisuutta. (Suomen Latu II 2014.)

Suomen Latu ry:n vuonna 2014 aloittama PyöräPolku -maastopyöräilyn olosuhdehanke toimii reaktion lajin puutteellisille olosuhteille. Hankkeen tarkoituksena on tuottaa tietoa maastopyöräilyn olosuhteiden nykytilasta sekä lajin ominaisuuksista ja tarpeista ulko- ja luontoliikunnan kannalta. Hankkeen tavoitteena on myös selvittää maastopyöräilyreitteihin

liittyvän suunnittelun, toteuttamisen ja ylläpidon haasteita ja mahdollisuuksia, sekä olemassa olevia käytäntöjä. Tarkoituksena on myös hankkeen avulla etsiä ja selvittää hyviä käytäntöjä maastopyöräilyn kattavan reitti-informaatiopankin luomiseen. Hankkeen kokonaisvaltaisena tavoitteena on luoda edellytyksiä maastopyöräilyn liikuntapaikkojen kehittämiseksi siten, että ne vastaisivat kasvaneeseen kysyntään. Hanke pyrkii myös selvittämään maastopyöräilyn asemaa luonnossa tapahtuvana virkistysliikuntana, jokamiehenoikeutena, retkeilynä ja luontoliikuntana. Hanke keskittyykin luontoympäristössä tapahtuvan maastopyöräilyn olosuhteisiin, kuten reitteihin ja polkuihin. PyöräPolku -hanketta rahoittaa opetus- ja kulttuuriministeriö (OKM) ja sitä koordinoi Suomen Latu ry. Hanke toteutetaan eri tahojen kanssa yhteistyössä, kuten esimerkiksi Metsähallituksen, Suomen Pyöräilykuntien Verkoston, Suomen Pyöräilyunionin sekä maastopyöräilijöiden harrastajien kanssa. (Suomen Latu II 2014.) Hankkeeseen liittyviä selvityksiä tehdään myös opinnäytetöiden avulla, joista yksi esimerkki on tämä pro gradu -tutkielmani.

Tämä pro gradu -tutkielma keskittyy selvittämään maastopyöräilyn olosuhteyden kehittämisen prosesseja kahdessa kaupungissa, Jyväskylässä ja Rovaniemellä. Tutkimuksen tarkoituksena on selvittää niitä olemassa olevia käytäntöjä, haasteita ja mahdollisuuksia, mitä maastopyöräilyn olosuhteisiin liittyy tutkimuskaupungeissa. Pro gradu -tutkielmani toimii PyöräPolku -hankkeen yhtenä osaselvityksenä, jonka tarkoituksena on löytää maastopyöräilyn kehittämiseen uusia näkökulmia kahden kaupungin maastopyöräilyn olosuhteyden kehittämisen prosesseja vertailemalla.

4.5.1 Maastopyöräilyolosuhteet Jyväskylässä

SULKA II -hankkeessa tehdyn Jyväskylän ulkoiluolosuhteiden kartoituksen mukaan Jyväskylässä ja Keski-Suomessa on paljon maastopyöräilyreittejä, koska lähes kaikkia kuntoratoja, latupohjia, polkuja ja metsäteitä pitkin voi myös pyöräillä. Selvitystä tehneen ulkoilutyöryhmän mukaan Jyväskylässä maastopyöräilyreittejä tulisi kehittää etenkin niiden merkitsemisen näkökulmasta. Reittien luontoon merkitsemisen lisäksi Jyväskylän asukkaat toivoivat reittien merkitsemistä myös ulkoilukarttaan. SULKA II -hankkeen kyselyyn vastanneista 16 prosenttia ilmoitti käyttävänsä maastopyöräilyreittejä ja 73 prosenttia vastaajista näki reiteissä vähintään jonkin verran parannettavaa. (Nygren ym. 2011, 23.)

Jyväskylän ja koko Keski-Suomeen alueen maastopyöräilytoiminnan mahdollistajana toimii Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry. JYPS ry toimii pyöräilyn yleisyhdistyksenä, joten sen toimintaan kuuluu lukuisia pyöräilyn alalajeja. Sekä kilpa- että kuntomaastopyöräily ovat seurassa laajasti edustettuina. Seuralla on tällä hetkellä lähes 900 jäsentä ja siksi se toimiikin tärkeänä pyöräilyn edunvalvojana koko Keski-Suomen alueella. (JYPS ry II 2015.) JYPS ry:n mukaan Jyväskylässä on paljon maastopyöräilyyn soveltuvia reittejä, mutta suurinta osaa paljonkin käytössä olevista reiteistä ei voida kuitenkaan julkaista internetissä, koska reiteiltä puuttuu virallisen ulkoilureitin status. Seura ohjeistaakin, että paras tapa tutustua Jyväskylän maastopyöräilyreitteihin on osallistua JYPS ry:n järjestämälle maastopyöräilylenkille. Maastopyöräilyreittien suunnitteluun JYPS ry kehottaa myös käyttämään Jyväskylän ulkoilukarttaa. (JYPS ry III 2015.)

Jyväskylän alueen maastopyöräilyn ja kaiken muunkin ulkoliikunnan tärkeimpänä keskittymänä toimii Laajavuoren liikuntakeskus. Laajavuoren ulkoliikuntatoiminnasta vastaa Laajis Oy, jolta Jyväskylän kaupunki ostaa osan alueen ulkoilun ylläpitoon liittyvistä palveluista. Laajavuoren maastopyöräilypalveluista vastaa Bikepark Laajavuori, jossa voi harrastaa niin alamäkipyöräilyä, enduroa kuin tavallista XC -maastopyöräilyäkin. Kesäisin Bikeparkin toiminnasta vastaa JYPS ry yhteistyössä Laajis Oy:n kanssa. (Laajis 2015.)

4.5.2 Maastopyöräilyolosuhteet Rovaniemellä

SULKA II -hankkeen Rovaniemen ulkoiluolosuhteiden selvityksen mukaan 51 prosenttia Rovaniemeläisistä näki jonkinlaista kehittämistarvetta maastopyöräilyreiteille. (Rovaniemen ulkoiluolosuhteiden asukaskysely 2010, 13). Maastopyöräily ei noussut selvityksessä muuten esille, eikä asukkailla ollut selkeitä toiveita maastopyöräilyn kehittämiseksi. Rovaniemellä maastopyöräilyn ja muun ulkoliikunnan kannalta tärkeä keskittymä on kuitenkin Ounasvaara, jossa maastopyöräilyä voi harrastaa monipuolisesti. Ounasvaaralla sijaitseva Kona Bike Park on maastopyöräilyä varten rakennettu erikoispuisto, jossa on mahdollista vuokrata maasto- tai alamäkipyöriä. Puistossa on erikseen merkittyjä alamäki- ja maastopyöräilyreittejä, mutta Ounasvaara tarjoaa myös hyvin paljon maastopyöräilyyn soveltuvia merkkeamattomia reittejä. Alamäkireitit on kategorisoitu kolmeen eri vaikeustasoon (helppo, keskivaikea ja vaikea), jotta jokainen alamäkipyöräilijä voisi löytää omantasaisen reittinsä. (Ounasvaara Bike Park 2015.)

Rovaniemen maastopyöräilyn vahvuutena pidetään helppoa saavutettavuutta ja rengasreittien runsautta (Rollo MTB 2015). Rovaniemen maastopyöräilyolosuhteissa on kuitenkin tiedostettu myös kehittämistarpeita. Lajin olosuhteiden kehittämistarpeesta kertoo kevään 2013 lopussa käynnistetty Rollo MTB -hanke, jonka tarkoituksena oli luoda ja merkitä Rovaniemen alueelle yhtenäinen maastopyöräilypolku -verkosto, joka sisältäisi eripituisia ja eritasoisia reittejä. Kyseiseen hankkeeseen liittyi myös investointihanke, jonka tavoitteena oli parantaa Rovaniemen tunnettavuutta maastopyöräilyn tarjoajana niin matkailun kuin kaupunkilaistenkin näkökulmasta. Reittitavoitteen lisäksi hankkeen oli tarkoitus kehittää maastopyöräilyn markkinointia ja tuottaa reiteistä materiaalia internetiin. Hanketta rahoitti Lapin liiton EAKR -projekti, Lapin Urheiluopisto, Lapin Safarit Oy ja Ounasvaaran Hiihtokeskus Oy. (Kestävyysurheilu 2013.) Pohjois-Suomen EAKR -ohjelma 2007-2013 perustettiin parantamaan Pohjois-Suomen asemaa kansallisessa ja kansainvälisessä kilpailussa, ja ohjelma myönsi rahallista tukea erilaisten innovaatiotoimintojen ja verkottumisen edistämiseen (Pohjois-Suomen EAKR -ohjelma 2007-2013).

Hankkeen yksi tärkeä tavoite oli saada Rovaniemelle järjestettyä ensimmäinen Rollo MTB -kuntomaastopyöräilytapahtuma. Rollo MTB -investointihankkeen loppuraportin mukaan yhteistyö projektin toteuttamisessa oli toimivaa maastopyöräilyharrastajien ja yritysten kanssa, mutta reittien virallistamiseen ja maankäytön lupiin liittyvät asiat olivat kuitenkin hankalia, kun Rovaniemen kaupungin antama lupa sen virkistysalueiden käyttämiseen Rollo MTB -kisareittiä kehittäessä viivästyi. Käytännössä koko hanke supistui alkuperäisistä tavoitteista koskemaan vain Rollo MTB -kuntomaastopyöräilytapahtumaa ja siihen liittyviä toimenpiteitä. Hankkeen tuloksena Rovaniemen maastopyöräilyharrastajat saivat kuitenkin Rollo MTB -internetsivuston, joka toimii maastopyöräilyreittien kattavana tietopankkina. Sivustolta löytyy mm. Rollo MTB -tapahtumalle perustettu merkattu maastopyöräilyreitti sekä useita GPS -jälkiä maastopyöräilyreiteistä, joita käyttäjät voivat itse lisätä palveluun. (EAKR-projektin loppuraportti 2015.)

Rovaniemellä on lähiaikoina käyty keskustelua maastopyöräilystä kansallispuistoissa. Lapin kansallispuistoissa saa ajaa pyörällä erikseen merkityillä reiteillä, mutta keskustelua on erityisesti aiheuttanut huoli luonnon kulumisesta ja kävelijöiden mahtumisesta pyöräilijöiden kanssa samoille poluille. Merkittyjen reittien ulkopuolella pyöräily on kaikissa Lapin kansallispuistoissa kielletty, mutta jalkaisin puistoissa saa pääsääntöisesti liikkua missä vaan, muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta. Pyöräily kuuluu jokamiehen oikeuksiin siinä missä kävelykin, mutta tällä hetkellä pyöräilyn jokamiehen oikeutta kansallispuistoissa rajoitetaan.

Rajoitukset liittyvät aina luonnonsuojeluun, kun pyöräilyä rajoitetaan maaperän ja kasvillisuuden kulumisen estämisen vuoksi. Rovaniemen paikallisten maastopyöräilyharrastajien mukaan kansallispuistoissa maastopyöräilyyn liittyy Lapin alueella kovia ennakkoluuloja. Harrastajien mukaan maastopyöräilijät ovat yleensä valveutuneita ja kokeneita vaeltajia, eikä ongelmia pyöräilykäyttämisen kanssa ole. Harrastajat eivät myöskään näe reittien monikäyttöisyyden aiheuttavan ongelmia, koska pyöräilyvauhti on maastossa yleensä hidas. Lapin ja Rovaniemen seudulla kansallispuistot kasvattavatkin koko ajan suosiotaan maastopyöräilyn osalta, ja puistojohtajat ovat tähän myös reagoineet lisäämällä pyöräilymahdollisuuksia puistoissa. (Virranniemi 2014.)

5 POLIITTINEN LIKKUMAVARA MAASTOPYÖRÄILYN OLOSUHDETYÖSSÄ

Maastopyöräilyn olosuhdetyön monitahoisuus herättää kysymyksen myös pyöräilyseurojen poliittisesta liikkumavarasta, kun puhutaan seurojen vaikutusmahdollisuuksista päätöksentekoon. Koska kolmannen sektorin toimijat ovat yleensä avainasemassa jonkun tietyn lajin olosuhteiden kehittämisessä muiden toimijoiden rinnalla, on niiden vaikutusmahdollisuuksia poliittisiin prosesseihin tarkasteltava syvällisemmin. Poliittisella liikkumavaralla tarkoitetaan niitä mahdollisuuksia, joita politiikan toimintatilanteissa olevilla tahoilla yleensä on (Peltola 2007, 16). Kun poliittisen liikkumavaran kytkee ulkoilun olosuhdetyöhön, puhutaan silloin siis siitä kontekstista, jossa esimerkiksi tietyn ulkoliikuntalajin, kuten maastopyöräilyn olosuhteita pyritään parantamaan. Poliittisen liikkumavaran tarkastelulla tulevat esille myös ne tekijät, jotka vaikuttavat kansalaistoimijoiden mahdollisuuksiin tehdä poliittisia aloitteita ja mahdollisuuksiin menestyä niissä. Koska tutkimuksessani kaksi keskeisintä tutkimuskohdetta ovat pyöräilyseurat ja kahden kaupungin liikuntatoimet, liittyä tutkimuskohteisiin vastakkainasettelua poliittiseen vaikuttamiseen näkökulmasta. Tämän teoriaosuuden viimeisessä alaluvussa pyrin johdattamaan maastopyöräilyn olosuhde -aihetta kohti niitä mahdollisuuksia, joita pyöräilyseuralla ja yleisesti kansalaisyhteiskunnan toimijoilla on maastopyöräilyn olosuhteisiin vaikuttamiseen kunnallisella tasolla.

5.1 Poliittikkaprosessit

Kun haluan tutkia yhteiskunnallisen vaikuttamisen käytäntöjä, on syytä tutkia usein johonkin ilmiöön liittyviä *politiikkaprosesseja*. Poliittikkaprosesseista puhutaan yleensä erilaisten kiistojen ja kamppailujen yhteydessä, joista voidaan erottaa keskenään ristiriidassa olevia näkemyksiä ja tulkintoja. Toisaalta poliittikkaprosessien avulla voidaan muodostaa myös yhteisiä tulkintoja. Maastopyöräilyn olosuhteiden kehittäminen voidaan nähdä tässä tutkimuksessa prosessina, jossa muodostetaan käsityksiä ja tulkintoja maastopyöräilyn olosuhteiden ongelmista, sen mahdollisuuksista, tavoitteista ja toteuttamisen ehdoista. Kun jonkin yhteiskunnallisen ilmiön ympärillä ilmenee poliittisia kiistoja ja keskustelua, se edellyttää, että ilmiöön kuuluvilla toimijoilla on samansuuntaisia käsityksiä keskustelun kohteena olevasta asiasta ja sen ongelmallisuudesta. Tällöin puhutaan koko ilmiön

hegemonisista merkityksistä, jotka toimivat poliittisen keskustelun pelisääntöinä. Poliittikkaprosessin pelisääntöjä voi tarkastella esimerkiksi argumentatiivisen diskurssianalyysin avulla. Analyysin lähtökohta on se, että huolimatta poliittikkaprosessissa vallitsevista eri tahojen erilaisista näkemyksistä, on sen osanottajilla kuitenkin oltava jaettava ymmärrystä keskustelun kohteena olevasta ilmiöstä. (Mikola & Häikiö 2014, 65.)

Hajer (1995;2005) nimittää näitä jaettuja käsityksiä tarinalinjoiksi. Tarinalinjat ovat todellisuutta kuvaavia narratiiveja, jotka tarjoavat kaikille poliittikkaprosessiin osallistuville tahoille jaetun ymmärryksen keskustelun kohteena olevasta ilmiöstä. Narratiivien avulla jonkin yksittäisen asian ongelmallisuutta ja ratkaisuvaihtoehtoja voidaan määritellä. (Hajer 1995;2005 Mikolan ja Häikiön 2014, 66 mukaan.) Poliittikkaprosesseissa tarinalinjoilla on keskeinen rooli, koska ne tarjoavat mahdollisuuden eri tahojen väliseen kommunikaatioon. Tarinalinjat ovat aina kytköksissä siihen kontekstiin, missä vuorovaikutus tapahtuu. Yksi toimija voi käyttää erilaisia tarinalinjoja erilaisissa tilanteissa. Esimerkiksi jonkin kansalaisjärjestön edustaja voi kehystää maastopyöräilyn olosuhdeilmiön eri tavalla puhuessaan aktiivisille maastopyöräilijöille, kuin puhuessaan kunnan päättäjille. Tarinalinjat kohdistavat huomion siis siihen, että vaikka eri tahoilla on asioista erilaisia näkemyksiä ja mielipiteitä, on jokaisella keskustelun osallistujalla oltava yhdenmukainen käsitys keskustelun kohteesta. (Mikola & Häikiö 2014, 66-67.) Maastopyöräilyn olosuhdeilmiön kehittämisprosessit voidaan nähdä siis poliittikkaprosesseiksi, koska siihen osallistuvilla toimijoilla voisi kuvitella olevan erilaisia näkemyksiä, jo edustamansa tahon vuoksi. Maastopyöräilyn olosuhteita edistettäessä siihen osallistuvien tahojen yhteinen ymmärrys maastopyöräilyn olosuhdeilmiöstä on siis tärkeää. Jotta jaettu ymmärrys voisi toteutua, vaatii se toimivaa yhteisyyttä.

5.2 Poliittikkaprosessi ja päätöksentekoon osallistuminen

Poliittikkaprosessi -käsitettä voidaan käyttää myös päätöksenteon osallistumisen muotojen jäsentymisen kuvailuun. Poliittikkaprosessien vaiheistuksiin perehtymällä on mahdollista hahmottaa, millaisesta päätöksentekoon osallistumisesta on kysymys ja millaisen roolin se saa prosessin erilaisissa vaiheissa. Peltonen ym. (2011, 17) toteavat Janniin ja Wengrichtiin (2007) viitaten, että poliittikkaprosessin vaiheistuksessa erotellaan esityslistan laatiminen, toimintapolitiikan muotoilu, päätöksenteko, toimeenpano ja arviointi, joka voi johtaa edelleen koko prosessin lopetukseen. Prosessin alkupään esityslistan laatimiseen voidaan liittää myös

kansalaiskeskustelu poliittisen osallistumisen muotona. Malli on siis hyvin kronologinen: ensin politiikan esityslistalle nousee jokin yhteiskunnallinen ongelma, toiseksi toimintavaihtoehtoja kehitellään ja samalla arvioidaan niiden vaikutuksia ja kustannuksia, tämän jälkeen erilaisten vaihtoehtojen välillä tehdään valintoja ja päätöksiä, kunnes päätökset pannaan toimeen ja niiden vaikutuksia seurataan.

Politiikkaprosessin kuvaus keskittyy yleensä kuvaamaan institutionaalista päätöksentekoa, kuten esimerkiksi kunnanvaltuuston toimintaa. Politiikkaprosessin vaiheistuksen ideana on kuvata osallistumisen erilaisia muotoja. Osallistumisen eri muotoja politiikkaprosessissa ovat yleensä tieto-osallisuus, suunnitteluosallisuus, päätösosallisuus, toimintaosallisuus ja arviointiosallisuus. Tieto-osallisuus koskee kunnan tiedottamista, kuntalaisten kuulemista, kyselyihin vastaamista ja palvelusitoumuksia. Suunnitteluosallisuudessa keskeistä on kuntaorganisaation ja kuntalaisten välinen valmisteluun liittyvä osallisuus. Päätösosallisuudessa kuntalaisten mahdollisuudet osallistua palvelujen tuottamiseen ja omaa aluetta koskevaan päätöksentekoon nousevat keskeisiksi. Toimintaosallisuus taas tarkoittaa talkoovoimin tapahtuvaa kuntalaisten elinympäristön kunnostusta tai palvelujen tuottamista. Arviointiosallisuus liittyy taas koko politiikkaprosessin loppuun ja kuntalaisten arviointimahdollisuuksiin. (Peltonen ym. 2011, 17-18.)

Eastonin (1965) mukaan perinteisesti päätöksentekoprosessi etenee syötteestä prosessin kautta tuotoksiin. Koko prosessissa oleellista on ensimmäiseksi kansalaisten *syöte* (input), toiseksi päättävien elinten kyky *prosessoida* kansalaisten vaatimuksia (throughput), sekä kolmantena koko järjestelmän tekemien *päätösten hyväksyttävyyys* (output). Jaottelun taustalla on kuvata eri toimijoiden tehtäviä ja vallanjakoa edustuksellisessa demokratiassa. (Easton 1965, Keräsen 2014, 35 mukaan.) Viime aikoina on kuitenkin yleistynyt toisenlainen pyrkimys ihmisten yhteiskunnallisen osallistumisen lisäämiseen. Osallistumisen konteksti on muuttunut: hallinnon jäsenten ja kansalaisten sekä kansalaisjärjestöjen asiakohtainen yhteistyö päätöksentekoprosessissa on lisääntynyt. Osallistumisen kontekstina ei olekaan enää politiikka, vaan hallinto. Hallinnosta on siirrytty hallintaan ja kansalaisten osallistumisesta on siirrytty heidän osallistamiseensa. Syöte/tuotos -mallissa poliittinen päätöksenteko ja hallinnon toiminta erotetaan toisistaan. Kun politiikan alueella toimivat päättävät arvoista ja taistelevat vallasta, hallinnon toimijat pyrkivät taas mahdollisimman järkevään päätösten toimeenpanoon, jota kuvaa tehokkuus ja asiantuntemus. Kun poliitikot päättävät päämääristä, hallinto toteuttaa niiden saavuttamisen. Nykyisin päätöksentekoprosesseja ei kuitenkaan voida jakaa selkeästi politiikkaan ja hallintoon tai päätöksentekoon ja toimeenpanoon, koska päätöksiä tekevät eri

toimijat monissa prosessin eri vaiheissa ja hallinnon eri tasoilla. Näissä prosessin eri vaiheissa yleensä kuullaan myös kansalaisia, jolloin osallistuminen kytkeytyy jo päätöksenteon tuotosvaiheeseen. (Keränen 2014, 37.)

Tämä ajattelu on myös tärkeää maastopyöräilyn olosuhdetyössä, jossa maastopyöräilyaktiivit ja kolmannen sektorin toimijat pyrkivät vaikuttamaan päätöksentekoprosessiin. Vaikuttamaan pyrkivien on tiedostettava, että osallistumisen muotoja on erilaisia päätöksentekoprosessin eri vaiheissa. Toisaalta kuntien tulisi mahdollistaa aktiivien ja seurojen erilaiset vaikuttamisen ja osallistumisen muodot kussakin päätöksenteon vaiheessa.

5.3 Vaikuttaminen poliittisissa toimintatilanteissa

Peltola (2007) puhuu *politiikan toimintatilanteiden* muodostumisesta silloin, kun puhutaan toimijoiden vuorovaikutustilanteista. Näissä vuorovaikutustilanteissa nostetaan yleensä esille keskustelun kohteena olevaan ilmiöön liittyviä kysymyksiä ja tehdään siihen liittyviä valintoja. Jotta esimerkiksi pyöräilyseurojen poliittista liikkumavaraa maastopyöräilyn olosuhdetyössä voitaisiin tarkastella, on syytä kiinnittää huomiota paikallisiin poliittisiin toimintatilanteisiin, prosesseihin ja käytäntöihin. Se, millaisia valintoja esimerkiksi pyöräilyseurat voivat poliittisissa toimintatilanteissa tehdä, riippuu esimerkiksi tavoista miten asioita ja ongelmia tuodaan esille, miten päätöksenteon säännöt määräytyvät sekä millaiseksi toimijoiden puhe- ja toimivalta muotoutuu. (Emt., 12-16.)

Tämän perusteella voisikin päätellä, että pyöräilyseurojen vaikutusmahdollisuudet maastopyöräilyolosuhteisiin liittyviin politiikkaprosesseihin ovat kytköksissä paikallisiin poliittisiin tapoihin. Tähän vaikuttaa olennaisesti kaupunkien liikuntatoimien tapa käsitellä poliittisia toimintatilanteita, erityisesti sellaisissa tilanteissa, joissa eri tahoilla on asioista erilaisia näkemyksiä. Tärkeää on myös maastopyöräilyn olosuhdeilmiossa esiintyvien toimijoiden keskinäiset suhteet. Suhteista tärkeimpänä esille nousee puhevalta. Koska maastopyöräily on kunnan tukemiin lajeihin verrattuna melko pieni, keskeiseksi nousee pienen lajin sisällä olevat aktiiviset puhujat ja puhumisen kautta käytetty valta. Se, miten puhevalta käytännössä vaikuttaa politiikkaprosesseissa, riippuu paikallisista päätöksenteon toimintatavoista, jotka ovat kunnittain erilaisia.

6 TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN

Pro gradu -tutkielmani liittyy Suomen Ladun kesäkuussa 2014 käynnistämään PyöräPolku -hankkeeseen. Hankkeen tarkoituksena oli selvittää maastopyöräilyn olosuhteiden nykytilaa ja arvioida sen perusteella niiden kehitystarpeita. Hankkeen kautta pyrittiin saamaan esille niitä haasteita, mahdollisuuksia ja käytänteitä, jotka liittyvät maastopyöräilyreittien suunnitteluun, toteuttamiseen ja ylläpitoon. Tämän lisäksi hankkeen yksi keskeisimmistä tavoitteista oli löytää keinoja maastopyöräilyn reitti-informaation tuottamiseen ja jakamiseen. Hanke keskittyi nimenomaan luontoympäristössä tapahtuvan maastopyöräilyn olosuhteisiin (Suomen Latu 2014.) Hankkeeseen liittyvät selvitykset tehtiin osittain opinnäytetöiden avustuksella. Tämä pro gradu -tutkielmani keskittyy tarkastelemaan maastopyöräilyn olosuhteita Rovaniemellä ja Jyväskylässä niiden organisoinnin näkökulmasta.

6.1 Tutkimuskysymykset

Tutkimuksessani tarkastelen maastopyöräilyyn liittyvää olosuhdetyötä Jyväskylän ja Rovaniemen kaupungeissa. Kahden kaupungin vertailevalla tutkimusotteella haluan selvittää maastopyöräilyn olosuhdetyötä ja siihen liittyviä asioita kahdelta tasolta; kuntasektorin ja kolmannen sektorin tasolta. Rovaniemen ja Jyväskylän kaupungit valikoituivat tutkimuskaupungeiksi kaupunkien maastopyöräilytilanteiden taustoittamisen kautta. Jyväskylän Pyöräily Seura (JYPS ry) on yksi Suomen suurimmista pyöräilyseuroista, joka edustaa myös kuntomaastopyöräilijöitä. Rovaniemellä maastopyöräily on taas merkittävä laji matkailun kannalta, ja tutkimuksen tekovaiheessa siellä oli juuri päättynyt maastopyöräilyn edistämishanke. Voi siis sanoa, että tutkimuksellisesti molemmissa kaupungeissa maastopyöräily on ajankohtainen aihe, koska maastopyöräilyn olosuhteita on kummassakin kaupungissa pohdittu ja mietitty. Näihin perusteisiin vedoten tutkimukseen valikoituivat kyseiset tutkimuskaupungit. Rovaniemen ja Jyväskylän kaupungeissa tehtyjen maastopyöräilyn olosuhteiden toimenpiteiden kartoittamiseksi on tärkeää tunnistaa ne aloitteentekijät ja avaintoimijat, jotka ovat olleet keskeisiä olosuhteiden organisoinnissa. Avaintoimijoiden tunnistamisen kautta siirryn tarkastelemaan niitä haasteita ja mahdollisuuksia, joita maastopyöräilyolosuhteiden edistämiseen liittyy. Kaiken kaikkiaan tutkimukseni tulosten avulla haluan saada näkyviin niitä suhteita ja kytköksiä, mitä eri tekijöiden, asioiden ja

toimijoiden välillä esiintyy ja ennen kaikkea sitä, miksi niitä esiintyy. Tutkimuskysymykset ovat:

1. Millaisia maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämisprosesseja on ollut Jyväskylässä ja Rovaniemellä?
2. Millaisia mahdollisuuksia ja haasteita liittyy Jyväskylän ja Rovaniemen maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämiseen?
3. Miksi maastopyöräilyyn liittyvät politiikkaprosessit eroavat toisistaan Jyväskylässä ja Rovaniemellä?

Tutkimustehtävät ovat eläneet ja muokkautuneet tutkimuksen edetessä. Mitä syvemmälle tutkimuksessa on edetty, sitä mukaa myös tutkimusongelmat ovat muuttuneet. Tutkimussuunnitelman muotoutuminen tutkijan tutkimusmatkan varrella on tyypillinen piirre laadulliselle tutkimukselle, kun tutkimuksen toteutus on joustavaa ja olosuhteista riippuvaa (Hirsjärvi ym. 2010, 164).

6.2 Tutkimusmenetelmät

Lähestyn tutkimuskysymyksiäni laadullisella, eli kvalitatiivisella tutkimusotteella. Tutkimusaineistoni koostuu viidestä, kysymysten avulla ohjatuista teemahaastattelusta, jolloin haastattelumateriaalien käyttäminen tutkimusaineistona perustelee hyvin laadullisen tutkimusotteen. Laadullista tutkimusta voidaan kutsua ymmärtäväksi tutkimukseksi, jossa jotakin ilmiötä pyritään ymmärtämään tai selittämään. Ymmärtävä tutkimusote metodina tarkoittaa tutkimuskohteisiin eläytymistä ja toisaalta perehtymistä heidän ajatuksiinsa, tunteisiinsa ja motiiveihinsa. Laadullisen tutkimuksen aineistonkeruumenetelminä käytetään tavallisimmin haastatteluja, kyselyjä, havainnoiteja sekä erilaisiin dokumentteihin perustuvaa tietoa. (Tuomi & Sarajärvi 2009, 28, 71.) Näiden laadullisten metodien käyttö aineiston hankinnassa paljastaa tutkittavien kohteiden äänen erilaisine näkökulmineen (Hirsjärvi ym. 2010, 164). Oman tutkimukseni kannalta erilaisten näkökulmien esille saaminen on tärkeää, kun pohdimme mielipiteitä ja asenteita maastopyöräilyyn ja sen kehittämiseen. Eri tahoja, kuten liikuntaseuraa ja kunnallista sektoria edustavat henkilöt tarkastelevat maastopyöräilyn

olosuhteiden kehittämistä erilaisista lähtökohdista, joten oletettavasti heillä on asioista myös erilaisia näkemyksiä.

Kvalitatiivisessa tutkimuksessa on tyypillistä, että tutkimuskohteena on ihminen. Tutkija siis luottaa omiin havaintoihinsa, eikä tiedonkeruussa käytetä varsinaisia mittausvälineitä. Koska tutkimuksessa pyritään tuomaan esille odottamattomiakin seikkoja, kvalitatiivisesta tutkimuksesta saatua aineistoa on tarkasteltava monipuolisesti ja yksityiskohtaisesti. (Hirsjärvi ym. 2010, 164.) Siksi tutkimukseni kannalta hyvin olennaisessa roolissa on haastatteluaineiston sisällönanalyysi, josta kerron tarkemmin 'haastattelun analyysi' -osiossa. Laadullisen tutkimuksen perusteluissa nousee usein esille havaintojen teoriapitoisuus. Havaintojen teoriapitoisuudella tarkoitetaan sitä, minkälainen on yksilön käsitys ilmiöstä, millaisia merkityksiä sille annetaan ja toisaalta, mitä välineitä tutkimuksessa käytetään. Edellä mainitut tutkijan itse tekemät ratkaisut siis vaikuttavat tutkimustuloksiin, koska tiedon voidaan sanoa olevan subjektiivista tutkijan itse päättämien tutkimusasetelmien vuoksi. (Tuomi & Sarajärvi 2009, 20.) Täten voikin todeta, että haastattelumateriaalien analysoiminen ja toisaalta myös tulkinta on tulosta omasta ymmärryksestäni tutkittavaa ilmiötä kohtaan ja se on otettava huomioon erityisesti tutkimuksen validiteettia arvioitaessa.

Haastatteluaineisto herättää kysymyksen myös laadullisen tutkimuksen objektiivisuudesta. Tutkimuksen objektiivisuutta tarkasteltaessa on perusteltua erottaa toisistaan havaintojen puolueettomuus ja luotettavuus. Puolueettomuus nousee esille silloin kun pohditaan sitä, miten tutkija suhtautuu tutkittaviensa tiedonantoon. Tutkija voi ymmärtää ja kuunnella tiedonantajia itsenään, mutta tieto voi myös kulkea tutkijan omien subjektiivisten näkemysten tai henkilökohtaisten asetelmien kautta. Näissä tilanteissa tutkijan sukupuoli, ikä tai esimerkiksi virka-asema voi vaikuttaa siihen, mitä tutkija kuulee ja miten hän havainnoi kuulemaansa. Toisaalta tämä on myös perusteltua hyväksyä laadullisessa tutkimuksessa, koska tutkija on aina viime kädessä se, joka luo tutkimusasetelman ja tulkitsee aineistoaan. (Tuomi & Sarajärvi 2009, 134-137.) Kvalitatiivisen tutkimuksen tutkimustulokset ovat aina ehdollisia, johonkin aikaan ja paikkaan rajoittuen. Siksi tutkimustulosten tavoitteena ei ole niinkään todentaa jo olemassa olevia totuuksia, vaan löytää ja paljastaa tosiasioita. (Hirsjärvi ym. 2010, 161.)

Tutkimusotteeksi valitsin hermeneuttis-fenomenologisen tutkimusotteen. Fenomenologia suuntaa ilmiön tarkastelua haastattelujen pohjalta mahdollisimman objektiiviseen suuntaan, kun pyrin tarkastelemaan haastatteluissa esille tulleita ilmiöitä ilman ennako-oletuksia. Hermeneuttinen ulottuvuus tulee usein mukaan fenomenologiseen tutkimukseen tulkinnan

tarpeen vuoksi (Laine 2010, 31). Koska tutkimukseni haastateltavat edustavat kahta eri tahoja, on minun tutkijana pystyttävä ymmärtämään eri tahojen erilaiset näkemykset asioista ja ilmiöistä, ja se, että miten jonkun tahon edustusasema voi toisaalta vaikuttaa haastateltavien mielipiteisiin ja näkemyksiin.

Fenomenologinen tutkimusote perustuu tutkijan avoimuuteen, jossa tutkittavasta kohteesta tehdään välittömiä havaintoja ja siitä saatuja kokemuksia pohditaan ja reflektoidaan. Tutkittavaa kohdetta lähestytään mahdollisimman avoimesti ilman ennako-oletuksia, määritelmiä tai teoreettisia viitekehyskiä. Näitä mahdollisia ulkoisia ”häiriötekijöitä”, jotka saattavat vaikuttaa tutkijan havaintoihin tai kokemuksiin, kuvataan käsitteellä fenomenologinen reduktio. (Jyväskylän Yliopisto I 2015.) Fenomenologiassa on tärkeää ennakkoluuloton havainnointi, jossa ilmiötä tarkastellaan juuri sellaisena kun se on. Siksi tutkijan on ymmärrettävä oivaltavan havainnoimisen pääperiaatteet. Jotta ilmiön havainnointi olisi mahdollisimman oivaltavaa, on tutkijan irrottauduttava kaikenlaisista ennakoasetelmista ja tarkastella tutkittavaa mahdollisimman avoimesti. (Varto 1992, 86-87.) Maastopyöräilyn olosuhteiden tutkiminen ilmiönä oli tästä näkökulmasta aiheena hyvä, koska mitään kosketuspintaa lajiin ei itselläni etukäteen ollut. Itseni kannalta tämä oli edullista nimenomaan objektiivisuuden, avoimuuden ja ennakkokäsitysten kannalta.

Hermeneutiikka on tutkimusotteena asioiden ja ilmiöiden välisiä yhteyksiä etsivä tapa, jossa ilmiötä tarkastellaan suhteessa toisiin ilmiöihin. Tiedon muodostumisen prosessi muodostaa niin sanotun hermeneuttisen kehän, jonka tarkoituksena on saada entistä syvällisempää ymmärrystä tutkittavasta kohteesta tulkintojen laajentamisen keinoin. (Jyväskylän Yliopisto II 2015.) Kehä kuvaa nimenomaan tutkijan tapaa ymmärtää tutkittavaa ilmiötä, jossa askel askeleelta tutkija pyrkii pääsemään pois subjektiivisesta ymmärryksestä kohti laajempaa ja vapaampaa ymmärrystä. Tutkittavaa kohdetta voi lukea eri tavoin. Jokainen uusi lukutapa vie entistä lähemmäs tutkittavan kohteen ajatuksia ja samalla esiymmärrys tutkimuskohteesta syvenee. (Varto 1994, 69.)

6.3 Tapaustutkimus

Tapaustutkimukselle ei ole olemassa yhtä ja kaiken kattavaa määritelmää, koska sitä käytetään eri tieteenaloilla erilaisin tavoittein ja erilaisista lähtökohdista. Kaikkia tapaustutkimuksen tyylejä yhdistää kuitenkin se, että siinä tutkitaan nimensä mukaisesti tapausta tai useampia tapauksia. (Eriksson & Koistinen 2005, 4.) Tapauksia tarkastelemalla pyritään selvittämään jotakin sellaista asiaa tai ilmiötä, josta emme entuudestaan tiedä paljoa. Siten tapaustutkimuksen päämääränä on siis ymmärryksen lisääminen tutkittavaan ilmiöön ja sen olosuhteisiin. (Laine ym. 2007, 11.) Tapaustutkimusta ei voida sanoa tutkimusmenetelmäksi, koska lähtökohtaisesti se sisältää useita eri tutkimusmenetelmiä. Siksi tapaustutkimusta on perusteltua kutsua pikemminkin tutkimusstrategiaksi, jonka sisällä erilaisia menetelmiä ja aineistoja käytetään. (Eriksson & Koistinen 2005, 4.) Tapaustutkimuksen aineistonkeruussa käytetään usein monenlaisia menetelmiä, kuten esimerkiksi haastatteluja, kyselylomaketutkimuksia tai havainnointia, joten itse tapaustutkimusta ei voida pitää jonkinlaisena aineistonkeruuta määrittävänä ohjenuorana. Ehkä juuri aineistonkeruun monien mahdollisuuksien vuoksi tapaustutkimuksen vahvuutena pidetäänkin sen kokonaisvaltaisuutta. Toisaalta tapaustutkimusta on kritisoitu puutteellisesta kurinalaisuudesta aineistonkeruussa ja -analysoinnissa. (Saarela-Kinnunen & Eskola 2010, 190-191, 199.)

PyöräPolku -hanke, jonka osana myös tämä pro gradu -tutkielma toimii, täyttää tapaustutkimuksen kriteerit, missä tutkittavana ilmiönä toimii maastopyöräily. Tapaustutkimukselle on tyypillistä, että tutkijalla on vähän tai ei ole ollenkaan kontrollia tapahtumiin. Tässä tapauksessa olen tutkijana tullut täysin maastopyöräily-ilmiön ulkopuolelta, ilman minkäänlaisia kytköksiä lajin harrastamiselle. Tämä vaikeuttaa huomattavasti mahdollisuuttani kontrolloida maastopyöräilyyn liittyviä asioita. Ainoa kontrolli, mitä tutkimuksessa ilmeni, oli haastattelujen aiheuttama myönteinen vaikutus joidenkin haastateltavien tahojen toiminnan kehittämiseksi. Tutkimuksen aineistonkeruun aikaansaamia ”havahtumisia” toiminnan kehittämiseksi tarkastellaan syvällisemmin tulososiossa. Tutkittavasta aiheesta ei ole tehty aikaisemmin empiiristä tutkimusta, mikä perustelee tapaustutkimuksen tarvetta. PyöräPolku -hankeen tapaustutkimusotetta perustelee myös tutkittavan ilmiön ajankohtaisuus. Maastopyöräilyn ajankohtaisuuden vuoksi koko hanke ja tämä tutkimuskin on myös saanut alkunsa. (Eriksson & Koistinen 2005, 4-5.)

6.4 Haastattelututkimus

Käytin tässä tutkimuksessa tiedonkeruutapana haastattelua, joita tehtiin yhteensä viisi. Haastattelututkimuksessa henkilöiltä kysytään mielipiteitä tutkimusaiheesta ja vastaus saadaan aina puhemuodossa. Haastattelu on aina ennalta suunniteltua, päämäärätietoista toimintaa, jossa tutkija tähtää informaation keräämiseen tutkittavilta. Tämän informaation pohjalta tutkijalle muodostuu käsitys haastateltavan ajatuksista, kokemuksista ja tunteista. Haastattelutilanne on vuorovaikutuksellinen prosessi, jossa yleensä kaksi tai useampi toisilleen tuntematonta ihmistä tapaa tutkijan etukäteen määrittelemissä satunnaisissa olosuhteissa. (Hirsjärvi & Hurme 2001, 41-43.) Haastattelun etu on ennen kaikkea joustavuus. Ensinnäkin haastatteliija voi valita haastateltavakseen sellaiset henkilöt, jotka tietävät tutkimusaiheesta ja heillä on siihen liittyen kokemusta. Haastatteliija voi myös esittää kysymyksensä haluamassaan järjestyksessä ja hän voi havainnoida jatkuvasti haastattelutilannetta, kuten esimerkiksi sitä tapaa, kuinka asioita sanotaan. (Tuomi & Sarajärvi 2009, 73-74.)

Yhteiskunnallisia prosesseja tutkittaessa, haastattelulla on yleensä kaksi tavoitetta: prosessin kulun mahdollisimman tarkka kuvaaminen ja toimijoiden tapahtuman kululle tuottamien tulkintojen ja merkitysten analysoiminen. Tutkittavan kohteen tai ilmiön asiantuntija ja todistaja on haastattelututkimuksessa aina haastateltava. On myös tärkeää tiedostaa, että haastateltava ei aina välttämättä muista asioita tai tapahtumia oikein, joistakin asioista saatetaan vaieta ja joitain asioita saatetaan kaunistella. (Alastalo & Åkerman 2010, 372.) Haastattelun tekemisessä on siis aina huomioitava ihmisyyden ja se, että kaikki kertoma ei välttämättä ole rationaalisesti jäsentynyttä faktatietoa. Siksi faktatietojen esille saaminen vaatii tarkkuutta ja joskus myös kärsivällisyyttä.

6.4.1 Ryhmä- ja yksilöhaastattelu

Haastateltavien määrästä riippuen haastatteluja voidaan tehdä joko yksilöhaastatteluina tai ryhmäkeskusteluina, joilla on kuitenkin hyvin erilainen vuorovaikutuskonteksti. Yksilöhaastattelussa korostuvat haastateltavan henkilökohtaiset näkemykset ja haastattelu rakentuu hyvin pitkälle haastattelijan kysymysten varaan (Pietilä 2010, 215). Tähän tutkimukseen tehdyistä viidestä haastattelusta yksilöhaastatteluja oli kaksi. Yksilöhaastattelun

haasteena on ehdottomasti se, että tilanteessa ei muodostu varsinaista keskustelua, jolloin haastattelijan pitää hyvin tarkasti pitää huolta siitä, että tarkasteltavaa ilmiötä käsitellään mahdollisimman monipuolisesti ja syvällisesti. Ryhmähaastattelussa taas haastateltavien vuorovaikutuksellisuus luo mahdollisuuden tarkastella tutkittavaa ilmiötä monesta eri näkökulmasta. Siksi ryhmähaastattelua kutsutaan usein myös ryhmäkeskusteluksi. Ryhmäkeskustelussa on haastattelijan lisäksi vähintään kaksi haastateltavaa, jolloin puhetta kohdistetaan yleensä myös muille haastattelun osapuolille tutkijan lisäksi. Joissain keskustelun aiheissa haastateltavat saattavat liittoutua jonkun toisen osallistujan tai tutkijan näkemyksiä vastaan tai he voivat esittää erilaisia kriittisiä näkemyksiä tutkimusaiheesta. Kaikki tämä liittyy osittain siihen, että ryhmän osalliset muodostavat itsestään käsityksen ryhmänä, eli mitä he ovat suhteessa toisiinsa. (Pietilä 2010, 217.)

Tutkimuksessani kahdesta haastateltavasta muodostuneita ryhmähaastatteluja tein kolme. Haastateltavissa ryhmissä kahdessa haastateltavien välillä vallitsi selkeä työhierarkkinen, esimies-alainen -jako. Näissä haastatteluissa osallisina olivat kuntien virkamiehet. Tutkimuksen kannalta onkin mielenkiintoista se, miten haastateltavien keskinäiset vuorovaikutussuhteet vaikuttavat haastattelutilanteeseen, mikäli haastateltavia on enemmän kuin yksi. Miten esimerkiksi se, että haastateltavat tuntevat toisensa, vaikuttaa haastattelutilanteeseen? Tai se, että haastateltavat ovat toisilleen täysin tuntemattomia? Tätä teemaa käsitellään myöhemmin tämän tutkimuksen pohdinta -osiossa.

6.4.2 Teemahaastattelu

Tutkimushaastattelulla on useita eri lajeja, kuten lomakehaastattelu, strukturoitu ja strukturoimaton haastattelu ja teemahaastattelu. Tähän tutkimukseen haastattelun rakennetta ohjasivat teemahaastattelun metodit. Teemahaastattelu etenee etukäteen valittujen teemojen ja niihin liittyvien kysymysten kautta (Tuomi & Sarajärvi 2009, 75). Haastattelu kohdistuu valittuihin teemoihin puolistrukturoidulla menetelmällä siten, että valmiita vastausvaihtoehtoja ei ole. Merton, Fiske ja Kendall (1956) kutsuvat teemahaastattelua myös kohdennetuksi haastatteluksi (the focused interview). Lähtöajatuksena kohdennetussa haastattelussa on se oletus, että haastateltavat ovat kokeneet jonkun tietyn tilanteen. Olennaista on myös se, että tutkija on etukäteen perehtynyt tutkittavaan ilmiöön, sen rakenteisiin ja prosesseihin. Tutkittavan ilmiön tilanne-analyysin avulla tutkijalle syntyy tietynlainen oletus tutkittavasta

ilmiöstä ja sitä määrittävistä piirteistä. Tämän jälkeen tutkija voi alkaa hahmotella haastattelurungossa esiintyviä teemoja. (Hirsjärvi & Hurme 2014, 47.)

Teemahaastattelun runkoa laatiessa, kysymysten sijaan laaditaan teema-alueluettelo. Tutkittava ilmiö eritellään osa-ilmiöihin, joista muodostuu haastattelun teemat. (Hirsjärvi & Hurme 2014, 66.) Tässä tutkimuksessa teemojen käsittelyä ohjasin tarkennetuilla, avoimilla kysymyksillä. Kysymyksillä ohjattu teemahaastattelu oli tarpeellinen maastopyöräilyn olosuhdeilmiön ollessa kytköksissä hyvin yksityiskohtaisiin asioihin, kuten kaavoitukseen ja maanomistukseen, poikkihallinnollisuuteen ja luontoliikuntaan. Tarkennettujen kysymysten avulla halusin varmistua kaikista pienistäkin tekijöistä, jotka ohjaavat maastopyöräilyn olosuhdeytötä tai ovat siihen kytköksissä. Ilmiön etukäteisperehtymisellä ei ollut mahdollista selvittää täysin spesifisti esimerkiksi kaikkia päätöksentekoprosesseja ja niiden vaihteita, mitä maastopyöräilyn olosuhteisiin liittyy. Tarkennettujen kysymysten tavoitteena oli myös käydä tutkittava ilmiö kauttaaltaan hyvin yksityiskohtaisesti läpi. Haastattelut siis perustuivat teemahaastattelumetodin periaatteisiin teemoista, mutta tarkennetut kysymykset mahdollistavat ilmiön yksityiskohtaisemman ja spesifimmän tarkastelun.

Tässä tutkimuksessa tutkittava ilmiö on maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämisprosessit, niihin liittyvät haasteet ja mahdollisuudet. Tutkittavan ilmiön osa-alueet, eli teemat, on valittu sen mukaan, kenelle haastattelu on kohdistettu. Koska tutkimuksessa haastatellaan kahta eri sektoria, julkista ja kolmatta sektoria, on teemat valittu niiden intressien ja näkökulmien pohjalta. Seuraavassa kuviossa on eritelty, mitä teemoja kunkin sektorin kohdalla käsiteltiin.

KUVIO 1. Teemahaastattelujen teemat

Kaupunki	Pyöräilyseura
Ulkoliikunnan asema kaupungin liikuntapolitiikassa Maastopyöräilyreitit Reititystyö Tiedolliset valmiudet Tiedottaminen Yhteistyö seurojen kanssa Organisaation ja liikuntapalvelutuotannon muutokset	Maastopyöräilyreitit Tiedon haku Virallisen ulkoilureitin status Vuorovaikutus kaupungin kanssa Vaikutusmahdollisuudet Maastopyöräilyn edunvalvonta

Näiden teemojen lisäksi haastatteluissa käsiteltiin aiheita, jotka olivat sillä hetkellä tutkimuskaupungille ajankohtaisia maastopyöräilyn näkökulmasta. Esimerkiksi Jyväskylän pyöräilyseuran haastattelurungon yhtenä ylimääräisenä teemana oli Laajavuori ja Rovaniemen paikallisen pyöräilyseuran kanssa keskusteltiin teemoista Ounasvaara ja Rollo MTB -hanke. Kohdespesifien teemojen kehittäminen on vaatinut tutkijalta etukäteisperehtymistä tutkimuskaupunkeihin ja siellä vallitseviin maastopyöräilyolosuhteisiin. Jokaisen haastattelun teemahaastattelurungot ovat nähtävissä liitteissä 1-4.

6.5 Tutkimuksen haastateltavat

Tutkimuksen haastateltavat valikoituvat tutkimuspaikkakuntien ja niiden sen hetkisten maastopyöräilyolosuhteiden mukaisesti. Koska tutkimuksen päätavoitteena oli löytää tietoa maastopyöräilyn olosuhteiden nykytilasta ja niiden kehittämisestä sekä mahdollisuuksista, oli luonnollista valita haastateltaviksi sellaiset tahot, jotka pystyvät näihin asioihin konkreettisesti vaikuttamaan. Siksi haastateltaviksi valikoituivat Jyväskylän ja Rovaniemen kuntien liikuntatoimet ja paikalliset pyöräily- tai maastopyöräilyseurat, Jyväskylän Pyöräilyseura (JYPS) ry ja Ounaksen Pyörä-Pojat (OPP) ry. Liikuntatoimista valitsin haastateltavaksi sellaiset virkamiehet, jotka ovat joko toteutus- tai päätösvastuussa ulkoiluolosuhteisiin

liittyvissä asioissa. Jyväskylässä haastateltavana olivat liikuntajohtaja Pekka Sihvonen ja ulkoilualueiden esimies Kari Häkkinen. Jyväskylän Pyöräilyseurasta haastateltavaksi valikoitui seuran puheenjohtaja Teemu Tenhunen. Alun perin haastatteluun piti tulla mukaan myös yksi seuran keskeisimmistä pyöräilyaktiiveista, mutta sairaustapauksen vuoksi haastateltavaksi päätyi vain seuran puheenjohtaja. Kaikki Jyväskylän haastateltavat antoivat lupansa nimien käyttöön, ja siksi kutsunkin heitä tutkimuksessani oikeilla nimillä.

Rovaniemen kaupungin virkamiesten haastattelua käsittelemäni tutkimuksessani anonymisoin heidän toiveestaan. Joka tapauksessa henkilöt ovat keskeisessä asemassa ulkoiluolosuhteisiin liittyvässä päätöksenteossa ja toteutuksessa, niin kuin alussa mainittiin. Paikallisen pyöräilyseuran, Ounaksen Pyörä-Poikien ryhmähaastatteluun osallistuivat seuran johtokuntaan kuuluva Olli Lehtoranta ja kilpailutoiminnassa sekä kilpailureittien tekemisessä keskeisesti mukana oleva seuran jäsen Hannu Jänkälä. Haastateltavien valinnan kannalta oli keskeistä perehtyä myös etukäteen kaupunkeihin ja niissä vallitseviin maastopyöräilyolosuhteisiin. Koska Rovaniemellä oli juuri päättynyt maastopyöräilyn edistämishanke, koin tarpeelliseksi haastatella lyhyesti myös hankkeen päätoteuttajan, Rovaniemen Kehitys Oy:n edustajaa, hankkeen tavoitteista sen etenemisestä ja toteutuksesta. Haastateltavakseni valikoitui Rovaniemen maastopyöräilyn edistämishankkeen, Rollo MTB:n ohjausryhmään kuuluva kehittäjäpäällikkö Jaakko Finne. Hankkeen projektipäällikkö ei ollut haastateltavissa, koska hänen työsuhteensa oli hankkeen loppumisen myötä myös päättynyt.

Kaiken kaikkiaan haastatteluaineisto koostuu siis viidestä haastattelusta, joista kolme on ryhmähaastatteluja ja kaksi yksilöhaastatteluja. Kaikki haastattelut perustuvat teemahaastattelurunkoihin, jotka lähetettiin haastateltaville etukäteen ennen varsinaista haastattelua. Haastattelurungon teemat ja kysymykset vaihtelivat hieman sen mukaan, kenelle haastattelu oli kohdistettu. Kunnan virkamiesten haastattelurungossa korostuivat liikuntapolitiikkaan liittyvät teemat, kun taas pyöräilyseurojen haastattelun teemat liittyivät enemmän seuratyöhön ja maastopyöräilyn vallitseviin olosuhteisiin. Rovaniemen Kehitys Oy:n haastattelussa ei käytetty varsinaista haastattelurunkoa, koska haastattelun tarkoitus oli vain yksinomaan perehtyä Rovaniemellä tapahtuneeseen maastopyöräilyn edistämishankkeeseen perusteellisesti. Tämän lisäksi tieto haastattelun mahdollisuudesta tuli vain hyvin lyhyellä varoitusajalla, eikä alkuperäisiin haastatteluun suunnitelmiin edes kuulunut haastatella Rovaniemen Kehitys Oy:tä. Rovaniemen Kehitys Oy:n haastattelua lukuun ottamatta kaikki haastattelut kestivät vähintään tunnin ja enintään puolitoista tuntia. Rovaniemen Kehitys Oy:n

haastattelu kesti noin 20 minuuttia, koska tarkasteltava asiakas (Rollo MTB- hanke) oli hyvin tiivis.

Jokaisen haastattelun jälkeen kirjoitin vapaamuotoista haastattelupäiväkirjaa, jonka tarkoituksena oli koota yhteen niitä ajatuksia ja tunteita, mitä kukin haastattelu minussa tutkijana herätti. Haastattelupäiväkirjassa käsiteltiin monenlaisia asioita, kuten haastattelun yleistä ilmapiiriä ja sen muutoksia haastattelun aikana, haastateltavien käyttäytymistä ja reaktioita sekä haastattelijan yleisiä tuntemuksia haastattelutilanteesta. Haastattelupäiväkirjaa hyödynsin tutkimustulosten johtopäätöksissä ja pohdinta -osioissa, joissa korostuvat myös omat tulkintani haastattelutilanteista ja niiden kulusta. Hyödynsin päiväkirjamerkintöjä esimerkiksi pohdintoihin pari- ja yksilöhaastattelujen eroista, joita tarkastelen myös myöhemmin tässä tutkimuksessa.

6.6 Haastatteluaineiston analyysi

Haastattelujen litteroinnit tehtiin heti haastattelujen jälkeen. Litterointi suoritettiin pääosin sanatarkasti, mutta joitain toistuvia täytesanoja tai -lauseita jätettiin litteroinnin ulkopuolelle, koska haastattelun tarkoitus oli saada nimenomaan tietoa tutkittavasta ilmiöstä, ei varsinaisesti haastateltavista. Haastateltavien mielipiteet osoittautuivat tutkimuksen kannalta tosin merkittäväksi osa-alueeksi, jolloin mielipiteitä ilmaistaessa litteroinnissa kiinnitettiin erityisen paljon huomiota sen sanatarkkaan taltioimiseen. Haastattelut ja litterointi toteutettiin noin puolentoista kuukauden aikana, jonka tuloksena oli tasan 80 sivun kokoinen haastatteluaineisto.

Litteroinnin jälkeen seuraava vaihe oli aineiston analysointi. Ennen varsinaisen aineiston analyysin alkua aineisto saattaa näyttäytyä vieraana tutkimuskysymyksiin nähden: haastattelukysymykset eivät vastaa tutkimuskysymyksiä ja haastateltavat eivät selkeästi kerro suoraan tutkimuksen tuloksia. Tällaisessa tilanteessa tutkimushaastatteluissa on tärkeää korostaa sanaa *tutkimus*, jolloin haastatteluaineisto on nähtävä arvoituksena ja mahdollisten uusien kysymysten lähteenä. Tutkimuksen tarkoitus ei ole saattaa julkisuuteen nokkelaa sanailuleikkiä tai haastattelun parhaita paloja, mikä on tyypillistä esimerkiksi journalistiselle haastattelulle. Jotta haastatteluaineisto antaisi tutkijalle vastauksia häntä askarruttaviin kysymyksiin, on myös aineistolle esitettävä omat analyttiset kysymyksensä. (Ruusuvoori ym. 2010, 9-10.) Koska varsinaisia tutkimuskysymyksiä ei haastattelurungossa esitetty

haastateltaville, oli haastattelun teemat ja niihin liittyvät kysymykset valittava huolellisesti, jotta näitä tutkimuskysymyksiä voi kysyä varsinaiselta aineistolta. Näin voi olla varma siitä, että aineisto antaa vastauksia tutkimuskysymyksiin. Tutkimuskysymysten ympärille rakentuvat myös aineistolle esitettävät analyttiset kysymykset, jotka ovat yleensä mitä ja miten -kysymyksiä (Ruusuvuori ym. 2010, 16). Näin saadaan esille tutkittavan ilmiön, maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämisprosessien ominaisuuksia.

Haastatteluaineiston analyysissä nousee esille kolme osatehtävää, joiden avulla varsinainen analyysi rakentuu. Ne ovat luokittelu, analysointi ja tulkinta, joiden painotus voi kuitenkin vaihdella paljon tutkijakohtaisesti (Ruusuvuori ym. 2010, 11). Oman tutkimusaineistoni analyysissä luokittelu, analysointi ja tulkinta ovat kulkeneet hyvin vahvasti käsi kädessä, eikä analyysi ole edennyt selkeästi osatehtävä kerrallaan. Luokittelua tehtäessä olen jatkuvasti samaan aikaan sekä analysoinut ja tulkinnut esimerkiksi niitä valintoja, joita luokittelussa teen. Analysoinnin ja tulkinnan ohella olen siis pyrkinyt koko ajan perustelemaan omia valintojani aineiston analysoinnin eri vaiheissa.

Lähestyn haastatteluaineistoani aineistolähtöisellä sisällönanalyysillä. Aineistolähtöinen laadullinen, eli induktiivinen analyysi on Milesin ja Hubermanin (1994) mukaan kolmivaiheinen prosessi: 1) aineiston pelkistäminen, 2) aineiston ryhmittely ja 3) aineiston teoreettisten käsitteiden luominen. (Tuomi & Sarajarvi 2009, 108.) Induktiivisen analyysin ensimmäisessä vaiheessa haastatteluaineisto ensin litteroitiin, minkä jälkeen varsinainen tekstisisältö purettiin. Konkreettisesti tekstin purkaminen tapahtui lukemalla litteroituja haastatteluja useampaan kertaan läpi, ja merkitsemällä sieltä yliviiavaustussilla aineiston kannalta keskeisiä asioita ylös. Tämän jälkeen merkatut sisällöt pelkistettiin lyhyisiin lausemuotoihin (poimintoihin) siten, että tutkimusongelmien kannalta olennaisia asioita saatiin kirjattua ylös listaksi.

Esimerkkejä purkuprosessista:

”Mutta kesällähan tietysti, ja keväällä tehään, lumet sulaa ja kaikki, niin sinnehän tulee vesivahinkoja ja monttuja ja kaikkea. Niitä kunnostetaan sitä mukaa kun niitä löydetään ja tiedetään.”

➔ *Poiminto: Kesäreittien kunnostus ongelmien löydyttyä*

”—jos me aatellaan, että meillä on tällöinen metsäautotie. Niin se leveys on suurin piirtein sama kun meidän ison liikunta...virallisen liikuntareitin leveys. Niin kyllä siinä mahtuu

kulkemaan. Ihan varmasti. Emmää nää siinä mitään ongelmaa. Koska ne on yleensä sellaisia ne reitit. ”

➔ *Poiminto: Virallisille reiteille mahtuu useampi käyttäjä*

Kun kaikki litterointiaineistot oli käyty läpi, muodostui lista haastattelujen keskeisistä sisällöistä. Tämän jälkeen alkoi varsinainen pelkistämisen vaihe. Tässä vaiheessa varsinainen aineiston sisältö saadaan selville. Pelkistysvaiheessa poiminnot muutetaan lyhyiksi pelkistyksiksi, ja varsinaista aineiston kokonaisvaltaista luokittelua aletaan jo luonnostella. Luokittelu on yksinkertaisimmillaan aineiston pilkkomista ja ryhmittelyä eri aihepiirien mukaan. Pelkistystä tehdessä tausta-ajatuksena pidettiin jatkuvasti luokittelua, joka varsinaisista pelkistyksistä alkaa muodostua. Luokitteluvaiheessa korostuu erityisesti se, mitä kustakin teemasta on tarkalleen ottaen sanottu (Tuomi & Sarajärvi, 93).

Esimerkkejä pelkistyksistä:

Poiminto	Pelkistys
<i>”Kesäreittien kunnostus ongelmien löydyttyä”</i>	Reittien kunnossapito
<i>”Virallisille reiteille mahtuu useampi käyttäjä”</i>	Maastoreittien monikäyttöisyys

Pelkistämisen lopputuloksena on tiivistetty informaatio tutkimusaiheesta, jolloin kaikki tutkimukselle epäolennainen aineisto jää tutkimuksen ulkopuolelle (Tuomi & Sarajärvi 2009, 109). Tässä aineiston analysoinnin vaiheessa ollaan vielä hyvin tiiviisti tekemisissä varsinaisen aineiston, haastattelujen litterointien kanssa.

Induktiivisen analyysin toisessa vaiheessa keskitytään aineiston ryhmittelyyn, mikä on tässä tutkimuksessa toteutettu luokittelemalla. Tässä vaiheessa analysoinnin kohteena ovat edellisessä vaiheessa tehdyt pelkistykset, ja varsinainen litterointidata jää analysoinnin ulkopuolelle hetkeksi. Aineiston ryhmittelyn tavoitteena on muodostaa analyysikehys luokittelun avulla. Pelkistetyt ilmaukset ryhmiteltiin yhtäläisten ilmaisujen joukoksi siten, että samaa tarkoittavat ilmaisut yhdistettiin samaan kategoriaan, minkä jälkeen kategorialle annettiin sen sisältöä kuvaava nimi. Näitä kategorioita kutsutaan myös aineistoanalyysin luokiksi. Luokkien luominen on aineistolähtöisessä analyysissä kriittinen vaihe, koska tutkijan on päätettävä oman tulkintansa mukaan ne perustelut, joiden mukaan jokin tietty ilmaisu kuuluu

tiettyyn luokkaan. Tämän jälkeen analyysiä jatkettiin yhdistelemällä samansisältöisiä luokkia toisiinsa, jolloin muodostui yläluokkia (Tuomi & Sarajärvi 2009, 101.) Yläluokkien muodostamisen vaiheessa aineistolta kysytään tutkimuskysymyksiin liittyviä analyttisiä kysymyksiä ja pohditaan, mitkä asiat liittyvät juuri tiettyyn tutkimuskysymykseen. Näin analyttisistä kysymyksistä muodostuu pääluokka yläluokille. Analyysikysymysten asettamisen avulla myös operationalisoidaan varsinaiset tutkimuskysymykset, joiden keskeinen tema on maastopyöräilyn kehittämisprosessit. Aineistolle esitetyt analyttiset kysymykset ovat:

1. Millaisia tekijöitä, asioita, suhteita ja toimijoita liittyy maastopyöräilyn olosuhdetyön kehittämisprosesseihin?
2. Minkälaisia syitä ja suhteita liittyy maastopyöräilyn olosuhdetyön kehittämisprosessien haasteisiin?
3. Millaisia rakenteita, suhteita ja asioita liittyy maastopyöräilyn olosuhdetyön kehittämisprosessien mahdollisuuksiin?

Esimerkkinä aineiston luokitteluprosessista käytän analyysitaulukoista yhtä, joka perustuu ensimmäiseen analyttiseen kysymykseen maastopyöräilyn olosuhteisiin liittyvistä tekijöistä, asioista, suhteista ja toimijoista. Taulukossa on vain osa koko analyysitaulukosta, joka esitellään tarkemmin tulososiossa.

TAULUKKO 1.

Maastopyöräilyn edistämistoimenpide seuran aloitteesta	Pf	Seurojen edistämistoimet	Maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämisprosessit
Maastopyöräilyyn liittyvät palvelut seuran vastuulla	Ob		
Tiedotuksen vastuukysymys	Ge		
Maastopyöräilyn kehittämishankkeet	Pe		
Seuran ja kunnan välinen yhteistyö	Hb	Olemassa olevat yhteistyöprosessit	
Eri tahojen olemassa oleva yhteistyö	Pg		

Koska tutkimuksen aineiston analyysissä luokittelu oli hyvin keskeisessä roolissa, käytän tekemistäni vaiheista nimityksiä ensimmäisen vaiheen luokitus, toisen vaiheen luokitus ja kolmannen vaiheen luokitus. Luokittelussa käytin apuvälineenä aakkoskoodaamista. Ensimmäisen vaiheen luokituksessa kaikki aineistosta tehdyt pelkistykset koodattiin rivi riviltä siten, että samaan teemaan liittyvät pelkistykset nimettiin samalla kirjaimella. Seuraava vaihe

oli pohtia samoille kirjainkoodeille niitä yhteisesti kuvaava luokka, jonka jälkeen kirjaimille muodostui myös alaluokkia. Esimerkki käyttämästäni koodijärjestelmästä: A = reititystyö (Aa_reititystyön vastuun jakautuminen, Ab_eri sektorien välinen yhteistyö reitityksessä, Ac_reittien ylläpito, jne.), B = kaavoitus ja maanomistusasiat (Ba_kaavoituksen merkitys reitityksessä, Bb_maanomistuksen merkitys reitityksessä, Bc_reittejä katkaisevat tekijät, jne.). Ensimmäisen vaiheen luokituksessa pääluokkia (A-Q) muodostui yhteensä 17, kun taas alaluokkia (Aa-Qc) muodostui 99 kappaletta. Kirjainkoodeja käytettiin excel-taulukoinnin ominaisuuksien vuoksi, koska se helpotti suuren luokkamäärän hallintaa.

Toisen vaiheen luokituksessa alettiin tarkastella ensimmäisessä vaiheessa tehtyjä alaluokkia analyyttisten kysymysten valossa. Työ tapahtui ”ajatuskarttamaisesti” hahmottelemalla paperille kaikki ne alaluokat, jotka liittyivät analyyttisiin kysymyksiin. Jokainen analyyttinen kysymys käsiteltiin tähän tapaan erikseen. Ajatuskartan muodostamisen jälkeen alaluokista muodostettiin uusia luokkia (toisen vaiheen luokitus), jolloin olennaiset teoreettiset käsitykset tutkimuskysymysten kannalta alkoivat muodostua. Näin jokaiselle analyyttiselle kysymykselle muodostui oma analyysikuvionsa. Ohessa esimerkki ensimmäisestä analyysikysymyksestä muodostunut analyysikuvio.

KUVIO 2.



Luokittelun keinoin tehdyn analysointiprosessin loppuvaiheessa käytetään yleensä rajattua analyysikehystä, kun teoriaa testataan (Laine ym. 2007, 20). Tällaisen varsinaisen analyysikehysten luominen tässä tutkimuksessa on yleistettävyyden kannalta ongelmallista, koska tutkittava joukko on varsin pieni, ja se perustuu vain pienen ihmisjoukon näkemyksiin ja mielipiteisiin maastopyöräilyn olosuhteista. Siksi teorian testaamiseen tarkoitettua analyysikehystä ei tässä tutkimuksessa tehty.

Aineiston monivaiheisen analysoinnin jälkeen lopputuloksena olivat selkeät analyysitaulukot jokaisesta analyytisistä kysymyksestä. Ennen varsinaisten tulosten puhtaaksi kirjoittamista kävin kaikki haastattelut vielä kerran läpi analyytisistä kysymyksistä muodostuneiden analyysitaulukoiden avulla. Tällä tavalla aineistosta oli helppo etsiä tutkimuskysymysten kannalta keskeisimmät asiat. Tämän jälkeen varsinaisen aineiston purkaminen tekstin muotoon alkoi. Tulos -osio on kirjoitettu tässä tutkimuksessa analyysitaulukoita hyödyntäen. Analyytiset kysymykset on tulososiossa jaettu kolmeen eri kappaleeseen siten, että jokaisessa kappaleessa tarkastellaan yksitellen analyysikysymyksiä vuorollaan. Analyytiset kysymykset perustuvat kahteen ensimmäiseen tutkimuskysymykseen (1. Millaisia maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämisprosesseja on ollut Jyväskylässä ja Rovaniemellä?, 2. Millaisia mahdollisuuksia ja haasteita liittyy Jyväskylän ja Rovaniemen maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämiseen?), ja niihin tutkimuksen tuloksillakin pyritään vastaamaan. Kolmatta tutkimuskysymystä (3. Miksi maastopyöräilyyn liittyvät politiikkaprosessit eroavat toisistaan Jyväskylässä ja Rovaniemellä?) käsittelen tutkimukseni johtopäätöksiä ja pohdintaa sisältävissä osioissa (luku 10).

7 MAASTOPYÖRÄILYN OLOSUHDETYÖN KEHITTÄMISPROSESSIT

Ensimmäisen tutkimuskysymyksen tarkoituksena oli selvittää, millaisia asioita, tekijöitä, suhteita ja toimijoita liittyy maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämisprosesseihin. Tutkimuskysymyksessä nousee keskeisesti esille sana *prosessi*. Kehittämisprosesseista puhuttaessa keskeisiksi nousevat kaikki maastopyöräilyn olosuhteiden eteen tehdyt asiat, joita aineistosta on tunnistettu jo tehdyksi. Lähestyn tutkimuskysymystäni kuuden eri teeman kautta, jotka ovat muodostuneet aineiston analysoinnin ja luokittelun avulla. Ensimmäiseksi määrittelen ne keskeiset avaintoimijat, jotka ovat olleet tärkeässä asemassa maastopyöräilyn olosuhteiden kannalta. Tämän jälkeen kuvaan niitä keskeisiä yhteistyön muotoja, joita olosuhteiden kehittämisen kannalta on olemassa. Seuraavaksi siirrän tarkastelun niihin edistämistoimenpiteisiin, mitä Rovaniemen ja Jyväskylän kaupungit sekä paikalliset pyöräilyseurat ovat tehneet maastopyöräilyn eduksi, minkä jälkeen tarkastelen maastopyöräilyn edunvalvontaa ja sen nykytilaa tutkimuskaupungeissa. Lopuksi kuvaan niitä keskeisiä maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämiskohteita ja -tarpeita, joita aineistosta nousee esille.

Analyysitaulukosta näkyy koko se aineiston analysoinnin monivaiheinen prosessi, josta selviää myös luokittelun tie alaluokista yläluokkiin ja lopulta päätteeseen, eli tutkimuskysymykseen.

TAULUKKO 2.

PELKISTYS	KOODI	LUOKKA	PÄÄLUOKKA
Aktiivien merkitys lajin kehittämiseksi	Oa	Avaintoimijoiden määrittely	Maastopyöräilyn olosuhdetyön kehittämisprosessit
Seuraan kuulumattomien harrastajien merkitys	Od		
Seurojen rooli palvelujen tarjoajina	Hc		
Liikuntatoimen merkitys	Bh		
Kaavoitustoimen merkitys reittityössä	Ba		
Maanomistajien merkitys reittityössä	Bb		
Seuran ja kaupungin välinen yhteistyö	Hb	Olemassa olevat yhteistyöprosessit	
Eri tahojen olemassa oleva yhteistyö	Pg	Kaupungin edistämistoimet	
Merkityt reitit maastossa: ladut mp reitteinä	Eb		
Reitityksen suunnittelu	Ad		
Reittien ylläpito	Ac		
Virkistysalueiden selvitys	Pa		
Maastoreittien monikäyttöisyys	Cb		
Reagointi pyöräilyn lisääntymiselle	Lc		
Maastopyöräilyn edistämistoiminto seuran aloitteesta	Pf	Seurojen edistämistoimet	
Maastopyöräilyyn liittyvät palvelut seuran vastuulla	Ob		
Tiedotuksen vastuukysymys	Ge		
Maastopyöräilyn kehittämishankkeet	Pe		
Maastopyöräilyn edunvalvonta	Db	Maastopyöräilyn edunvalvonta	
Kaupungin rooli edunvalvojana	Da		
Eri sektorien välinen yhteistyö reitityksessä	Ab	Keskeiset kehittämiskohteet	
Kaupungin virallisten reittien käyttö	Ag		
Reittien tiedotuskanavat	Bb		
Polkujen merkitys liikuntapaikkana	Na		

7.1 Avaintoimijoiden määrittely

Maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämisen kannalta keskeisiä avaintoimijoita on useita. Niistä tärkeimmät ovat kuitenkin pyöräilyseurat ja niihin kuuluvat maastopyöräilyaktiivit, seuraan kuulumattomat harrastajat, paikalliset liikuntatoimet, kaavoituksesta vastaavat ja maanomistajat. Pyöräilyseurat ovat olennaisesti keskeisessä asemassa maastopyöräilyn olosuhdetyössä. Rovaniemen ja Jyväskylän pyöräilyseuroissa on kuitenkin keskeisiä eroavaisuuksia, jotka vaikuttavat osaltaan siihen, missä määrin niitä voidaan luonnehtia keskeisiksi avaintoimijoiksi. Rovaniemellä toimiva Ounaksen Pyörä-Pojat (OPP) ry on noin sadalla jäsenellään seurana melko pieni. Se edustaa ensisijaisesti kilpapyöräilijöitä, mutta toisaalta se on ainoa seura Rovaniemellä, joka ajaa myös maastopyöräilijöiden asioita.

Jyväskylän Pyöräilyseura (JYPS) ry poikkeaa OPP ry:stä ensinnäkin edustamansa joukon puolesta ja toisena sen koon puolesta. JYPS ry edustaa kilpapyöräilijöiden lisäksi myös kuntopyöräilijöitä ja seuran suosituin laji on sen puheenjohtaja Teemu Tenhusen mukaan maastopyöräily. Kuntopyöräilijöiden kuuluminen seuraan kasvattaa sen jäsenmäärää jo niin paljon, että ainakin Jyväskylässä seuraa voidaan luonnehtia hyvin keskeiseksi avaintoimijaksi. Vaikka OPP ry on seurana pieni ja puhtaasti kilpapyöräilytoimija, on se Rovaniemen seudulla keskeinen maastopyöräilyn avaintoimija, koska se on tällä hetkellä ainoa Rovaniemen seudulla toimiva pyöräilyseura ja sitä kautta myös pyöräilyn edunvalvoja.

Aktiivien merkitys lajin kehittämiseksi on tärkeässä asemassa erityisesti silloin, kun paikallinen pyöräilyseura on pieni ja seuran ”puuhamiehien” määrä on myös marginaalinen. Tämä oli havaittavissa etenkin Rovaniemellä, missä Ounaksen Pyörä-Pojat on muiden urheiluseurojen rinnalla pieni. Koska kyseessä on kilpaurheiluseura, ei sillä ole myöskään kuntopyöräilijäjäseniä. JYPS:n edustama joukko on taas huomattavasti laajempi, jolloin aktiivisia maastopyöräilijöiden ajajia seurasta löytyy myös luonnollisesti enemmän. OPP ry:n mukaan Rovaniemeltä puuttuu selkeästi tällä hetkellä innokkaita aktiiveja. Toisaalta, vaikka aktiiveja seurassa olisikin, saattaa yksinkertaisesti seuran pieni koko vaikeuttaa aktiivien esille tulon haastavuuteen:

” - - bmx-rata voitaisiin nopeasti järjestää ja tehdä, mutta siitä toisaalta on puuttunut myöskin innokas asian vetäjä täältä Rovaniemen seudulta päin, - - ” Olli Lehtoranta, OPP ry

”Meitä on niin vähän, meillä on pieni ääni. Enemmän kun saisi innostuneita ihmisiä, niin äänikin olisi vähän kovempi.” Hannu Jänkälä, OPP ry

Seuraan kuulumattomat harrastajat ovat seurojen ja aktiivien ohella yksi tärkeä avaintoimija. Erityisesti Rovaniemellä yhdistystoimintaan kuulumattomien maastopyöräilijöiden määrä on suuri, koska heitä edustavaa pyöräilyseuraa ei ole kaupungissa tarjolla. Toisaalta Jyväskylässäkin seuraan kuulumattomien maastopyöräilijöiden määrä on todennäköisesti suuri, koska emme voi olettaa, että kaikki harrastajat kuuluisivat yhdistystoimintaan. Näiden yhdistystoimintaan kuulumattomien maastopyöräilijöiden ääntä on usein vaikeaa saada esille ja kuuluviin, koska maastopyöräily tapahtuu usein suojaisissa maastoissa ja hyvin laajalla alueella, minkä vuoksi laji ei ole katukuvassa erityisen näkyvä.

”Tuolla on todella paljon pyöräilijöitä, jotka eivät liity mihinkään yhdistykseen, pyöräilyyn liittyvään yhdistykseen tai urheiluseuraan. Ja sitä kautta, ei meillä ole sitä kollektiivista ääntä käytännössä olemassakaan.” Olli Lehtoranta, OPP ry

Liikuntatoimien merkitys avaintoimijana korostui aineistossa, etenkin pyöräilyseurojen näkökulmasta. Seuratoiminta kaipaisi rinnalleen myös kaupungin panostusta, jotta maastopyöräilyn olosuhteita olisi mahdollista kehittää. Kaupunkien virkamiehet taas korostavat aktiivien merkitystä olosuhteiden kehittämisessä. Koska liikuntatoimien yksi tärkeimmistä tehtävistä on toimia erilaisten urheilulajien olosuhteiden edunvalvojana, on sen merkitys maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämisenkin kannalta hyvin olennainen. Maastopyöräilyn näkökulmasta liikuntatoimen yksi tärkeimmistä tehtävistä on toimia kaavoituksen valvojana. Jotta kaavoitusvaiheessa otettaisiin huomioon keskeiset ja suositut liikunta- ja maastoreitit, on liikuntatoimen oltava keskeisessä roolissa myös sen suunnittelussa. Liikuntatoimen päätöksen alaisuudessa ovat myös uudet maastoreitit ja niiden perustaminen. Usein liikuntatoimella on käytettävissään myös enemmän resursseja maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämiseen, kuin mitä esimerkiksi pienellä seuralla olisi.

Niin kuin edellä jo mainittiin, kaavoittajat ovat myös yksi merkittävä avaintoimija maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämisessä. Maastoreitit ovat maastopyöräilyn tärkein resurssi. Kaavoituksen merkitys maastopyöräilyn olosuhdetyössä nousee esille erityisesti silloin, kun kaavoitus ei ota huomioon suuressa suosiossa olevia, itsestään muodostuneita maastoreittejä ja -polkuja. Sekä Rovaniemellä että Jyväskylässä on törmätty usein esimerkiksi siihen, että suosittu luontoreitti katkeaa rakentamisen alle, koska sitä ei ole otettu kaavoitusvaiheessa huomioon. Kaavoittajien ohella maanomistajat ovat tärkeä avaintoimija maastopyöräilyn olosuhdetyön kehittämisessä. Tämä korostuu etenkin Rovaniemellä, missä on paljon yksityisessä maanomistuksessa olevia maakaistaleita. Suositut maastopyöräreitit saavat kulkea jopa sadan eri maanomistajan maan läpi. Jotta reiteistä voitaisiin tehdä virallisia, on tehtävä ulkoilureittitoimitukset, jotka ovat usean maanomistajan kanssa kuitenkin usein raskaita prosesseja. Myös JYPS ry:n Teemu Tenhunen näkee maanomistussuhteet maastopyöräilyreittien kannalta hankalaksi.

” – on mahdotonta saada yhtenäisiä lupia tämmöiseen pirstaloituneeseen maa-alueeseen, ellei siinä ole kunnan tai valtion roolia mukana, että voi ikään kuin pakottaa. ” Olli Lehtoranta, OPP ry

”Reittien mainostaminen on vähän siinä ja tässä sitte... että maanomistajat hermostuu siitä jos mennään kertomaan että tässä on meillä maastopyöräilyreitti, että pitäis ulkoilureittitoimitukset käydä läpi niistä.” Teemu Tenhunen, JYPS ry

” En tiedä tarkkaan, mutta ne on aika raskaita prosesseja semmoset hoitaa.” Rovaniemen virkamiehen kommentti ulkoilureittitoimituksiin

7.2 Olemassa olevat yhteistyöprosessit

Maastopyöräilyn olosuhteita tarkastellessa on tärkeää tunnistaa jo ne olemassa olevat yhteistyöprosessit, mitä niihin liittyy. Maastopyöräilyseurojen ja kaupunkien välinen yhteistyö on molemmissa tutkimuskaupungeissa hyvin erilaista ja toimii eri mittakaavoissa. Jyväskylässä liikuntatoimen ja JYPS ry:n välinen yhteistyö on hyvin tiivistä ja sillä on jo suhteellisen pitkät perinteet. JYPS ry:n puheenjohtaja Teemu Tenhusen mukaan harva seura on yhtä hyvässä asemassa kuin he, viitaten tällä siihen suoran kontaktin määrän suuruuteen, mitä Jyväskylän liikuntatoimella ja JYPS ry:llä on. Myös Jyväskylän liikuntatoimen mukaan JYPS ry:n aktiivinen yhteydenpito on ainutlaatuista muihin kolmannen sektorin toimijoihin verrattuna. Liikuntatoimi myös pyrkii omien sanojensa mukaan olemaan mukana seuran kokouksissa, koska he kokevat saavansa sieltä uusia näkökulmia sekä harrastajien toiveita ja näkemyksiä lajien kehittämiseksi. Yhteistyö nähdään siis molemmin puolin hyvin myönteisenä. Tätä selittää osittain varmasti Jyväskylän Pyöräilyseuran suuri jäsenmäärä, johon kuuluvat kilpamaastopyöräilijöiden lisäksi kuntomaastopyöräilijät. Näin isolla seuralla on myös enemmän vaikutusvaltaa omia intressejä tukeviin päätöksentekoprosesseihin. Jyväskylä on myös tunnettu pyöräilyä edistävänä kaupunkina. Pyöräiteihin ja reitteihin on vuosien aikana satsattu paljon, mikä näkyy esimerkiksi vuosittain järjestettävänä pyöräilyviikkona, jossa kaksi keskeistä järjestäjää ovat Jyväskylän kaupunki ja JYPS ry. Pyöräilyn olosuhteiden aktiivinen kehittäminen edesauttaa väistämättä myös maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämistä. Toisaalta JYPS ry:n puheenjohtaja Teemu Tenhusen mukaan Jyväskylän liikuntatoimella ei ole selkeää virallista linjaa tai suuntaa maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämisessä, ja käytännössä sen eteen ei ole hirveästi edistystoimenpiteitä tehty. Siksi suurin osa edistämistoimenpiteistä jää seuran vastuulle.

Rovaniemellä yhteistyöprosessien olemassa oleva tilanne on hyvin toisenlainen kuin Jyväskylässä, johtuen useasta syystä. Niin kuin edellä jo mainittiin, paikallinen pyöräilyseura OPP ry on jäsenmäärältään hyvin pieni ja se edustaa ensisijaisesti kilpapyöräilijöitä. Siksi myös kuntomaastopyöräilijöiden kollektiivista ääntä on hyvin haastavaa saada kuuluviin. Tämän vuoksi seuran ääni jää helposti pieneksi ja maastopyöräily jää muiden suurien lajien varjoon. Rovaniemellä ei ole myöskään panostettu pyöräilyn ja pyöräreittien edistämiseen ainakaan niin näkyvästi kuin Jyväskylässä. OPP ry:n mukaan se ei ole seurana koskaan käynyt mitään strategia – tai visiokeskusteluita maastopyöräilyn olosuhteista kaupungin viranomaisten kanssa, muuten kuin Rollo MTB -hankkeen osalta. Kuitenkin selvästi suurin osa maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämistöistä jää yhdistysten, seuratoimijoiden ja innokkaiden harrastajien harteille, kuten Jyväskylässäkin. Toisin kuin Jyväskylässä, Rovaniemellä on huomattavissa selkeä kommunikoinnin puute seuran ja liikuntatoimen välillä maastopyöräilyasioissa, eikä Rovaniemen kaupunki ole saanut paljon yhteydenottoja seuroilta maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämiseen. Toisaalta OPP ry kokee kommunikointivälit Rovaniemen kaupungin kanssa hankaliksi, koska erityisesti Rollo MTB -hanke oli seuran mukaan raskas ja vaikea, koska sopivia yhteistyökuvioita oli kaupungin kanssa hyvin haastava löytää. Hanke on jättänyt seuralle mielikuvan siitä, että varsinkin maastopyöräilyreittiasioissa kaupunki on haluton tekemään yhteistyötä. Rovaniemen kaupungin virkamiesten mukaan sellaista tilannetta on kuitenkin hyvin vaikeaa nähdä, missä jollekin uudelle liikuntapaikalle tulisi tarve kaupungin siitä mitään tietämättä.

Rovaniemellä maastopyöräilyn edistäminen on tärkeää myös matkailun kannalta. Liikuntamatkailu onkin yksi tärkeä intressi, joka ohjaa myös Rovaniemen liikuntatoimen toimintaa vahvasti. Maastopyöräily on kuitenkin jäänyt yksityisten matkailuyritysten vastuulle pääosin. Myös Jyväskylässä Laajavuoren kehittäminen liikuntamatkailun näkökulmasta olisi JYPS ry:n mukaan tarpeellista ja ajankohtaista. Rovaniemeen verrattuna Jyväskylän maastopyöräilyn matkailu-ulottuvuus ei ole kuitenkaan niin merkittävä.

7.3 Kaupungin edistämistoimet

Jotta maastopyöräilyn olosuhteiden nykytilaa voitaisiin arvioida, on tärkeää perehtyä tarkemmin niihin edistämistöimiin, joita Jyväskylän ja Rovaniemen kaupungit ovat tehneet juuri maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämiseksi. Suurin osa näistä edistämistöimenpiteistä

liittyy yleisiin maastoreitteihin ja niiden ylläpitoon. Yleisten maastoreittien merkinnässä ja ylläpidossa kaupungeilla on suuri merkitys, ja edistämistoimenpiteitä niiden eteen on tehty molemmissa tutkimuskaupungeissa paljon. Koska kaupunkien ylläpitämät maastoreitit palvelevat hyvin monenlaisia ulkoilijoita lajista riippumatta, on niiden monikäyttöisyyteen yritetty yleisesti panostaa. Sekä Jyväskylässä että Rovaniemellä on paljon kaupungin itse ylläpitämiä ja merkittyjä, virallisia liikuntareittejä, joita käytetään talvisin hiihtoon ja kesäisin kävelyyn, lenkkeilyyn ja pyöräilyyn. Koska kaikille lajeille ei ole resursseja järjestää omia liikuntapaikkoja ja reittejä, lähestytään ongelmaa rakentamalla riittävän leveitä ja turvallisia, kaikille tarkoitettuja ulkoilureittejä. Maastopyöräilykin kohdennetaan siis kaupungin omille reiteille. Tosin usein maastopyöräilijät kokevat leveät ja lyhyet maastoreitit tylsiksi, koska ne eivät tarjoa tarpeeksi vaihtelevaa maastoa, minkä vuoksi ne eivät ole tarpeeksi haastavia. Jokamiehen oikeus kuitenkin oikeuttaa ajamaan myös epävirallisilla luonnonreiteillä ja -poluilla, mutta näistä kaupunki ei voi maanomistussuhteiden vuoksi tiedottaa. Kaupunkien tärkeä tehtävä on myös ylläpitää niiden omistuksessa olevia ulkoilureittejä. Ylläpito korostuu etenkin talvella, kun hiihtoladut vaativat joskus jopa päivittäistä ylläpitoa. Melko usein kunnossapitoa ei kuitenkaan hoideta samanlaisella intensiteetillä kesäisin, koska siihen ei koeta niin suurta tarvetta.

Myös erilaiset lähiliikunta- ja virkistysalueiden selvitykset voidaan laskea kaupungin maastopyöräilyn olosuhteiden eteen tehdyiksi toimenpiteiksi. Hyvin harvoin näissä selvityksissä maastopyöräilyn edun ajaminen on kuitenkin keskeisessä asemassa, mutta ne välillisesti edesauttavat maastoreittien olosuhteita. Samoin pyöräilyn edistämiseen liittyvät hankkeet ja projektit vievät aina välillisesti eteenpäin myös maastopyöräilyn olosuhteita, kun pyöräilyreitteihin panostetaan yleisesti.

Ne konkreettiset toimenpiteet, joita maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämiseksi on tutkimuskaupungeissa tehty, jäävät kuitenkin vähäisiksi. Molemmissa tutkimuskaupungeissa on kuitenkin selkeästi huomattu pyöräilyn nouseva trendi ja sitä kautta maastopyöräilyn kasvanut suosio. Etenkin Rovaniemellä tunnistettiin myös maastopyöräilyn matkailunäkökulma ja sen kehittämistarpeet.

”Sitä on jonkin verran ollut, mutta varmaan ois tarvetta silleen niinku harrastajakunnan ja myös matkailun mielessä, että sinällään uskoisin että siellä ois kysyntää” Rovaniemen kaupungin virkamies

Jyväskylässä maastopyöräilijöiden lisääntynyt määrä tunnistettiin myös. Ulkoilualueiden esimies Kari Häkkinen oli itse tutkinut maastopyöräilijöiden määrää Jyväskylän Halssilassa laskemalla kaikki ohi kulkevat maastopyöräilijät puolentoista tunnin ajan. Maastopyöräilijöiden suuri määrä yllätti sekä Karin että liikuntatoimenjohtaja Pekka Sihvosen.

7.4 Seuran edistämistoimet

Molemmissa tutkimuskaupungeissa paikalliset pyöräilyseurat ovat tehneet aktiivisesti töitä maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämiseksi. Sekä Rovaniemellä että Jyväskylässä, molemmat paikalliset pyöräilyseurat ovat aktiivisesti mukana järjestämässä erilaisia maastopyöräilytapahtumia. Maastopyöräilytapahtumat tuovat piilossa tapahtuvalle lajille näkyvyyttä, mikä puolestaan lisää tietoisuutta lajista. MTB Marathon Laajavuori on suurin Keski-Suomessa vuosittain järjestettävä maastopyöräilytapahtuma, jonka JYPS ry organisoii. Tämän lisäksi se järjestää useamman kerran vuodessa pienempiä piiritason maastopyöräilykilpailuja. Rovaniemellä järjestettiin ensimmäistä kertaa vuonna 2014 Rollo MTB -kuntomaastopyöräilytapahtuma, joka saa jatkoa myös syksyllä 2015. OPP ry on ollut keskeisessä roolissa tapahtuman järjestämisessä ja toteuttamisessa.

Sekä Rovaniemellä että Jyväskylässä maastopyöräilyreittien ylläpito on suurimmaksi osaksi seurojen vastuulla. Reittejä ylläpitämällä seurat edistävät maastopyöräilyn olosuhteita ja mahdollistavat näin reittien hyvän kunnon ja niiden käytön. OPP ry:n mukaan Rovaniemen maastopyöräilyreittien ylläpitäminen on täysin heidän vastuullaan ja he ovat tehneet myös muutamia ylläpitosopimuksia Rovaniemen kaupungin kanssa niihin liittyen. Hyvin usein reittien ylläpito liittyy niiden merkitsemiseen, koska maastoreittejä ei tarvitse huoltaa samalla tavalla kuin esimerkiksi hiihtolatuja. OPP ry sai muutama vuosi sitten Rovaniemen kaupungilta ehdotuksen Rollo MTB -kisareitin ylläpidosta, merkitsemisestä ja siihen liittyvästä rahoituksesta, ja seura kävikin merkitsemässä koko reitin omakustanteisesti maastoon, koska siihen saatiin kaupungilta lupa. Muunlaista reittien merkintää maastoon seurat eivät juurikaan tee, koska merkitsemiseen tarvitaan aina useamman eri tahon lupa. Siksi reittien ylläpito tarkoittaa yleensä esimerkiksi kaatuneiden puiden ja suurien oksien nostamista pois reiteiltä ja yleisestä siisteydestä huolehtimista. Jyväskylässä JYPS ry on taas pitänyt yllä maastopyöräilyyn liittyvää palvelua, Bikeparkia Jyväskylän Laajavuorella. Laajavuoren Bikepark on alamäkipyöräilyn mahdollistava puisto, jossa hiihtohissit pyörittävät toimintaa

vieden pyöräilijöitä ylös Laajavuoren huipulle. JYPS järjestää myös paljon kuntomaastopyöräilylenkkejä ja siihen liittyvää oheistoimintaa.

Reittien ylläpidon, merkitsemisen ja maastopyöräilyyn liittyvien palvelujen tarjoamisen lisäksi seurat edistävät maastopyöräilytoimintaa hoitamalla tiedotuksen maastopyöräilyreiteistä itse. Koska maastopyöräilyreittejä on vain harvoin merkitty, seuroilla on usein suurin tietopankki olemassa olevista, hyvistä maastopyöräilyreiteistä. Rovaniemen OPP ry:n mukaan varsinaista virallista tiedottamista kierretään yleensä kertomalla ”kaverilta kaverille” hyviä reittivaihtoehtoja. Lisäksi OPP ylläpitää Rollo MTB -nettisivustoa, minne jokainen voi jokamiehen oikeuden nimissä käydä merkitsemässä hyviä maastopyöräilyreittejä. Jyväskylässä reiteistä tiedottaminen hoituu seuran johdolla hyvin samalla tavalla. Teemu Tenhusen mukaan hyvät reitit oppii parhaiten osallistumalla esimerkiksi seuran järjestämille maastopyöräilykursseille. Seura jakaa reiteistä myös jonkin verran tietoa (GPS-linkkejä) Facebookissa ja muilla foorumeilla. Rollo MTB -nettisivun tyyppistä koottua reittipankkia ei JYPS ry:llä kuitenkaan ole vielä käytössään ja siihen liittyviä mahdollisuuksia ollaan vielä kartoittamassa.

Tärkeitä seurojen aloitteesta lähteviä maastopyöräilyn olosuhdetyön edistämistoimia ovat myös spesifit maastopyöräilyn edistämishankkeet. Tällaisia hankkeita on tehty ja on vireillä molemmissa tutkimuskaupungeissa. Rovaniemellä noin vuosi sitten päättyneen Rollo MTB -hankkeen tarkoituksena oli kehittää Rovaniemen maastopyöräilyolosuhteita mm. matkailun kannalta. Konkreettisesti hankkeen tarkoituksena oli luoda Rovaniemelle selkeä ja merkitty maastopyöräilyreitistö ja järjestää Rollo MTB -kuntomaastopyöräilytapahtuma. OPP ry oli mukana hankkeessa mm. reittien kartoituksessa. Hankkeen tuloksena Rovaniemelle syntyikin merkitty Rollo MTB -kisareitti, mutta kaikkia tavoitteitaan hanke ei kuitenkaan saavuttanut. Rollo MTB -hankkeeseen palataan tarkemmin myöhemmin tulososiossa. Jyväskylässä on tällä hetkellä vireillä Laajavuoren maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämishanke, jota JYPS ry hallinnoi. Hankkeen tarkoituksena on luoda Laajavuoreen mm. paremmat opasteet maastopyöräilyreitteihin ja mahdollisuus myös maastopyöräilyn lukuisten alalajien harrastamiseen. Lopputuloksena olisi monipuolinen maastopyöräilypuisto, joka olisi Suomessa ensimmäinen laatuaan. Jotta hanke voisi onnistua, on siihen saatava mukaan Jyväskylän kaupunki. Hanke on tällä hetkellä suunnittelu- ja neuvotteluvaiheessa ja sille haetaan rahoitusta.

7.5 Maastopyöräilyn edunvalvonta

Maastopyöräilyn edunvalvontaan ei ole olemassa yhtä selkeää instanssia ja sen voidaan sanoa olevan tällä hetkellä melko hajautunut. Kysyttäessä Rovaniemen ja Jyväskylän pyöräilyseurojen mielipidettä maastopyöräilyn edunvalvontaan ja sen nykytilanteeseen, ei selkeää roolia edunvalvonnasta ottavaa järjestöä löytynyt. OPP ry:n mukaan Helsingin Polkupyöräilijät (HEPO) ry toimii vahvana edunvalvojana suuren kokonsa ja sitä kautta merkittävän vaikutusvaltansa vuoksi. Toisaalta HEPO ry:n edunvalvonta ei ylety Pohjois-Suomeen asti, kun se keskittyy lähinnä Etelä-Suomen pyöräilyn edunvalvontaan. Toiseksi maastopyöräilijöiden tärkeäksi edunvalvontaryhmäksi OPP ry nimeää Jyväskylän Pyöräilyseuran. JYPS ry on heidän mielestään onnistunut vaikuttamaan merkittävästi Keski-Suomen maastopyöräilyn olosuhteisiin. Suomen Pyöräily Unionin (SPU) toiminta on OPP ry:n mielestä paljon enemmän kilpailulähtöistä, eikä se aja kuntomaastopyöräilijöiden etuja suuressa mittakaavassa. Maastopyöräilyn edunvalvonnan hajanaisuus näkyy myös reittien merkinnän ja pitkien reittien puutteena:

”Mikään toimija ei ota pyöräilyä vielä samassa vakavuudessa kuin esimerkiksi talvella hiihtolatuksen vetämisestä. Ei ole organisaatiota, joka pitäisi pyöräreittiä merkittynä. Loppujen lopuksi maastopyöräilyssä pitäisi olla suurinpiirtein kunnista toisiin ja seudusta toiselle nämä maastopyöräilyreitit ja semmoistahan ei tokikaan millään muotoa ole.” Olli Lehtoranta, OPP ry

Jyväskylän Pyöräilyseura pitää itseään tärkeänä maastopyöräilyn edunvalvontaryhmänä Keski-Suomen alueella. He pyrkivät olemaan mukana mahdollisimman paljon erilaisissa kaupungin hankkeissa, kuten esimerkiksi virkistysreittiselvityksissä, jotta he voisivat myös niiden kautta tuoda maastopyöräilyä enemmän esille. Teemu Tenhusen mukaan Suomen Pyöräilyunionin tulisi virallisesti olla maastopyöräilyn edunvalvoja, mutta sen toiminta on kuitenkin maantiepyöräilypainoiteista. Teemun mukaan SPU:n toiminnassa olisi paljon kehitettävää, jotta sitä voisi kutsua myös maastopyöräilyn edunvalvojaksi. Selkein edunvalvontajärjestö maastopyöräilylle on Teemun mukaan tällä hetkellä Suomen Latu ry:

”Tietenkin tässä on ollut sellaista tyhjää tilaa mitä Suomen Latu on osittain nyt sitten ottanut kun ajatellaan tätä maastopyöräilyn olosuhdehanketta ja muuta edunvalvontatoimintaa niin...niinku Latuhan on nyt tehnyt hyvin voimakkaasti sen mitä Unionin ois pitänyt jo aikoja sitten tehdä.” Teemu Tenhunen, JYPS ry

Kysyttäessä JYPS ry:n ja OPP ry:n mielipidettä uudenlaisen, kilpa- ja kuntomaastopyöräilyä edustavan edunvalvontajärjestön perustamiseen, mielipiteet vaihtelivat hieman seurojen välillä. OPP ry:ssä tarve nähtiin olennaiseksi, mutta ensisijaisena huolenaiheena oli se motiivi, mikä saisi jo hajanaisen harrastajakunnan yhdistyksen jäsenoimintaan mukaan. JYPS ry:n mukaan edunvalvontaongelman ratkaisu olisi nimenomaan harraste- ja kilpamaastopyöräilyn yhdistävä järjestö. Teemu Tenhusen mukaan uusien järjestörakenteiden luominen on kuitenkin hyvin raskasta ja aikaa vievää. Siksi jonkun jo valmiina olevan pyöräilyjärjestön, esimerkiksi Suomen Pyöräilyunionin, toiminnan laajentaminen voisi olla edunvalvontaongelmaan paras ratkaisu.

Sekä JYPS ry että OPP ry näkevät puutteellisesta edunvalvonnasta myös aiheutuneen seurauksia. JYPS ry:n mukaan yksi merkki edunvalvonnan puutteesta on se, että maastopyöräilyn trendin nousua ei ole valtakunnallisesti havaittu. Vaikka laji on tällä hetkellä jo erittäin suosittu, sitä ei ole kuitenkaan valtakunnallisesti tiedostettu ja se on vain harvoin julkisuudessakaan esillä. Myös maastopyöräilyasioista tiedottaminen on tällä hetkellä puutteellista. Maastopyöräilyn olosuhteisiin liittyviä hankkeita on ollut myös hyvin vähän, vaikka tarvetta niille on ollut jo kauan. OPP ry näkee edunvalvonnan puutteen myös maastopyöräilyreittien merkkamattomuutena ja pitkien reittikokonaisuuksien puutteena.

Kaupungin rooli maastopyöräilyn edunvalvojana ei ole tällä hetkellä niin suuri kuin se voisi olla. Jyväskylän liikuntatoimen mukaan sen yksi tärkeä rooli on toimia eri lajien edunvalvojina, lähinnä kaavoituksen näkökulmasta. Molemmissa kaupungeissa pyritään huomioimaan mahdollisimman monen eri lajin tarpeet, mutta resurssit eivät riitä kaikkien lajien olosuhteiden kehittämiseen. Usein muut lajit menevät maastopyöräilyn edelle. JYPS ry:n mukaan kaavoittajien ja liikuntatoimen tulisi nähdä maastoreittien kehittämisen palvelevan useampaa lajia, joita harrastetaan luonnossa. OPP ry:n mukaan kaupungin edunvalvonta tarkoittaisi enemminkin reittien merkintää ja tiedottamista niistä.

7.6 Keskeiset kehittämiskohteet

Rovaniemen ja Jyväskylän maastopyöräilyolosuhteiden nykytilannetta selvitettäessä esille nousi selkeitä teemoja, joita haluttaisiin kehittää. Ensinnäkin eri sektorien välistä yhteistyötä kaivattaisiin, jotta maastopyöräilyreittien merkitseminen ja tiedottaminen olisi ylipäätään mahdollista. Tämä tarkoittaisi selkeää viestintää julkisen sektorin, eli kaavoitusta hoitavan

kaupunkirakennepalveluiden ja liikuntatoimen sekä kolmannen sektorin eli pyöräilyseurojen välillä. Kolmanneksi osapuoleksi reititykseen kaivataan myös yksityisiä yrityksiä, jotka voisivat kehittää maastopyöräilyreittejä esimerkiksi matkailun näkökulmasta. Haastatteluista oli selkeästi havaittavissa, että näiden kolmen eri sektorin yhteistyö on tällä hetkellä puutteellista ja yhteistyön mahdollisuuksia ei ole vielä tunnistettu. Rovaniemen kaupungin mukaan yhteistyötä kolmannen sektorin kanssa tulisi lisätä ja isompia puitesopimuksia reittien merkitsemiseen tulisi tehdä enemmän. Jyväskylän kaupungin liikuntatoimi taas kokee kommunikoinnin kolmannen sektorin toimijoihin toimivan, mutta enemmän sekavuutta aiheuttavat hallinnon sisäiset vastuukysymykset. Myös Rovaniemen kaupungin sisällä esimerkiksi valaistujen reittien sekä luonto- ja retkeilyreittien ylläpitovastuut kuuluvat eri hallintosektoreihin. Liikuntapalveluiden vastuun alla ovat valaistut reitit ja kaupungin teknisten palveluiden vastuulla ovat luonto- ja retkeilyreitit. Virkamiehet eivät kuitenkaan näe ongelmaa vastuiden jakautumisessa.

Kaupunkien virallisten reittien käyttö aiheutti haastatteluissa myös keskustelua. Sekä Rovaniemellä että Jyväskylässä on sallittua ajaa maastopyörällä kaupungin virallisilla reiteillä. Kummankaan kaupungin ylläpitämällä reiteillä maastopyöräilyä ei ole kielletty, mutta esimerkiksi Rovaniemellä sitä ei ole myöskään virallistettu. Virallistamisella tarkoitetaan sitä, että kunnan virallisissa reittitiedotteissa mainittaisiin erikseen, että maastopyöräily olisi siellä sallittua. Rovaniemellä maastopyöräilyä ei ole virallistettu latupohjilla turvallisuuden vuoksi, koska kesäisin latupohjilla on paljon käyttäjiä, kuten lenkkeilijöitä ja koiran ulkoiluttajia. Rovaniemen virkamiehet kuitenkin toteavat, että harvoin reiteillä on ollut vaaratilanteita, koska usein siellä on hyvä näkyvyys reittien ollessa leveitä. Usein juuri tämän vuoksi vaativampia reittejä kaipaavat maastopyöräilijät eivät edes käytä latupohjareittejä, mutta kuntomaastopyöräilyn lisääntyessä kaupungin virallisia reittejä käytetään kuitenkin entistä enemmän. Rovaniemen kaupungin virkamiehet eivät myöskään koe, että maastopyöräilyn virallistaminen ulkoilureiteillä lisäisi niiden käyttöä. Jyväskylässä maastopyöräilyn voidaan sanoa olevan virallistettu kaikilla kaupungin ylläpitämällä valaistuilla reiteillä, koska se mainitaan myös Jyväskylän pyöräilykartassa. Yhtään kaupungin itse ylläpitämää, pelkästään maastopyöräilyyn tarkoitettua virallista reittiä ei kuitenkaan Jyväskylässä ole. Rovaniemellä Rollo MTB -hankkeen tuloksena muodostunut reitti on Rovaniemen ainoa, virallinen maastopyöräilyreitti. Pyöräilyseurojen mielestä tarvetta virallisille ja merkityille maastopyöräilyreiteille selkeästi olisi.

Maastopyöräilyreittien tiedotus nähtiin myös yhdeksi keskeiseksi kehittämiskohteeksi. Tällä hetkellä sekä Rovaniemen että Jyväskylän kaupungit eivät tiedota maastopyöräilyreiteistä tai sellaisista maastoreiteistä, joissa maastopyöräily on mahdollista. Rovaniemellä maastopyöräilyreittien tiedotuskanavana toimii tällä hetkellä Rollo MTB -sivusto, mutta Jyväskylässä vastaavanlaista formaattia ei vielä ole, jossa reiteistä voisi tiedottaa jokamiehen oikeuden nimissä. Reiteistä tiedottamisen haasteita tarkastellaan kuitenkin tarkemmin myöhemmin tässä tulospöytäkirjassa.

Polkujen merkitys liikuntapaikkana, etenkin maastopyöräilyn näkökulmasta nousi myös yhdeksi keskeiseksi kehittämiskohteeksi. Tällä hetkellä itsestään muodostuvia luontopolkuja ei huomioida yleensä kaavoituksessa, koska ne eivät ole kaupunkien virallisia ulkoilureittejä, joille olisi tehty ulkoilureittitoimitukset. Sekä Rovaniemellä ja Jyväskylässä polkuja käytetään kaikenlaiseen ulkoliikuntaan hyvin paljon. Molemmissa kaupungeissa isot rakennukset ovat kuitenkin katkaisseet suosittuja luonto- ja metsäpolkuja. Maastopyöräily luontopolulla aiheutti myös keskustelua maastopyöräilylajin luonteesta. Harrastajat kokevat maastopyöräilyn olevan myös osa luontoliikuntaa, mutta kaupungin virkamiesten näkemykset maastopyöräilystä ovat enemmän kilpailullisen sykeliikunnan puolella.

8 MAASTOPYÖRÄILYN OLOSUHDETYÖN HAASTEET

Toisen tutkimuskysymyksen tarkoituksena oli selvittää niitä haasteita, joita liittyy maastopyöräilyn olosuhdetyöhön. Koko tutkimuksen kannalta olosuhdetyön haasteet on tärkeää tunnistaa, jotta niihin olisi helpompi jatkossa puuttua. Lähestyn tutkimuskysymystäni viiden eri teeman kautta. Ensimmäiseksi tarkastellaan kolmannen sektorin, eli seuran ja julkisen sektorin, eli kaupungin välistä vuorovaikutusta ja siihen liittyviä haasteita. Kun aiemmin tarkasteltiin vuorovaikutuksen tämänhetkistä tilannetta, kohdistetaan tarkastelu nyt tarkemmin niihin haasteisiin, mitä tämänhetkisiin vuorovaikutusprosesseihin liittyy. Toisena teemana tarkastellaan reittien merkitsemisen ja tiedotuksen ongelmia tarkemmin sekä kolmannen sektorin, että julkisen sektorin näkökulmista. Kolmanneksi tarkastelu siirretään maastopyöräilyn asemaan liikuntapolitiisessa päätöksenteossa. Maastopyöräilyn asemaa tarkastellaan muiden lajien joukossa ja samalla katsotaan, miten kaupungin tiedolliset valmiudet vaikuttavat sen asemaan liikuntapolitiikassa. Neljäntenä teemana käsitellään poikkihallinnollisen yhteistyön ongelmia. Jo aikaisemmassa kappaleessa sivuttiin kaupungin sisäisten hallintosektoreiden yhteistyön puutteita ja sitä, kuinka vastuut esimerkiksi ulkoilureiteistä saattavat jakautua useammalle eri hallinnon alalle. Nyt tarkastelu siirretään tarkemmin vastuun jakautumisen haasteisiin. Lopuksi maastopyöräilyn olosuhdetyön haasteita tarkastellaan hieman laajemmasta perspektiivistä, kun pohditaan, mitä haasteita kunnan organisatoriset muutokset ovat aiheuttaneet ylipäätään liikuntapolitiisessa päätöksenteossa. Analyysitaulukosta näkee koko luokittelun prosessin ja sen, miten tutkimusongelmaan on päädytty.

TAULUKKO 3.

PELKISTYS	KOODI	LUOKKA	PÄÄLUOKKA
Harrastajien vaikutusmahdollisuudet	Ha	Seuran ja kaupungin välisen vuorovaikutukset haasteet	Maastopyöräilyn olosuhdetyön haasteet
Seuran ja kunnan välinen yhteistyö	Hb		
Yhteistyön puutteet	Hd		
Seuran vaikutusmahdollisuudet	He	Reittien merkitsemisen ja tiedotuksen ongelmat	
Turvallisuus reiteillä	Ca		
Virallisen ulkoilureitin status	Ah		
Merkitsemisen seuraamukset	Ed		
Reittipankin puuttuminen	Gd		
Tiedotuksen haasteet	Gc		
Polkujen epävirallisuuden ongelmat	Nb		
Pyöräily luontopolulla	Fa	Maastopyöräilyn asema liikuntapoliittisessa päätöksenteossa	
Maastopyöräily muiden lajien joukossa	Mh		
Kaupungin suhtautuminen maastopyöräilyyn	If		
Maastopyöräilyn huomioiminen liikuntapolitiikassa	Ij		
Maastopyöräilyn asema ulkoilureittityössä	Ia		
Kaupungin tiedonpuute	Ic	Poikkihallinnollisen yhteistyön ongelmat	
Reititystyön vastuun jakautuminen	Aa		
Reittejä katkaisevat tekijät	Bc		
Polkujen ja reittien huomioiminen kaavoituksessa	Be	Kaupungin organisaatorakenteiden muutokset	
Palvelujen ulkoistamisen ongelmat	Kh		
Palvelujen keskittäminen	Ke		
Muutosten aiheuttama sekavuus	Kc		

8.1 Seuran ja kaupungin välisen vuorovaikutuksen haasteet

Niin kuin edellä on jo todettu, Rovaniemen ja Jyväskylän pyöräilyseurat poikkeavat paljon toisistaan jo edustamansa joukon suuruuden ja tyypin puolesta. JYPS ry edustaa myös kuntomaastopyöräilijöitä ja sen jäsenmäärä lähenee jo tuhatta ihmistä. Vaikka JYPS ry edustaakin monia eri pyöräilyn lajeja, on maastopyöräily kuitenkin sen lajeista suosituin. Rovaniemen OPP ry on taas kilpapyöräilyseura, joka ei vielä tällä hetkellä edusta kuntopyöräilijöitä. Seuran toiminnan pääpaino onkin siis kilpapyöräilyssä, ja maastopyöräily on yksi osa kilpapyöräilijöiden harjoittelua.

Vaikka JYPS ry kokee isona seurana olevansa erityisessä asemassa Jyväskylän kaupungin liikuntapolitiikassa, eivät he kuitenkaan saa tarpeeksi hyvin ääntänsä kuuluviin kaupunkirakennepalveluiden kaavoituspuolella. Teemu Tenhusen mukaan kaavoitus on keskeisin ja tärkein paikka, johon seuran tulisi pystyä paremmin vaikuttamaan, koska toimivat

maastoreitit ovat maastopyöräilyharrastuksen elinehto. Vuorovaikutus ei toimi tällä hetkellä kaavoituspuolelle riittävän ja siinä on seuran mukaan paljon parantamisen varaa. Jyväskylän kaupungin liikuntatoimen mukaan sen yksi tärkeä rooli on kuitenkin toimia eri lajien edunvalvojana kaavoituksessa. Jotta myös seurat ja kansalaiset saataisiin mukaan kaavoitusprosessiin, on tilanteessa vielä Teemun mukaan paljon kehitettävää:

”Se on nykyisin semmoinen, että tavallaan tietty porukka valmistelee, lähtee linjaamaan jotakin ja tekee itse, niin siinä on sitten aika valmis suunnitelma ja sitten ne näyttää muille ja kysyvät että mitäs mieltä ootte. Ja tavallaan kaikilla muilla tahoilla on hyvin helposti se valittajan rooli pelkästään ja siinä vaiheessa on jo vähän liian myöhäistä vaikuttaa...kun sen kaavaprosessin pitäis olla silleen että yhdessä porukalla lähetään miettimään että mitä tähän tulisi, niin silloin tulee kuulluksi siinä. Että siinä on suomalaisessa yhteiskunnassa ylipäättään kehittämisen varaa kyllä.” Teemu Tenhunen, JYPS ry

Kysyttäessä Jyväskylän liikuntatoimen edustajilta, Pekka Sihvoselta ja Kari Häkkiseltä käytännön yhteistyöstä ja sen luonteesta JYPS ry:n kanssa, oli huomattavissa, että maastopyöräilyyn liittyvää yhteistyötä ei ole vielä tehty. Yhteistyö on aikaisemmin perustunut hyvin vahvasti kevyen liikenteen pyöräilyolosuhteiden parantamiseen. JYPS ry:ltä on tullut aloitteita kaupungille maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämiseen, esimerkiksi Laajavuoren maastopyöräilyn olosuhteiden parantamiseen liittyen, mutta toistaiseksi mitään konkreettista yhteistyötä ei maastopyöräilyn eteen ole vielä tehty. JYPS ry:n mukaan kaupungilta puuttuu vielä se virallinen linja tai suunta, miten maastopyöräilyä Jyväskylässä lähdetäisiin kehittämään.

Rovaniemen OPP ry kokee vaikutusmahdollisuutensa ja vuorovaikutuksensa Rovaniemen kaupunkiin huonoksi. Pienen seuran pienellä äänellä on haastavaa saada tehtyä konkreettisia aloitteita maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämiseksi. Seura ei ole ollut vuorovaikutuksessa kaupungin kanssa maastopyöräilyyn liittyen kuin kerran Rollo MTB -hankkeen myötä, ja senkin osalta vuorovaikutus koettiin haastavaksi. Kaupunki ei lähtenyt hankkeeseen mukaan OPP ry:n toivomalla tavalla ja Rovaniemen yhtenäisen maastopyöräilyreitistön kartoitus jäi tekemättä. Tähän vaikuttivat mm. reittien virallisuuden aiheuttamat turvallisuusvastuukysymykset, joita Rovaniemen kaupungille olisi reittien julkistamisen myötä tullut.

Kysyttäessä Rovaniemen kaupungin virkamiehiltä käytännön yhteistyöstä OPP ry:n kanssa, mainittiin tärkeimpänä Rollo MTB -hanke ja siihen liittyvä yhteydenpito. Sekä Rovaniemen

kaupungin että OPP ry:n haastatteluista oli selvästi aistittavissa puutteellinen keskinäinen vuorovaikutus ja yhteistyö maastopyöräilyn olosuhteisiin liittyen. Tähän vaikuttaa todennäköisesti seuran pieni koko ja se, että maastopyöräilyn nousevaa trendiä ei ole kaupungissa vielä kokonaan tunnustettu. Rollo MTB -hanke on jättänyt OPP ry:lle kehnon kuvan Rovaniemen kaupungin suhtautumisesta maastopyöräilyyn, koska hankkeen kautta tapahtunut vuorovaikutus koettiin seuran puolelta melko kielteiseksi ja epäonnistuneeksi.

Koska Rollo MTB -hanke vaikutti olevan keskeinen tekijä OPP ry:n ja Rovaniemen kaupungin yhteistyön ongelmiin, selviteltiin hankkeen taustoja tarkemmin haastatteleamalla Rovaniemen Kehitys Oy:n Jaakko Finneä, joka toimi hankkeen vastuuhenkilönä. Hankkeen projektipääällikköä ei ollut mahdollisuutta haastatella, koska hänen työsuhteensa oli haastatteluhetkellä Rovaniemen Kehityksen kanssa loppunut. Hankkeen yhtenä päätarkoituksena oli luoda Rovaniemelle pysyvä ja merkitty maastopyöräilyreitistö, mutta hankkeen lopputuloksena Ounasvaaralle saatiin yksi merkitty maastopyöräilyreitti. Syitä tähän oli monia. Jaakko Finnen mukaan Rovaniemen kaupungin suhtautuminen kattavaan maastopyöräilyreitistöön oli varautunut, koska vastuu kaupungin ylläpitämistä reiteistä olisi sitä kautta merkittävästi lisääntynyt. Finne myös arveli, että turvallisuus reiteillä oli Rovaniemen kaupungille tärkeä kysymys, koska maastopyöräily nähtiin ennemminkin extremelajina kuin esimerkiksi kuntolajina. Toiseksi, kaupungilla oli hankkeen aikana oma virkistysreittien kaavoitustyö kesken, jolloin reittitoimitusten käynnistäminen maastopyöräilyreiteille ei ollut mahdollista. Vasta aivan hankkeen loppumetreillä Rovaniemen kaupunki antoi luvan sen omien virkistysalueiden käyttämiseen Ounasvaaran alueella (EAKR-projektin loppuraportti). Rollo MTB -reitti saatiin loppujen lopuksi tehtyä viranhaltijan päätöksellä. Rovaniemen kaupunki teki myös ehdotuksen Rollo MTB -reitit kunnossapidosta ja rahoittamisesta OPP ry:n kanssa. Seura näki sopimuksen ehdot pienelle seuralle kuitenkin liian suuriksi, koska sen resurssit eivät olisi olleet kattavaan ylläpitosopimukseen riittävät.

Jaakko Finnen mukaan hanke ei onnistunut parhaalla mahdollisella tavalla, koska aikaa kului runsaasti reittilupien saamiseen. OPP ry:n jäsenet ja muut aktiiviset pyöräilyn harrastajat olivat keskeisesti koko hankkeessa mukana, ja kaupungilta olisi toivottu parempaa yhteistyötä hankkeen toteuttamiseen, kun nyt yhteistyö jäi yhden reitin luvan antamiseksi. Finne myös toteaa, että jatkossa maastopyöräilyn edistäminen on paljon kiinni onnistuneesta yhteistyöstä ja myös siitä, minkälaiseksi koko laji mielletään:

”Kun et tosiaan se kaikkien tahojen yhteistyö olisi äärimmäisen tärkeää sen onnistumisen kannalta. Ja sit se riittävä tieto, että mitä se on se maastopyöräily, että sehän on hyvin paljon paikasta toiseen siirtymistä ja eri tasoisten pyöräilijöiden tekemistä, et jos se mielletään liian extremepainoitteiseksi, niin se on minusta väärä mielikuva siinä. Ja sehän on nyt tärkeintä et just se aloituskynnys saadaan tosi matalaksi” Jaakko Finne, Rovaniemen Kehitys Oy

8.2 Reittien merkitsemisen ja tiedotuksen ongelmat

Maastopyöräilyreittien merkitsemiseen ja turvallisuuteen liittyvät haasteet aiheuttivat haastatteluissa paljon keskustelua. Maastoreittien monikäyttöisyys on yleensä se suunta, jota kaupunkien liikuntapalvelut haluavat seurata. Reittien monikäyttöisyydestä nousee esille kuitenkin kysymys turvallisuudesta. Kysymys nousee esille etenkin silloin, kun puhutaan maastopyöräilystä reiteillä, koska yleensä maastopyörällä ajettaessa nopeudet ovat muihin reiteillä liikkuviin verrattaessa kovia. Toisaalta liikuntapalveluilla on vain harvoin resursseja järjestää jokaiselle lajille omat liikuntapaikkansa ja reittinsä.

Jyväskylän kaupungin liikuntatoimen mukaan ulkoilureittien monipuoliseen käyttöön liittyy ennen kaikkea tapaturmariski. Pyörien tuotekehittelyn mennessä eteenpäin kasvavat myös niiden nopeudet. Reittien turvallisuuden laatutaso ei näin enää vastaakaan niin hyvin kaikkia lajeja, koska reiteillä olevat montut, kuopat, puut ja kivet aiheuttavat ongelmia erityisesti maastopyöräilijöille. Liikuntatoimen mukaan myös törmäysriski muiden reiteillä liikkuvien kanssa kasvaa samassa suhteessa pyörien nopeuksien kasvaessa. Siksi paras ratkaisu olisi reittien yleisen laatutason parantaminen ja niiden kehittäminen siten, että reittejä voisivat turvallisesti käyttää kaikki ulkoilijat. Se tarkoittaisi sitä, että reiteistä tehtäisiin mahdollisimman leveäpohjaisia.

”Kyllä kun katon sitä reitistöä, kun tullaan Laajavuoren korkeuseroja alaspäin, niin on siinä sellainen asia että jotta se täyttäisi turvallisuusstandardit, niin pitäisi kolme viiva viisi metriä molemmilta pyöräuran puolilta poistaa puustoa.” Pekka Sihvonen, Jyväskylän liikuntatoimi

Rovaniemen kaupungin virkamiehet eivät taas näe reittien monikäyttöisyyttä varsinaisena turvallisuusongelmana. Leveillä reiteillä on yleensä myös hyvä näkyvyys, minkä vuoksi myös tulevat pyöräilijät on mahdollista nähdä reitillä aikaisemmin. He kuitenkin myös tiedostavat, että leveät reitit saattavat olla maastopyöräilijöille haastavuudeltaan liian helppoja:

”Mut mä näkisin näin, että nehän on aika lyhyitä ne reitit ja ei ne mun mielestä jaksa kiertää jotain yhtä lenkkiä. Pitäs olla pitempiä reittejä ja sitten ehkä erilaisia vaatimustasoja...jotenki mä näkisin että se oo se ratkaisu, niinku pelkästään. Et en mää usko et vaikka ne virallistettais niin käyttöä olisi yhtään sen enempää”. Rovaniemen kaupungin virkamies

Maastopyöräilijät käyttävät myös leveitä, kaupunkien ylläpitämiä maastoreittejä, mutta usein maastopyöräilyn luonnetta vastaa paremmin kapeilla poluilla pyöräily. OPP ry:n mukaan maastopyöräilyn ihannereitit olisivat pitkiä, kapeita polkuja pienten teknisten yksityiskohtien kera. Reittien leventäminen ei heidän mielestään lisää maastopyöräilyä reiteillä, vaan enemmänkin vähentää sitä. JYPS ry:n Teemu Tenhunen taas korostaa, että maastopyöräilyreitityypit vaihtelevat ihmisten tavoitteiden mukaisesti. Osa haluaa pyöräillä vain kuntoilumielessä ja osa taas haluaa ajaa teknisesti haastavampia reittejä, kuten kivikkoisia polkuja ja uria. Siten maastopyöräilijät käyttävät hyvin monenlaisia reittejä ja polkuja ajamiseen.

Polut ovat yleisellä tasolla hyvin suosittuja maastopyöräilyreittejä, ainakin molemmissa tutkimuskaupungeissa. Ne ovat harvoin kaupungin virallisia maastoreittejä, ja hyvin usein ne kulkevat yksityisten maanomistajien alueilla. Jokamiehen oikeudella poluilla on sallittua liikkua, mutta niitä ei saa merkitä maastoon eikä kartalle ilman maanomistajan lupaa. Jotta polut voisivat olla virallisia ja merkittyjä, on niistä tehtävä ulkoilureittitoimitukset. Rovaniemen lähimaasto kaupungin ympärillä on melko tiheään pilkottua maanomistusalueita, mikä tekee luonnollisesti myös ulkoilureittitoimituksista raskaita prosesseja. Hyvin usein juuri tämän vuoksi niihin ei edes ryhdytä, koska jokamiehenoikeuksilla mailla liikkuminen on kuitenkin sallittua.

Polkujen lisäksi luontopoluilla maastopyöräily aiheutti haastatteluissa paljon keskustelua. Jyväskylän liikuntatoimessa on käyty useamman kerran keskustelua siitä, saako luontopoluilla pyöräillä. Keskustelu on noussut esille etenkin silloin, kun puhutaan monihenkisistä pyöräilyporukoista ja siitä, ovatko tällaiset organisoidut pyöräilyretket luontopolun hengen mukaista toimintaa. Jyväskylän liikuntatoimen virkamiehet pitivät maastopyöräilyä selkeästi enemmän kilpailullisena lajina kuin luontoliikuntana, mikä oli huomattavissa heidän mielipiteistään luontopolulla maastopyöräilyyn. He kuvailivat luontopolkua kaupunki-ilmiöksi. Sen tarkoituksena on tarjota irtiotto kaupungin vilkkaudesta luonnon yhteyteen. Luontopoluilla luontoyhteys koetaan syvällisemmin, kuin miten se koettaisiin esimerkiksi ulkoilureiteillä:

”Eikä ole itseasiassa sen luontopolkufilosofian ja idean mukaista että sinne lähdetään sykemittarin kanssa mittamaan aikaa. Luontopolku on luontopolku ja reitti on sitten reitti. Tää oli tietysti äärimmäinen esimerkki.” Pekka Sihvonen, Jyväskylän liikuntatoimi

Rovaniemen kaupunki taas koki maastopyöräilyn osaksi luontoliikuntaa. Ne eivät kuitenkaan ole virallisia pyöräilyreittejä, koska niitä ei ole virallistettu pyöräilyreiteiksi. Jos luontopolulla ei ole erikseen jotakin kielletty, se on silloin sallittua:

”Jos käy maastolenkillä, niin jostain syystä ihmiset käy maastolenkillä, eivätkä lähde juoksemaan tien viereen liikenteeseen. Niillä voi olla sykemittari siellä, mutta jostain syystä ne haluaa käydä luonnossa lenkkeilemässä. En mä nyt näkis pyöräilyä sen huonommaksi luontoliikunnaksi kun se että joku juoksee silmälasit päässä ja lippis päässä tuhatta ja sataa tuolla. Mutta jos sit ajetaan niinku moottoripyörällä, niinku vaikka endurroa, no sitä mä en laskisi luontoliikunnaksi.” Rovaniemen kaupungin virkamies

Maastopyöräilyreittien merkitseminen on haasteellista maanomistussuhteiden ja vastuukysymysten vuoksi. Jos kaupunki ilmoittaa jonkun reitin viralliseksi, on heillä siitä myös ylläpitovastuu. Koska virallisia ylläpidettäviä reittejä on paljon, kynnys uusien reittien tekemiselle ja merkitsemiselle on korkea. Maastopyöräilyreittien merkitsemättömyydellä on kuitenkin myös seurauksia. JYPS ry:n Teemu Tenhusen mukaan reittien merkitsemättömyys aiheuttaa yleistä sekavuutta reiteillä. Reitit ovat luonteeltaan moneen suuntaan risteäviä, jolloin merkitsemättömyys johtaa usein varsinkin ulkopaikkakuntalaisten eksymisiin. Vähemmän ajaneet ja muualta tulevat maastopyöräilijät kaipaisivat opastettuja reittejä ja niille olisi selkeästi kysyntää. JYPS ry on jakanut yleensä muualta tuleville maastopyöräilijöille MTB Marathon Laajavuori -tapahtuman reittikarttaa, mutta ilman reittien merkitsemistä reitin seuraaminen kartalta on haastavaa. OPP ry taas näkee reittien merkkamattomuuden seuraukset erityisesti yhtenäisten, pitkien reittikokonaisuuksien puutteena. Tähän osaltaan vaikuttaa myös Rovaniemen maastopyöräilyä maantieteellisistä syistä rajoittavat joet ja sillat: Rovaniemi on kolmen joen risteyksessä ja joet ylittävät sillat ovat todella kaukana toisistaan. Tämän lisäksi Rovaniemen reitistöä pilkkovat isot suoalueet. Jotta pitkiä reittikokonaisuuksia olisi mahdollista tehdä, on merkitsemisen lisäksi pohdittava keinoja soiden ylittämiseen, mikä olisi OPP ry:n mukaan mahdollista esimerkiksi soraamalla reittejä soiden yli.

Maastopyöräilyreittien tiedotukseen liittyy myös keskeinen haaste, joka ilmenee kokonaisvaltaisen maastopyöräilyreittipankin puutteena. Tällä hetkellä sekä Rovaniemellä että Jyväskylässä on haastavaa löytää maastopyöräilyreittejä, koska niitä ei ole kootusti missään

formaatissa ilmoitettu. Niin kuin edellä on jo todettu, maastopyöräilyreiteistä, jotka usein kulkevat yksityisten maanomistajien alueilla, on vaikeaa tiedottaa, koska siihen on vain hyvin harvoin maanomistajalta virallinen lupa. Lupien hankkiminen reiteistä tiedottamiseen tulisi tehdä joko ulkoilureittitoimituksella tai yleisillä käyttösopimuksilla esimerkiksi pyöräilyseuran ja maanomistajan välillä.

Jyväskylän Pyöräilyseura ei tiedota omilla nettisivuillaan Jyväskylän maastopyöräilyreiteistä, juuri maanomistusasioiden vuoksi. Ongelma on keskeinen, koska tällä hetkellä ei ole mitään kanavaa, jonka kautta he voisivat virallisen seuran nimissä kertoa reiteistä, joissa maastopyörällä voisi ajaa. Yksityisten maanomistajien alueella kulkevista reiteistä voi kertoa kollektiivisesti seuran jäsenille, mutta jos reiteistä tiedotettaisiin seuran nettisivuilla, voi siitä seurata ongelmia maanomistajien kanssa. Teemu Tenhusen mukaan joidenkin maanomistajien suhtautuminen heidän maillaan kulkeviin virallisiin ulkoilureitteihin on joskus melko kielteistä, ja kulkulupia heidän omistamilleen alueille on haastavaa saada. Seuralla onkin tällä hetkellä mietinnän alla, mikä ja minkälainen olisi sellainen formaatti, johon reitit voisi jokamiehenoikeuden nimissä merkitä. Koottu reittipankki helpottaisi reittien etsimistä, etenkin niiden ihmisten keskuudessa, joille Jyväskylän reittimaastot eivät ole tuttuja. Selkeä reittipankki saattaisi houkutella Jyväskylään enemmän maastopyöräilijöitä myös muilta paikkakunnilta, kun kynnys lähteä uuteen maastoon laskisi reittipankin myötä. Teemun mukaan reittipankin toimintaideologian olisi hyvä perustua kaksitasoisuuteen: formaatissa tulisi olla merkittynä kaupungin viralliset reitit, joista on tehty myös ulkoilureittitoimitukset maanomistajien kanssa. Virallisten reittien merkitseminen formaattiin on yksinkertaista eikä se aiheuta ongelmia tiedottamisessa, koska reitit ovat virallisesti hyväksytyjä. Virallisten reittien merkitseminen formaattiin ei kuitenkaan riitä, koska niistä ei saada kootusti monipuolista maastopyöräilyreittivalikoimaa. Siksi myös epävirallisten reittien merkitseminen tulisi tehdä formaatissa mahdolliseksi siten, että niiden ilmoittaminen tapahtuisi palvelun käyttäjien omalla vastuulla. Käyttäjät voisivat jättää ajamastaan reitistä GPS -jäljen, johon he voisivat myös lisätä lyhyen kuvauksen ajamastaan reitistä. Teemun mukaan tällainen omalla vastuulla tapahtuva reittien tiedotusformaatti on kansainvälisesti jo tuttua.

Rovaniemellä reittien tiedotuksen haasteet ovat luonnollisesti samanlaiset kuin Jyväskylässä. Suurin osa suosituista maastopyöräilyreiteistä kulkee yksityisten maanomistajien alueella, joista tiedottaminen virallisesti ei ole mahdollista. Rollo MTB -hankkeen lopputuloksena reittien tiedotusongelmaa lähestyttiin rollombt.fi -internetsivuston avulla, jonne käyttäjät voivat ladata jokamiehenoikeudella kaikkien tietoisuuteen hyväksi toteamiaan maastopyöräilyreittejä.

Kyseessä on siis koottu reittipankki, joka sisältää GPS -albumin käyttäjien sinne toimittamista maastopyöräilyreiteistä. Sivusto sisältää myös kartan Rovaniemen ainoasta virallisesta ja merkitystä maastopyöräilyreitistä, joka rakennettiin vuosittaista Rollo MTB -tapahtumaa varten. Tällä hetkellä OPP ry vastaa osittain sivuston ylläpidosta, mutta seura toivoisi myös Rovaniemen kaupungin ottavan roolia reiteistä tiedottamisessa. Matkailun kannalta olisi tärkeää, että tieto maastopyöräilyreiteistä löytyisi kattavasti myös kaupungin virallisilta nettisivuilta. OPP ry:n Olli Lehtorannan mukaan tiedottaminen tulisi kohdistaa nimenomaan maastopyöräilijöitä eniten kiinnostaviin kohteisiin, poluille. Poluista tiedottaminen on kuitenkin haastavaa maanomistussuhteiden vuoksi ja uusia polkuja ja uria ei helposti tehdä:

”Kunnan maastot eivät riitä siihen, kunnalla on paljon maita, mutta ei se riitä pyöräilyreittien ylläpitoon. Eli ne reitit, jotka nyt tulee tän Rollo MTB:n kautta ikään kuin nähtille, niin nehän pohjautuu hyvin paljon kunnan hiihtolatuverkostoon ja sen sivupolkuihin. Ja niihin tukeutuen kunta uskalsi sitten lopulta julkaista sen, koska sen on ikään kuin kaupungin maalla ja ne on jo valmiiksi merkityjä luontoreittikohteita. Mutta ne hiihtoladuthan nykypäivänä, nehän ovat moottoriteitä metsissä, ne on 12 metriä leveää uraa jossa ei ole elämää, jossa ruoho ei kasva. Ne on pyöräilijöillekin vähän tylsiä, pyöräilijä kaipaa pienempiä polkuja. Mutta uusia luontoliikuntauria kunta on hyvin haluton tekemään, koska he kokevat että luontoarvot ovat nytkin kovalla koetuksella tuolla Ounasvaaralla nimenomaan.” Olli Lehtoranta, OPP ry

8.3 Maastopyöräilyn asema liikuntapoliittisessa päätöksenteossa

Maastopyöräilyn asemaa liikuntapoliittisessa päätöksenteossa lähestyttiin ensimmäiseksi vertaamalla sen asemaa tutkimuskaupungeissa olevien muiden lajien joukossa. Haastatteluissa pyöräilyseuroilta kysyttiin, mitä mieltä he ovat maastopyöräilyn asemasta muihin lajeihin verrattuna. Kaupunkien virkamiehiltä taas kysyttiin ulko- ja lähiliikunnan asemasta liikuntapolitiikassa ja heidän mielipiteitään siihen. Myös kaupunkien virkamiesten suhtautumista maastopyöräilyyn sivuttiin haastatteluissa useamman kysymyksen kautta. Näiden kysymysten kautta haastatteluista sai melko hyvin selville sen, miten maastopyöräilyä yleensä huomioidaan liikuntapolitiikassa ja konkreettisemmin ulkoilureittityössä. Kaupunkien tiedonpuute maastopyöräilystä tuli myös esille sekä virkamiesten että pyöräilyseurojen haastatteluista.

Jyväskylän pyöräilyseura näkee maastopyöräilylajin huonon huomioimisen liikuntapolitiikassa johtuvan lajin luonteesta. Maastopyöräilyä harrastetaan yleensä omilla reiteillään ja sen vuoksi kaupungilta ei lajin eteen ole mitään konkreettista aikaisemmin kaivattukaan. Teemu Tenhunen vertaa maastopyöräilyä frisbeegolfiin: frisbeegolf vaatii tietyn suorituspaikan, jotta lajia pääsisi harrastamaan. Sama koskee myös esimerkiksi jalkapalloa ja jääkiekkoa. Omatoimisille maastopyöräilijöille riittävät kuitenkin rakentamattomat, itsestään muodostuneet metsäpolut, eikä varsinaista työtä ja vaivaa maastopyöräilijöiden liikuntapaikkojen eteen edes tarvitse tehdä. Tenhunen mukaan maastopyöräilyn jääminen muiden lajien varjoon näkyy nimenomaan siinä, että polkuja ei oteta liikuntapaikkoina kaavoituksessa huomioon tarpeeksi hyvin. Polut palvelisivat maastopyöräilijöiden lisäksi myös monia muita liikunnan harrastajia.

OPP ry:n Olli Lehtoranta ja Hannu Jänkälä kokevat, että maastopyöräilyn asemaa muiden lajien joukossa Rovaniemellä on hyvin vaikeaa arvioida. Rovaniemellä on paljon perinteisiä lajeja, kuten hiihto, jalkapallo ja lentopallo, joita suositaan ja ylläpidetään perinteisistäkin syistä, koska lajeilla on paljon harrastajia. Pyöräily ja varsinkin maastopyöräily on näiden muiden lajien mittakaavassa melko pieni ja vaatimaton laji, joten sen jääminen muiden lajien varjoon on jo lähtökohtaisesti selvää pienen harrastajajoukonkin vuoksi. Olli Lehtoranta kuitenkin korostaa, että Rovaniemellä pyöräily tulisi paremmin tunnistaa tärkeäksi kuntoilu muodoksi ja työmatkaliikunnaksi. Seuran mielestä kevyenliikenteen pyöräilyn olosuhteiden kehittämistä ei ole Rovaniemellä huomioitu tarpeeksi hyvin.

Ulko- ja lähiliikunnan asema liikuntapolitiikassa koettiin molempien tutkimuskaupunkien hallinnoissa tärkeäksi. Jyväskylän liikuntajohtaja Pekka Sihvosen mukaan ulko- ja lähiliikunta on puhtainta ja parasta perusliikuntapalvelua, jota kuntalaisille voidaan tarjota ikäryhmiin katsomatta. Sihvonen luonnehtii ulko- ja lähiliikuntaa helppokäyttöiseksi ja hinta-laatusuhteeltaan hyväksi liikuntamuodoksi. Reitistöjen osalta maastopyöräilyä ei kuitenkaan vielä ulko- ja lähiliikunnassa huomioida:

”Erityisesti se ulko – ja lähiliikunta korostuu näiden reitistöjen osalta, sit se on sielläkin eri lailla painottunut sitten...maastopyöräily ei nyt oo ihan ensimmäinen prioriteetti kun rinnastetaan ulkoilureittien käytössä hiihdon, ulkoilun ja kävelyn osalta olevia palvelutuotantoja. Tää on niinku allekirjoittaneen näkemys tästä.” Pekka Sihvonen, Jyväskylän liikuntatoimi

Rovaniemen kaupungin virkamiesten mukaan lähi- ja ulkoliikunta on ainakin strategiatasolla ollut merkittävästi esillä ja siihen on panostettu. Rovaniemellä lähiliikuntaan on nyt kehitetty

uutta strategiaa ja toimintamallia, liittyen niiden käyttöön ja siihen liittyviin yhteistyömalleihin. Lähiliikuntapaikkoja halutaan Rovaniemellä entistä enemmän asutuskeskuksiin ja niiden lähistölle. Rovaniemen tärkeintä liikuntakeskittymää, Ounasvaaraa, tullaan myös kehittämään lähitulevaisuudessa, mutta toistaiseksi sen kehittäminen pyöräilyn osalta on vielä jäänyt, lähinnä resurssipulan vuoksi:

”On siinä ihan tämmösiä yksittäisiä kehittämistarpeita, kuten vaikkapa tää hiihtostadion ja siellä olevine laitteineen, plus sitten taas se koko vaaran alue jos mietitään sitä tämmösenä niinku liikuntamatkailu, tai vaikkapa esimerkiksi pyöräilyn osalta, niin siinä on niinku moninaisia tarpeita. Mutta sitten sen linkittyy ihan sen alueen kehittämiseen noin laajemmin. Mutta että...onhan siinä pelkästään se mäkiakeskus, niin yli miljoonalla sitä pitäisi jollakin aikavälillä sitten korjata.” Rovaniemen kaupungin virkamies

Kaupunkien suhtautumista maastopyöräilyyn selvitettiin myös tiedollisten valmiuksien kautta. Tiedollisten valmiudet -teeman haastattelukysymysten tarkoituksena oli selvittää, mitä kaupunkien virkamiehet tietävät yleensä maastopyöräilystä lajina ja sen olosuhteista. Kysyttäessä Jyväskylän liikuntatoimen edustajilta, Pekka Sihvoselta ja Kari Häkkiseltä, arviota Jyväskylän seudun maastopyöräilijöiden määrästä, epäilivät he määrän muodostuvan JYPS ry:n jäsenistä ja sen lisäksi muutamasta muusta pyöräilijästä. Tarkkaa arviota oli heidän mielestään hyvin haastavaa antaa. Molemmat olivat kuitenkin huomanneet lajin kasvua selkeästi viimeisen kymmenen vuoden aikana. Maastopyöräilyn ihanneolosuhteiksi he näkevät ennen kaikkea Jyväskylän kaupungin itse ylläpitämät reitit ja niiden hyvän kunnon sekä laatutason. Kysyttäessä kaupungin velvollisuuksista maastopyöräilyn harrastamisen mahdollistamiseen, tärkeimmäksi nähtiin ulkoilureittien kunnossapito, eikä muita velvollisuuksia kaupungilla nähty olevan. Jyväskylän kaupunki haluaisi kuitenkin lisätietoa ja selvyyttä etenkin JYPS ry:n ja kaupungin yhteisiin pelisääntöihin, jotka koskevat seuran järjestämiä, useamman henkilön maastopyöräretkiä:

”Multa on kysytty esimerkiksi että saako Kivilammelta ajaa Hiihtomaahan maastopyörällä. Siis tämmöinenkin, ihmisten eivät tiedä eikä ole sit tietoa...mutta suurin osa maastopyöräilijöistä...nehän ajelee itsellisesti siellä, ei ne aja mikään JYPS:n paita päällä siellä. Eli se että nehän saa ajaa sillon jokamiehenoikeuksilla, ei tartte ajaa minkään lipun alla. Mutta sitte tämmöinen seuratoiminta on sitte jo vähän omansa, että heidän pitäisi sitten toimia tiettyjen seuraohjeiden ja sääntöjen mukaan kun ajavat näissä saattueissa tai laumoissa tai mikskä niitä sanotaan.” Pekka Sihvonen, Jyväskylän liikuntatoimi

Rovaniemen kaupungin virkamiehet eivät myöskään osanneet arvioida kaupunkinsa maastopyöräilijöiden määrää. Heidän karkean arvionsa mukaan yksi kolmannes pyöräilijöistä olisi maastopyöräilijöitä. He eivät myöskään osanneet arvioida pyöräilyseuraan kuuluvien ja kuulumattomien maastopyöräilijöiden määrää. Kysyttäessä lajin suosion kasvusta Rovaniemellä, virkamiehet eivät nähneet lajin harrastajamäärän merkittävää kasvua. Heidän mielestään maantiepyöräily on kasvanut lähiaikoina huomattavasti enemmän kuin maastopyöräily. Virkamiesten mukaan maastopyöräilyn kasvun huippu oli noin 10 vuotta sitten, mutta nyt laji on jo vakioitunut osaksi nykypäivää. Kysyttäessä, mitä maastopyöräily ja sen harrastaminen vaatii Rovaniemen kaupungilta, toisen virkamiehen mukaan se ei vaadi heiltä mitään, koska Rovaniemellä on olemassa valtava määrä reittejä mitä ajaa. Mutta jos kaupunki haluaisi luoda mahdollisimman helpot edellytykset maastopyöräilyn harrastamiselle ja sen kautta kehittää liikuntamatkailua, tulisi jonkinlaisia toimenpiteitä ja panostuksia virkamiesten mukaan tehdä. Rovaniemen kaupunki haluaisikin vertailutietoa siitä, miten muissa kunnissa ja kaupungeissa on maastopyöräilyn olosuhteita edistetty.

8.4 Poikkihallinnollisen yhteistyön ongelmat

Sekä seuroja että kaupunkeja haastateltaessa oli selkäesti nähtävissä, että poikkihallinnollisen yhteistyön ongelmat vaikuttavat myös maastopyöräilyn olosuhteisiin, ennen kaikkea reitityksiin liittyvissä asioissa. Reititystyön ja reittien ylläpidon vastuu jakautuu molemmissa tutkimuskaupungeissa useamman hallinnonalan alle. Tämä tuo epäselvyyttä etenkin reittien ylläpitovastuuasioihin. Merkittävin poikkihallinnollisen yhteistyön puutteista johtunut seuraus oli molempien kaupunkien pyöräilyseurojen mukaan kuitenkin kaavoituksen seurauksista johtuvat reittien ja polkujen katkeamiset rakentamisen alle.

Jyväskylän kaupungissa poikkihallinnollisuus maastoreittien rakentamisessa ja ylläpidossa on luontevaa, koska maastoreitit sivuavat Pekka Sihvosen mukaan niin monen hallintoalan rajapintaa. Maastoreittien suhteen yhteistyötä tehdään niin kaavoituksen, ympäristöpuolen, tonttiosaston kuin metsäpuolenkin kanssa. Maasto- ja ulkoilureitteihin liittyvä päätöksentekoprosessi kulkee Sihvosen mukaan hyvin paljon kaavoituksen ehdoilla, minkä jälkeen vastuut jakautuvat eri hallintokunnille. Ulkoilureittien ylläpitovastuu siirtyy liikuntapalveluille ja esimerkiksi luontopolkujen ylläpitovastuu siirtyy ympäristöpalveluille. Rovaniemellä maasto- ja ulkoilureittien luomisprosessi kulkee melko pitkälle samalla tavalla

kuin Jyväskylässä. Rovaniemellä maasto- ja ulkoilureittien ylläpito jakautuu selkeästi liikuntapalveluiden ja teknisten palveluiden kesken. Valaistut ulkoilureitit kuuluvat liikuntapalveluiden alle, kun taas luonto – ja retkeilyreitit kuuluvat teknisiin palveluihin.

Sekä Jyväskylän että Rovaniemen pyöräilyseurojen mukaan poikkihallinnollisen yhteistyön puutokset näkyvät nimenomaan liikuntapalveluiden puutteellisena kommunikointina kaupunkien kaavoituspuolten kanssa. Puutteellinen kommunikointi aiheuttaa luontevien maastopyöräilyreittien, kuten polkujen katkeamista rakentamisen alle. JYPS ry:n Teemu Tenhusen mukaan luontevat polut ja maastoreitit tulisi nähdä monipuolisina liikuntapaikkoina, joita käyttävät maastopyöräilijöiden lisäksi myös monet muut liikkijat. Hyvin usein näiden reittien päälle kuitenkin saatetaan rakentaa yritystiloja tai taloja siten, että aiemmin paljon käytössä ollut luonteva reitti katkeaa. Teemun mukaan polut ovat tärkeitä reittejä jo siirtymisten kannalta, kun ne ovat usein ainoita reittejä siirtyä keskustan alueelta suuremmalle metsäalueelle. Hyvin usein hän on nähnyt myös tilanteita, joissa suosittujen polkujen katkeaminen olisi voitu välttää huolellisemmalla kaavoituksen suunnittelulla. Hyvä esimerkki kaavoituksesta johtuneesta reitin katkeamisesta on Teemun mukaan Keljonlahden voimalaitoksen rakentaminen Jyväskylässä. Kun voimalaitosta ei vielä ollut, sen paikalla kulki paikallinen leveä ulkoilureitti, jota moni käytti siirtymäreittinä virallisille ulkoilureiteille. Reitti oli hyvin suosittu myös maastopyöräilijöiden keskuudessa. Voimalaitoksen rakentamisvaiheessa sen aita pystytettiin suosittuun polun päälle siten, että sitä ei ollut enää mahdollista käyttää siirtymäreittinä. Reittiä ei voinut tämän jälkeen enää käyttää maastopyöräilyyn, koska reitti olisi pitänyt siirtää peitteisempää maastoon, mikä ei sovi maastopyörällä ajamiseen. Harmilliseksi Teemun mukaan tilanteesta teki sen, että uusien polkujen muodostumiseen voi kulua aikaa jopa kymmenen vuotta. Tämän vuoksi hän toivoisikin, että kaavoittajat tekisivät enemmän yhteistyötä liikuntapalveluiden kanssa, joilla tulisi olla paikallistuntemusta myös suosituista, epävirallisista maastoreiteistä. Tämä vaatisi tiivistä selvitystyötä ja kommunikointia myös reittien käyttäjien kanssa.

Rovaniemen OPP ry näkee vastaavan ongelman myös heidän lähimaastoissaan. Rovaniemi on viime vuosina laajentanut paljon asutusalueita ja lisännyt tiestöä. Tämä aiheuttaa sen, että maastopyöräilyyn soveltuvaa metsämaastoa ja polkuja jää jatkuvasti rakentamisen alle. Uusia maastokohteita ei synny, joten siksi seura kaipaisikin muita vaihtoehtoja, kuten esimerkiksi sorastusta soiden yli, jotta pyörällä pääsisi kauempana oleviin metsiin. Jotta polkujen tarjoamat liikuntamahdollisuudet säilyisivät, korvaavia kohteita olisi jatkuvasti kehitettävä lisää. OPP ry toivoo, että Rovaniemen kaupungin liikuntapalvelut toimisivat paremmin näiden luontoreittien

edunvalvojina ja että kommunikointi kaavoituksen ja liikuntapuolen välillä lisääntyisi, nimenomaan polkujen osalta. Rovaniemen kaupungin virkamiesten mukaan kaavoitussuunnitelmat ovat yleensä järjesteltävissä siten, että suositut ulkoilureitit otetaan huomioon. Kaavoittajat eivät kuitenkaan voi heidän mukaansa huomioida yksittäisiä polkuja kaavoja suunnitellessaan.

8.5 Kaupunkien organisaatorakenteiden muutokset

Molemmissa tutkimuskaupungeissa on tehty lähiaikoina merkittäviä hallinnon uudelleen järjestelyitä, minkä johdosta niiden organisaatorakenteet ovat myös kokeneet muutoksia. Tämä voi olla haaste myös maastopyöräilyn, kuten muidenkin lajien olosuhteiden kehittämiseksi, jos hallinnon sisäiset muutokset aiheuttavat sekavuutta yleisesti päätöksentekoprosesseissa tai vastualueiden jakamisessa. Siksi haastatteluissa haluttiin selvittää niitä keskeisiä organisaatorakenteiden muutoksia joita tutkimuskaupungeissa on tehty, ja miten ne ovat vaikuttaneet yleisesti liikuntapalveluiden toimintaan.

Merkittävin Jyväskylän kaupungin hallintorakenteita muuttanut uudistus oli Korpilahden ja Jyväskylän maalaiskunnan liittyminen Jyväskylään vuonna 2008. Liitoksen ja sitä kautta Uuden Jyväskylän syntyminen aiheutti uudistuksia myös hallintorakenteissa, joka Pekka Sihvosen mukaan ”mylläyttää” heitä vielä tänäkin päivänä. Hallintojen keskittämiset ja yhdistämiset ovat aiheuttaneet lyhytjänteisyyttä ja sekavuutta esimerkiksi päätöksenteossa. Hallinnon uudelleen järjestelyt ovat Kari Häkkisen mukaan aiheuttaneet myös liikaa keskustelua siitä, mikä kuuluu kenellekin. Vastuualueiden hämäryys näkyy myös konkreettisesti, esimerkiksi kaavoituksen valvonnassa:

”Tai sitten tulee tällaisia että...päiväkoteja rakennetaan osittain kuntoradan päälle. Sitä ei viety selkeästi loppuun asti että miten se kuntorata muutetaan. Tällaisia tulee koko ajan.”
Kari Häkkinen, Jyväskylän liikuntatoimi

Liikuntapalveluiden uudelleen järjestelyihin liittyy Jyväskylässä keskeisesti myös palvelualoite ja palvelujen ulkoistaminen. Jyväskylän kaupungilla on tällä hetkellä jo yli 30 palvelusopimusta, jotka liittyvät lähinnä liikuntapaikkojen ylläpitoon. Hyvin usein palvelusopimuksia tehdään Jyväskylän reuna-alueiden liikuntapaikkojen ylläpitämisen helpottamiseksi. Pekka Sihvosen mukaan juuri tällaiset, kauempien seutujen liikuntapaikkojen

ylläpitoon liittyvät palvelusopimukset ovat ennen kaikkea resurssien järkevää hyödyntämistä, kun kaupunki saa tuotettua liikuntapalvelut näillä alueilla mahdollisimman kustannustehokkaasti. Kysyttäessä Jyväskylän liikuntatoimelta ulkoilureittien kunnossapidon ulkoistamisen aiheuttamista mahdollisista ongelmista, ei kielteisiä seurauksia osattu nimetä. Jokainen palvelusopimus on voimassa vuoden kerrallaan ja mahdollisissa sopimusten laiminlyönneissä tilanteisiin puututaan Pekan mukaan heti.

Rovaniemellä on myös vuosien varrella tapahtunut erilaisia organisaatorakenteiden muutoksia. Merkittävimmit virkamiehet nimeävät Rovaniemen ja Rovaniemen maalaiskunnan yhdistymisen vuonna 2006, sopimusohjausjärjestelmän eli tilaaja-tuottajamallin purkamisen ja liikunta-, nuoriso- ja kulttuurilautakunnan yhdistymisen vapaa-ajan lautakunnaksi. Vapaa-ajan lautakunnaksi yhdistyminen aiheutti sen, että vapaa-ajan lautakunta ja koulutuslautakunta siirtyivät saman esittelijän alaisuuteen. Kun aikaisemmin liikunta-, nuoriso-, kulttuuri- ja koulutusasioita tarkasteltiin kaikkia omina kokonaisuuksinaan, niiden integraatiosta vapaa-ajan lautakunnan alle seurasi se, että kaikkia aikaisemmin erillään olleita teemoja tarkastellaan nyt isompana kokonaisuutena. Kysyttäessä Rovaniemen virkamiesten mielipidettä lautakuntien yhdistymisen vaikutuksista liikuntapalvelutuotantoon, ei konkreettisia seurauksia yhdistymisestä nähty. Päätöksentekoon yhdistyminen kuitenkin olennaisesti vaikuttaa:

”No ei se mun mielestä siihen palveluprosessiin oo itsessään vaikuttanut. Mut siihen päätöksentekoon ja tulevaisuudessa mahdollisesti investointeihin ja investointimalleihin ja ratkaisuihin.” Rovaniemen kaupungin virkamies

Rovaniemen kaupungin hallinnon henkilöstöä on myös uudelleen järjestelty. Liikunta-, nuoriso- ja kulttuurilautakuntien ollessa vielä omia yksiköitään, oli erikseen myös liikunta- ja nuorisojohtaja ja kulttuurijohtaja, joiden lisäksi heidän yläpuolellaan oli esittelijä, minkä lisäksi tuotannon puolella oli useita palvelupäälliköitä. Muutosten seurauksena johtajien määrää ja väliportaita kevennettiin siten, että sivistyspalveluihin tuli oma toimialajohtaja ja hänen lisäksi vapaa-ajan johtaja, jotka hoitavat myös esittelyprosessin. Virkamiesten mukaan väliportaiden keventämisen tulisi näkyä jollakin aikavälillä kuntalaisten ja seurojen osalta yleisesti nopeampana toimintana.

9 MAASTOPYÖRÄILYN OLOSUHDETYÖN MAHDOLLISUUDET

Kolmannen analyttisen kysymyksen tarkoituksena oli selvittää niitä mahdollisuuksia, joita liittyy maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämiseen. Mahdollisuuksia pyrin selvittämään etsimällä niitä rakenteita ja toimenpiteitä, jotka tukevat maastopyöräilyn olosuhteita. Ensimmäisenä teemana käsittelen yhteistyön hyviä käytäntöjä. Yhteistyön merkitys maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämisessä on erittäin suuri. Siksi tuloksissa tarkastelenkin niitä yhteistyöprosesseja, jotka tukevat olosuhteiden kehittämistä. Toisena teemana käsittelen maastopyöräilyn olosuhteiden näkökulmasta keskeisten toimijoiden edistämistoimenpiteitä, ja niiden merkitystä maastopyöräilyyn. Kolmantena selvitän hieman yleisemmin kaikkia niitä olemassa olevia rakenteita, jotka tukevat maastopyöräilyn olosuhteita. Neljäs käsiteltävä teema koskee maastopyöräilyharrastuksen muutoksia ja sen näkyvyyttä, sekä sitä, miten laji voi itse omalla näkyvällä toiminnallaan parantaa olosuhteitaan.

Tässä tulososion viimeisessä kappaleessa keskityn tutkimuksen haastatteluista esille nousseisiin ajatuksiin ja mielipiteisiin nimenomaan maastopyöräilyn olosuhteiden mahdollisuuksista. Pyöräilyseurat ja kaupunkien virkamiehet katsovat mahdollisuuksia hyvin paljon omista lähtökohdistaan, minkä vuoksi molempien tahojen mielipiteet ja ajatukset ovat tärkeitä ja olennaisia. Tässä osiossa myös nostan esille seurojen ja kaupunkien konkreettisia ehdotuksia olosuhteiden parantamiseksi. Maastopyöräilyn olosuhteiden mahdollisuuksien tarkastelulla pääsemme käsiksi juuri niihin ydinkohtiin, joihin voi ja pitäisi vaikuttaa, mikä on koko tutkimuksen kannalta hyvin tärkeää. Alla olevasta analyysitaulukosta on nähtävissä se analyysiprosessi, mitä kautta kolmanteen tutkimuskysymykseen on lopulta päädytty.

TAULUKKO 4.

PELKISTYS	KOODI	LUOKKA	PÄÄLUOKKA
Seuran ja kaupungin välinen yhteistyö	Hb	Yhteistyön hyvät käytännöt	Maastopyöräilyn olosuhdetyön mahdollisuudet
Kaavoituksen yhteissuunnittelu	Bg		
Eri sektorien välinen yhteistyö reitityksessä	Ab		
Yhteistyön pitkät perinteet	Hf		
Hyvät henkilösuhteet	Hg		
Kaupungin pyöräilyedistämistoiminto	le	Keskeisten tahojen edistämistoimenpiteet	
Havahduttaminen toiminnan kehittämiseen	ld		
Pyöräilyseuran edistämistoiminnot	Pb		
Maastopyöräilyn kehittämishankkeet	Pe		
Polkujen ja reittien runsaus	Af	Olosuhdetyötä tukevat rakenteet	
Jokamiehenoiseudet	Bd		
Maastoreittien monikäyttöisyys	Cb		
Maastopyöräily luontoliikuntana	Fg		
Pyöräily luontopolulla	Fa		
Luontoliikunnan suosio	Ff		
Polkujen ja reittien huomioiminen kaavoituksessa	Be		
Polkujen suuri määrä	Nd		
Maastopyöräilyn edunvalvonta	Db		
Polkujen merkitys liikuntapaikkana	Na		
Maastopyöräilijöiden suuri määrä yllättää	La	Harrastuksen muutokset ja näkyvyys	
Maastopyöräilyn trendin kasvu	Ld		
Maastopyöräilytapahtumat	Qb		

9.1 Yhteistyön hyvät käytännöt

Sekä Rovaniemen että Jyväskylän toimijoiden haastatteluissa tuli esille monia eri tapoja yhteistyön hyviin käytäntöihin. Maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämisprosessit -alaluvussa jo mainittiin olemassa olevista yhteistyöprosesseista. Tässä alaluvussa esitellään seurojen ja kaupunkien mielipiteitä siitä, millaista yhteistyön tulisi olla, jotta maastopyöräilyn olosuhteet voitaisiin huomioida mahdollisimman hyvin. Yhteistyön hyvät käytännöt lähtevät ennen kaikkea seuran ja kaupungin toimivasta yhteistyöstä. Yhteistyön pitkät perinteet ja hyvät henkilösuhteet vaikuttavat olennaisesti lajin edistämiseen, etenkin kolmannen ja julkisen

sektorin välisessä yhteistyössä. Yhteistyön hyvien käytäntöjen merkitys tulee esille myös maastopyöräilyreittien suunnittelussa ja kaavoituksen yhteissuunnittelussa. Jotta maastopyöräilylle elintärkeää resurssia, reittejä, voitaisiin kehittää, vaatii se hyvin monialaista yhteistyötä sekä poikkihallinnollisesti että kaupunkien, pyöräilyseurojen ja harrastajien välillä.

JYPS ry:n Teemu Tenhunen näkisi tiiviimmän yhteistyön Jyväskylän kaupungin kanssa tuovan mahdollisuuden virallisiin maastopyöräilyreitteihin Laajavuoressa, joka on tällä hetkellä yksi Jyväskylän tärkeimmistä liikuntakeskittymistä. Laajavuoren maastopyöräilyn olosuhteiden kehittäminen tukisi myös maastopyöräilyyn liittyvää yritystoimintaa ja sitä kautta myös liikuntamatkailua. Jotta JYPS ry:n ideoima Laajavuoren maastopyöräilyn kehittämishanke voisi toteutua, on siihen olennaista saada myös kaupunki mukaan. Tämän lisäksi seura näkee, että harrastajien, liikuntatoimen ja kaavoituksen tiiviillä yhteistyöllä voitaisiin välttää luontevien maastopyöräilyreittien katkeaminen. Koska seuralla on hyvä yhteys Jyväskylän kaupunkiin ja henkilösuhteet viranomaisiin ovat toimivat, ainekset jo valmiiksi hyvän yhteistyön tiivistämiseen ovat valmiina.

Jyväskylän kaupungin liikuntatoimen Kari Häkkisen mukaan heillä on välitön kontakti kaikkien kolmannen sektorin toimijoiden kanssa ja heidän kanssaan pyritään tekemään myös tiivistä yhteistyötä. Esimerkiksi vuosittain Jyväskylässä järjestettävä pyöräilyn teemaviikko luodaan aina tiiviissä yhteistyössä JYPS ry:n kanssa. Heidän mukaansa seuran puheenjohtaja Teemu Tenhusen yhteydenpito kaupungin viranomaisiin on hyvin aktiivista ja häntä pidetään liikuntatoimessa keskeisenä henkilönä maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämisessä. Myös Teemun mukaan JYPS ry on muihin seuroihin nähden ainutlaatuisessa asemassa liikuntatoimessa ja heidän toiveitaan kuunnellaan. Jotta seuran konkreettisia aloitteita myös toteutettaisiin enemmän, tulisi yhteistyön vielä entisestään tiivistyä.

Rovaniemen OPP ry:n mukaan heidän ja kaupungin välisessä yhteistyössä olisi vielä paljon parannettavaa, jotta voitaisiin puhua hyvistä yhteistyön käytännöistä. Seura toivoisikin enemmän strategiatason keskusteluja kaupungin kanssa, etenkin pyöräilyn suhteen, mikä on tällä hetkellä jäänyt hyvin vähäiseksi. Yleisten pyöräilyolosuhteiden parantaminen toisi eväitä myös maastopyöräilyn olosuhteiden parantamiseen. Jotta Rovaniemen pyöräilyolosuhteiden kehittäminen menisi mahdollisimman oikeaan suuntaan harrastajien näkökulmasta, pitää OPP ry tärkeänä, että olosuhteita kehitettäisiin yhdessä pyöräilijöiden kanssa. Koska OPP ry on Rovaniemen alueen ainoa pyöräilyseura, olisi luontevaa, että yhteistyö olosuhteiden kehittämisessä olisi tiivistä heidän kanssaan. Tällä hetkellä yhteistyö on lähes olematonta. OPP

ry:n Hannu Jänkälän mukaan yhteistyö kaupungin kanssa voisi toimia paremmin, jos liikuntapalveluissa olisi henkilö, joka tietäisi maastopyöräilystä lajina ja olisi myös itse mahdollinen lajin harrastaja:

”Sinne vaan kun sinne kaupunkiin tulis semmonen joka tietäisi lajista ja ois itsekin innostunut. Se on yksi tärkeä mitä tarvis. Joskus se on vaan yhenkin henkilön varassa kaikki.” Hannu Jänkälä, OPP ry

OPP ry:n mukaan tiiviimpi yhteistyö kaupungin kanssa olisi ratkaisevaa myös maastopyöräilyreittien osalta. Jotta Rovaniemen lähimaastoissa olisi luonnon polkuja mitä pitkin voisi ajaa maastopyörällä, tulisi kaupungin toimia lajin edunvalvojana myös kaavoituksessa.

Rovaniemen kaupungin virkamiesten mukaan kolmannen sektorin liikuntatoimijoilla on perinteisesti ollut hyvät mahdollisuudet vaikuttaa heitä koskeviin asioihin. Heidän mukaan paikallisten seurojen kanssa tehdään yhteistyötä, kun puhutaan heitä koskevien liikuntapaikkojen rakentamisesta. Liikuntapaikkojen käyttäjät ovat aina enemmän tai vähemmän mukana tarveselvityksissä ja hankesuunnitelmissa. OPP ry:n kanssa yhteistyötä on tehty toistaiseksi vain vähän. Toisaalta virkamiehet toteavat, että heitä ei ole seurapuolelta lähestytty yleisesti maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämisen vuoksi, muuten kuin Rollo MTB -hankkeen kautta. Virkamiesten mukaan lajien tarpeisiin reagoidaan, jos niihin liittyviä yhteydenottoja tulee kaupunkiin erityisen paljon. Toistaiseksi maastopyöräilyyn liittyviä yhteydenottoja ei ole tullut, muuten kuin Rollo MTB -hankkeen yhteydessä. Jotta seuran ja kaupungin väliset henkilösuhteet olisivat toimivat, tarvittaisiin entistä tiiviimpää yhteistyötä. Rovaniemen organisaatiomuutoksen myötä OPP ry:lle tuntuu olevan kuitenkin epäselvää, kenelle vaikuttamaan pyrkivät argumentit tulisi kaupungin hallinnossa osoittaa. Jotta yhteistyön hyvät käytännöt voisivat kunnolla toteutua, on näihin asioihin kiinnitettävä huomiota, sekä kaupungin liikuntapalveluiden että seuran puolella.

9.2 Keskeisten tahojen edistämistoimenpiteet

Tutkimushaastattelussa nousi esille keskeisiä tahoja, joiden edistämistoimenpiteet ovat olennaisia maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämiseksi. Yksi tärkeä rooli on kaupungilla ja sen yleisillä pyöräilynedistämistoiminnoilla. Toinen tärkeä rooli on pyöräilyseuran toiminnoilla.

Hyvin usein juuri pyöräilyseuran aloitteesta lähtevät maastopyöräilyn kehittämishankkeet ovat kolmas keskeinen edistämistoimenpide. Neljäntenä edistämistoimenpiteenä tutkija nimesi havahduttamisen toiminnan kehittämiseen. Tähän liittyy erityisesti Rovaniemen ja Jyväskylän kaupunkien haastatteluaineiston keruun yhteydessä tapahtunut tarkoitukseton lajin edistäminen, kun kaupunkien virkamiehet huomasivat haastattelussa tarpeen oman toiminnan kehittämiseen maastopyöräilyn olosuhteiden parantamiseksi.

Jyväskylän ja Rovaniemen pyöräilyseurojen haastatteluissa nousi selkeästi esille se, kuinka yleisiä pyöräilyolosuhteita parantamalla myös maastopyöräilyn olosuhteita olisi helpompaa lähestyä. Erityisesti Rovaniemen OPP ry toivoisi Rovaniemen kaupungilta selvästi parempaa panostusta yleisiin pyöräilyolosuhteisiin. Kun maantiepyöräilyolosuhteet ovat kunnossa ja hyvin hoidettu, on hyvät lähtökohdat lähteä edistämään myös maastopyöräilyn olosuhteita. Myös Rovaniemen kaupungin virkamiesten mukaan pyöräilyn kehittäminen liikuntamatkailun näkökulmasta olisi yksi selkeä kehittämistarve, joka liittyy koko Ounasvaaran alueen kehittämiseen myös laajemmin. Jyväskylässä voidaan sanoa oltavan tämän prosessin loppuvaiheessa siten, että kevyenliikenteen pyöräilyn edistämiseen on Jyväskylässä vuosien varrella panostettu paljon. Tämän vuoksi seuraava luonteva vaihe olisikin siis maastopyöräilyolosuhteiden kehittäminen, jossa JYPS ry:llä olisi selkeästi tärkeä vetorooli.

Paikallisten pyöräilyseurojen maastopyöräilyn edistämistoimintojen merkitys on väistämättä suuri koko lajin olosuhteiden kehittämisen kannalta. Koska organisoituun seuratoimintaan kuulumattomia maastopyöräilijöitä on paljon, korostuu seuran yhteisöllisen äänen rooli, jotta maastopyöräilijöiden mielipide saataisiin kuuluviin. JYPS ry tekee Jyväskylässä paljon näyttävää toimintaa maastopyöräilyn eteen. He tekevät toimintaansa näkyväksi mm. jo aikaisemmin mainitulla vuotuisilla pyöräilyviikoilla, joissa on edustettuna kaikenlainen pyöräily, maastopyöräilystä lähtien. Tämän lisäksi JYPS ry on päävastuussa MTB Marathon Laajavuori -tapahtuman järjestämisestä. Kyseessä on Keski-Suomen suurin kaikille avoin kuntomaastopyöräilytapahtuma, joka kerää vuosittain liki 300 pyöräilijää ympäri Suomen. Tapahtuman lisäksi seura järjestää maastopyöräilykursseja ja yhteislenkkejä. JYPS ry on myös tärkeässä vetovastuussa Laajavuoren maastopyöräilyolosuhteiden kehittämishankkeessa, joka on tällä hetkellä suunnitteluvaiheessa. Hankkeen tarkoituksena olisi kehittää Laajavuoren maastopyöräilyreittien merkintää ja opastusta sekä lisätä mahdollisuuksia harrastaa myös maastopyöräilyn alalajeja, kuten bmx-pyöräilyä ja hieman haastavampaa XC-pyöräilyä. Näiden lisäksi pitkien maastopyöräilyreittien mahdollisuutta Laajavuorella lisättäisiin selkeän opastuksen avulla. Ajatuksena olisi, että hankkeen tuloksena Laajavuoresta tulisi Suomen

ensimmäinen kattavasti maastopyöräilyä palveleva keskus. JYPS ry:llä on jo valmis suunnitelma Laajavuoren kehittämiseen, mutta toteutuakseen se vaatii rahoituksen sekä Jyväskylän kaupungin mukaan tulemisen.

Vaikka Rovaniemen OPP ry on lähtökohtaisesti kilpapyöräilyseura, tekee se myös merkittäviä toimenpiteitä maastopyöräilyn edistämiseksi pienestä koostaan huolimatta. Pienempien seurakisojen lisäksi OPP ry on tärkeässä asemassa nyt kahtena vuotena järjestetyssä Rollo MTB -kuntomaastopyöräilytapahtumassa. Rollo MTB -tapahtuma on samannimisen maastopyöräilyn olosuhdehankkeen sivutuote, missä OPP ry oli myös keskeisessä roolissa. Tämän lisäksi OPP ry tekee omaa toimintaansa näkyväksi vuosittain järjestettävällä maastopyöräilykoululla, joka kerää noin 35–40 uutta nuorta harrastajaa maastopyöräilyn pariin joka vuosi. Seura on myös useampana vuotena valittu Suomen parhaaksi junioripyöräilyseuraksi. Jotta seura voisi edistää paremmin kuntomaastopyöräilijöiden olosuhteita, olisi seuran otettava mukaan myös kuntomaastopyöräilijät oman viittansa alle. Tästä kuitenkin aiheutuisi pienelle seuralle paljon taloudellisia ongelmia, kun järjestämisvastuu suurista kuntomaastopyöräilytapahtumista tulisi kokonaan sille. Tällä hetkellä sen resurssit riittävät juuri ja juuri Rollo MTB -tapahtuman järjestämiseen yhteistyökumppanien kanssa. Taloudellisten kysymysten vuoksi OPP ry:llä ei ole vielä toistaiseksi omaa kuntopyöräilyjaostoaan, ja toiminta keskittyy nimenomaan kilpapyöräilyyn.

Spesifisti maastopyöräilyn olosuhteita voi kehittää myös maastopyöräilyn olosuhdehankkeiden avulla. Niin kuin aikaisemmin on käynyt ilmi, molemmissa tutkimuskaupungeissa on ollut vireillä tai on tällä hetkellä vireillä maastopyöräilyn olosuhdehanke. Näiden paikallisten maastopyöräilyn olosuhdehankkeiden lisäksi merkittävä, koko Suomen maastopyöräilyolosuhteita koskeva Suomen Ladun PyöräPolku -hanke on historiassaan ensimmäinen kansallisen tason maastopyöräilyn edistämishanke. Tämäkin tutkimus on yksi osa hankkeeseen liittyvää selvitystyötä.

Tähän tutkimukseen liittyvää aineistonkeruuprosessia voidaan myös luonnehtia maastopyöräilyn edistämistoimenpiteeksi, kun se on saanut myös tutkimuskaupunkien virkamiehet havahtumaan maastopyöräilyyn liittyvien toimintojen kehittämiseen. Hyvin selkeä havahtuminen tapahtui haastateltaessa Jyväskylän kaupungin liikuntatoimen edustajia. Liikuntajohtaja Pekka Sihvosen mukaan maastopyöräilyasioista keskustelu tarjoaa myös heille uusia näkökulmia lajin kehittämiseksi:

”Kyllä tuohon nyt vielä ihan yleisellä tasolla, sää huomaat että näitä asioita ei oo vielä kauhean hyvin pohditukaan. Antaa kehityseväitä myös tähän jatkoon. Että ei tässä selitellä selittelyn vuoksi eikä peitellä vaan se on yks asia mitä niinku...tommonen voluumin kasvu mikä tapahtuu seuraavassa viidessä vuodessa suhteessa, niin meillähän on kohta tavallaan siellä enemmän ku ruuhkaa” Pekka Sihvonen, JKL Liikuntatoimi

Tämän lisäksi haastattelun innoittamina Kari Häkkinen ja Pekka Sihvonen näkivät myös tarpeelliseksi päivittää Jyväskylän pyöräilykartan seuraavaan painokseen maininnan maastoreiteistä, joissa saa ajaa maastopyörällä. Pekka Sihvonen myös pyysi Kari Häkkistä ottamaan välittömästi vastuun siitä, että Jyväskylän kaupungin nettisivuille laitetaan tieto siitä, missä maastoreiteillä maastopyöräily on mahdollista.

Rovaniemen kaupungin virkamiesten keskuudessa vastaavanlaista havahtumista oman toiminnan kehittämiseen ei ollut havaittavissa. Kysyttäessä virkamiehiltä mahdollisesta maastopyöräilyreittien lisätarpeesta, tarvetta nähtiin erityisesti lyhyille maastopyöräilyreiteille:

”Joo kyllä mieki oon sitä mieltä, että meidän pitäis lyhyitä reittejä tässä mieltä, nimenomaan matkailun ja liikuntamatkailun näkökulmasta.” Rovaniemen kaupungin virkamies

Virkamiehet korostivat maastopyöräilyn edistämisen tarvetta nimenomaan liikuntamatkailun näkökulmasta. Jotta Rovaniemellä olisi maastopyöräilylle mahdollisimman helpot edellytykset, se vaatisi virkamiesten mukaan kaupungin panostusta enemmän. Rovaniemen kaupungilla onkin meneillään Metsähallituksen kanssa yhteistyössä luontomatkailuhanke, jonka kautta etenkin Ounasvaaran liikuntamatkailun edellytyksiä pyritään kartoittamaan.

9.3 Olosuhdetyötä tukevat rakenteet

Maastopyöräilyn olosuhdetyötä tukevilla rakenteilla tarkoitetaan niitä asioita ja tekijöitä, joiden olemassaolo on merkittävää lajij olosuhteiden kannalta. Molemmissa tutkimuskaupungeissa näitä olosuhteita tukevia rakenteita on paljon. Monet hyvät rakenteet koskevat osittain sekä Jyväskylää ja Rovaniemeä, että koko Suomea maanlaajuisesti, mutta molemmissa tutkimuskaupungeissa on myös omia hyviä asioita ja tekijöitä, joiden vuoksi maastopyöräilyn olosuhteiden edellytykset ovat hyvät.

9.3.1 Reitit ja polut

JYPS ry:n Teemu Tenhunen näkee Jyväskylän maastopyöräilyreitistön tilanteen myönteiseksi: lähimetsissä on paljon kapeita polkuja, leveitä kulku-uria, latupohjia, metsälatupohjia, traktoriuria sekä moottorikelkkareittejä, jotka kaikki palvelevat erinomaisesti myös maastopyöräilijöitä. Jyväskylässä maastoon pääsee pyörällä nopeasti, mikä laskee myös maastopyöräilyn aloittamisen kynnyksiä. Maastopyöräilyä ei ole Jyväskylässä missään erikseen kielletty, joten useinkin liikkujan suosimilla maastoreiteillä kulku on sallittua. Jyväskylän liikuntatoimen Pekka Sihvosenkin mukaan Jyväskylän maastoreittien monikäyttöisyys on myös tärkeä liikuntapoliittinen suunta, kun ajatellaan sitä suurta liikkujien joukkoa, jota ne palvelevat. Teemu Tenhusen mukaan myös suositut metsäpolut tulisi nähdä koko kansan liikuntapaikkoina, aivan kuten jalkakäytävät ja pyörätietkin. Polut ovat tärkeitä siirtymisväyliä metsiin, mutta niitä ei ole yleensä merkitty liikuntapaikkakartastoihin. Jyväskylän tärkein ulkoliikuntakeskittymä, Laajavuori, palvelee monipuolisesti myös maastopyöräilijöitä runsaan reittitarjontansa vuoksi. Alue on täynnä reittejä ja polkuja, joista voisi selkeän merkitsemisen avulla saada myös suosittuja maastopyöräilyreittejä, etenkin uusien harrastajien ja ulkopaikkakuntalaisten keskuudessa. Teemun mukaan muualta tuleville Laajavuori on luonteva ja helppo paikka tulla maastopyöräilemään. Se on myös ainut paikka Keski-Suomen alueella, missä voi harrastaa alamäkipyöräilyä ylös vievien hissien kera. Pitkiä reittejä suosivaan kuntomaastopyöräilyyn Laajavuori ei ole kuitenkaan luontevin paikka, koska laajat metsäalueet toimivat vastaavassa tarkoituksessa.

Rovaniemellä on paljon koskematonta luontoa ja kangasta, jotka luovat ihanteelliset olosuhteet maastopyöräilyyn. Rovaniemen usean hehtaarin talousmetsät tuovat liikkujien käyttöön paljon metsäuria ja -polkuja. Reittien merkitsemisellä niitä saataisiin paremmin myös useamman ihmisen tietoisuuteen. Haastetta maastopyöräilijöille luovat kuitenkin Rovaniemen aluetta pilkkovat joet ja suoalueet, jotka yleensä katkaisevat pitkät maastopyöräilyreitit. OPP ry:n mukaan ratkaisu soiden ylittämiseen pyörällä olisi kapean uran soraaminen niiden yli. Tämä palvelisi maastopyöräilijöiden lisäksi myös muita luonnossa liikkuvia. Rovaniemen keskeisin ulkoliikuntakeskittymä, Ounasvaara, on myös tärkeä kohde maastopyöräilijöille. Vaikka alueelta puuttuvatkin pitkät maastopyöräilyreitit nimenomaan soiden vuoksi, tarjoaa se mahdollisuuden hyvin monen maastopyöräilyn alalajien harrastamiseen, kuten XC-maastopyöräilyyn, alamäkipyöräilyyn ja sprinttipyöräilyyn. Ounasvaaran alueen liikuntamatkailun edellytyksiä tulisi kuitenkin vielä paljon kehittää. Rovaniemen kaupungin

virkamiesten mukaan Ounasvaaraa tullaan jatkossa kehittämään entistä paremmin liikuntamatkailua tukevaksi yksiköksi. Samalla myös tavallisen kuntalaisen liikuntamahdollisuudet Ounasvaaralla paranisivat.

9.3.2 Jokamiehen oikeus

Sekä Rovaniemen että Jyväskylän maastopyöräilyn olosuhteita selkein tukeva sääntö rakenne on jokamiehen oikeus. Jokamiehen oikeus mahdollistaa pyörällä ajamisen maastopyöräilyyn parhaiten soveltuvissa metsämaastoissa, joissa on paljon epävirallisia polkuketjuja. Ilman jokamiehen oikeutta maastopyöräily rajoittuisi vain kaupunkien ylläpitämille, leveille maastoreiteille, jotka eivät kuitenkaan tarjoa kaikille maastopyöräilijöille tarpeeksi pituutta tai haastetta. Jokamiehen oikeuksilla maastopyöräily on mahdollista yksityisten maanomistajien alueilla. Jokamiehen oikeuksien puitteissa reittien merkitseminen ei ole kuitenkaan mahdollista ilman sopimuksia ja ulkoilureittitoimituksia. Jokamiehen oikeus nostaa myös kaupunkien kynnystä julkaista metsäpolkuja virallisiksi ulkoilureiteiksi, koska ilman erillistä mainintaa jokainen on oikeutettu niitä käyttämään. Tämän vuoksi luontevia metsäpolkuja saattaa jäädä kaavoituksen alle. Suositut metsäpolut ovat myös tyypillisesti osa paikallistuntemusta, jolloin ulkopaikkakuntalaisten kynnys lähteä metsäpoluille voi olla korkea.

9.3.3 Maastopyöräily luontoliikuntana

Maastopyöräilyn olosuhteita tukee selkeästi myös se, että maastopyöräily on yhä enemmän yksi tärkeä osa luontoliikuntaa. Luontoliikunnan ja maastopyöräilyn trendin kasvaessa ne ovat kietoutuneet yhä enemmän toistensa ympärille. Etenkin Rovaniemen pyöräilyseura OPP ry näkee maastopyöräilyn tärkeäksi luontoliikunnan osa-alueeksi. OPP ry:n Olli Lehtoranta korostaa, kuinka kävelemiseen verrattuna maastopyörällä näkee moninkertaisen määrän upeita luontomaisemia. Luonnon ja maisemien kokeminen on siis maastopyöräilijöille tärkeä asia. Luonnonsuojelualueilla pyöräily tarjoaisi OPP ry:n mukaan myös vielä enemmän mahdollisuuksia luonnon kokemiseen. Alueiden rasiituksen voisi helposti näillä alueilla kohdentaa siten, että kävelystä ja pyöräilystä aiheutuva maan kuluminen kohdistuisi vain

kulkureittinä toimivalle kapealle uralle. Olli Lehtoranta näkee luontoliikunnan tärkeänä myös Rovaniemen matkailun kannalta:

”Jos me aiotaan rakentaa Rovaniemelle luontoreitistöjä, joissa matkailija viihtyy ja tullaan katsomaan luontoarvoja Rovaniemelle, niin ei me voida viedä niitä pahimpiin rääsikköihin. Kyllä meidän on vietävä ne parhaimpiin, komeimpiin ja kauneimpiin paikkoihin, mennään sinne pyörällä, moottorikelkalla, jalan tai millä tahansa. Matkailija haluaa elämyksiä ja se haluaa parasta aata, ei se halua varmaan sitä pusikkoa tai rääsikköä.” Olli Lehtoranta, OPP ry

Jyväskylän ja Rovaniemen kaupungeissa luontopoluilla pyöräilyä ei ole erikseen kielletty, mutta sitä ei ole myöskään virallistettu turvallisuuskulmien vuoksi. Jyväskylän kaupungin liikuntatoimen virkamiehet eivät näe maastopyöräilyä selkeästi luontoliikunnan osaksi, koska heidän mielikuvansa maastopyöräilystä on sykekorosteista, isoissa ryhmissä tapahtuvaa toimintaa. Rovaniemen virkamiehet taas näkevät maastopyöräilyn olevan nykypäivänä osa luontoliikuntaa myös luonnon kokemisen vuoksi.

9.3.4 Maastopyöräilyn edunvalvonta olosuhteita tukevana rakenteena

Maastopyöräilyllä ei ole yhtä selkeää edunvalvontaryhmäänsä. Siksi lajin paikallisen edunvalvonnan tärkeitä toimijoita ovatkin tällä hetkellä pyöräilyseurat ja kansallisena toimijana Suomen Latu. Paikallista pyöräilytoimintaa on Suomessa paljon, jolloin pyöräilyseurojen rooli edunvalvojana korostuu tilanteessa, jossa selkeää edunvalvontajärjestöä vielä etsitään. Jyväskylässä toimiva JYPS ry pyrkii ajamaan Keski-Suomen alueella vahvasti kuntomaastopyöräilijöiden etuja, jolloin myös seuraan kuulumaton harrastaja hyötyy seuran ajamista asioista. OPP ry ei pienenä kilpapyöräilytoimijana vielä aja merkittävästi kuntomaastopyöräilijöiden asioita, mutta seura on kuitenkin tällä hetkellä alueen ainoa toimija, joka aktiivisesti ylläpitää Rovaniemen maastopyöräilyolosuhteita, mm. merkitsemällä reittejä, ylläpitämällä Rollo MTB -reittisivustoa, järjestämällä vuosittaista Rollo MTB -kuntomaastopyöräilytapahtumaa ja pitämällä junioreiden suosiossa olevaa maastopyöräilykoulua.

Paikallisen edunvalvonnan ohella sekä Rovaniemen että Jyväskylän pyöräilyseurat näkevät Suomen Ladun edunvalvontatyön merkittävänä koko Suomen maastopyöräilyn olosuhteiden

kannalta. JYPS ry:n Teemu Tenhusen mukaan maastopyöräilyn edunvalvonnan hajanaisuus on näkynyt erityisesti maastopyöräilyn kehittämishankkeiden puutteena. Suomen Ladun PyöräPolku -hanke onkin suurin maastopyöräilyn kehittämishanke, mitä Suomessa on aikaisemmin tehty. Mahdollista on, että hankkeen lopputuloksena myös paikallisten maastopyöräilyn edistämishankkeiden määrä kasvaisi.

9.4 Harrastuksen muutokset ja näkyvyys

Maastopyöräilyssä on ollut havaittavissa viime vuosien ajan selkeä trendi ja se on tuonut lajin pariin myös lisää uusia harrastajia. Harrastajien kasvanut määrä nähdään etenkin seurapuolella. Myös Jyväskylän ja Rovaniemen kaupungeissa virkamiehet ovat nähneet maastopyöräilylajin kasvua jonkin verran. Erityisesti maastopyöräily on nostanut päätään lisääntyneinä maastopyöräilytapahtumina ja niiden osallistujamäärien vuosittaisina kasvuina.

JYPS ry:n Teemu Tenhusen mukaan Jyväskylässä on selkeästi käynnissä maastopyöräilybuumi, mikä näkyy lajin harrastajien määrän merkittävänä kasvuna. Seura on huomannut myös saavansa lisää maastopyöräilyyn liittyviä kysymyksiä ihmisiltä. Teemu näkee, että maastopyöräilyn harrastajamäärät ovat vähintäänkin kymmenkertaistuneet viimeisen kymmenen vuoden aikana. JYPS ry:n lähes tuhannesta jäsenestä useampi sata harrastaa maastopyöräilyä ainakin jollain tavalla. Huomattavan paljon seuraan kuuluvia jäseniä enemmän on kuitenkin seuraan kuulumattomia, satunnaisesti maastopyöräilyä harrastavia. Teemu kuitenkin korostaa, että maastopyöräilyn kasvavaa trendiä on vaikeaa nähdä, koska harrastajat levittäytyvät hyvin laajalle alueelle ja lajia harrastetaan yleensä metsässä, jossa on vain harvoin vastaantulevia silmäpareja. Näkyväksi maastopyöräilyä tekee kuitenkin vuosittainen kuntomaastopyöräilytapahtuma MTB Marathon Laajavuori, jonka osallistujamäärät ovat kasvaneet vuosittain. Vuosittainen osallistujamäärä on ollut noin 300 ja Teemu näkee tapahtumalla olevan potentiaalia kasvattaa kävijämäärää vielä entisestään.

Jyväskylän liikuntatoimen Pekka Sihvonen ja Kari Häkkinen ovat myös nähneet lajin tuntuvaa kasvua viime vuosina. Karin Halssilassa tekemä laskelma maastopyöräilijöiden määrästä oli erityisesti herättänyt hänet maastopyöräilylajin nousuun. Hän yllättyi maastopyöräilijöiden suuresta määrästä:

”Jos mä kymmen vuotta sitten olisin laskenut saman, niin ois ehkä yks tai kaks pyöräilijää mennyt. Et se on niin kauheesti lisääntynyt kuiteskin tässä viimeisen kymmenen viidentoista vuoden aikana.” Kari Häkkinen, Jyväskylän liikuntatoimi

Pekka Sihvosen mukaan polkupyöräilyn yleinen lisääntyminen on tuonut lisää harrastajia myös maastopyöräilyn pariin. Hänen mukaansa varsinkin kevyenliikenteen pyöräily on lisääntynyt, etenkin työmatkaliikkumisen osalta. Myös pyörien yleinen kehittyminen on hänen mielestään lisännyt maastopyöräilijöiden sekä maantiepyöräilijöiden määrää.

Rovaniemellä maastopyöräilyharrastuksen kasvua ei ole näkynyt siinä mittakaavassa, kuin mitä Jyväskylässä. OPP ry:n suosituin laji on selkeästi kilpapyöräily, jolloin pelkästään maastopyöräilyä harrastavia ei seurassa juurikaan ole. Seuraan kuulumattomia kuntomaastopyöräilijöitä voisi siis kuvitella olevan Rovaniemellä paljon, vaikka varsinaista selvitystä maastopyöräilijöiden määrästä ei olekaan tehty. Rovaniemen kasvaneista maastopyöräilyn harrastajamäärästä kertoo myös Rollo MTB -hanke, kun sen tarkoitus oli lisätä Rovaniemen tunnettavuutta maastopyöräilykaupunkina. Hankkeen avulla pyrittiin siis vastaamaan maastopyöräilyn lisääntyneisiin tarpeisiin. Hankkeen lopputuloksena kaikkia sen tavoitteita ei saavutettu, mutta Rollo MTB -tapahtuma ja Rollo MTB -reitistö sivusto ovat kuitenkin hankkeen avulla tuotettuja palveluja. Rovaniemen kaupungin virkamiehet eivät kuitenkaan nähneet selkeää lajin yleistymistä Rovaniemellä. Heidän mukaansa pyöräily on yleisenä harrastuksena selkeästi lisääntynyt, mutta maastopyöräilyn nousubuumi oli havaittavissa jo kymmenen vuotta sitten.

10 KOHTI VUOROVAIKUTUKSELLISTA JA YHTEISTYÖHÖN PERUSTUVAA MAASTOPYÖRÄILYN OLOSUHDETYÖTÄ

Johtopäätöksiä tekemiseen ja pohtimiseen käytän apuna koontitaulukkoa (taulukko 5), jossa tiivistetysti kerron tutkimusaineistolle esitettyjen analyyttisten kysymysten vastauksia kummankin tutkimuskaupungin osalta. Taulukko toimii samalla hyvänä työkaluna kaupunkien maastopyöräilyolosuhteiden vertailussa. Vertailutaulukko keskittyy kaupunkien keskeisiin eroavaisuuksiin ja samanlaisuuksiin maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämis- ja politiikkaprosessissa. Tässä luvussa pohdin tutkimusaineistosta esille nousseita teemoja tutkimuskysymysten johdantelemana. Samalla käsittelen myös kolmatta tutkimuskysymystäni. Pysin löytämään niitä syitä, miksi maastopyöräilyyn liittyvät politiikkaprosessit eroavat toisistaan Jyväskylässä ja Rovaniemellä. Lopussa pohdin tutkimusaiheesta esille nousseita jatkotutkimusehdotuksia ja arvioin tutkimuksen luotettavuutta.

Vertailutaulukkoon on koottu Jyväskylän ja Rovaniemen maastopyöräilyn olosuhdetyötä kuvaavia asioita, tekijöitä, toimijoita ja suhteita. Taulukosta on selkeästi havaittavissa kaupunkien välisiä eroja olosuhdetyössä. Merkittävin ero on kaupungeissa toimivien pyöräilyseurojen erilaisuus. Siitä johtuen myös maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämisprosessit ja niiden mahdollisuudet eroavat Jyväskylässä ja Rovaniemellä. Kun Jyväskylässä pyöräilyseura on suuri ja vaikutusvaltainen maastopyöräilytoimija, on Rovaniemen pyöräilyseura pieni kilpapyöräilyyn keskittynyt toimija. Tosin Rovaniemen pyöräilyseura OPP ry on tällä hetkellä Rovaniemen ainoa seura, joka ajaa jonkin verran myös maastopyöräilyn olosuhdeasioita. Jyväskylän ja Rovaniemen maastopyöräilyolosuhteiden keskeiset haasteet ovat myös erisuuntaisia. Rovaniemen maastopyöräilyn olosuhdetyön keskeisin haaste on kaupungin ja seuran välinen puutteellinen vuorovaikutus ja yhteistyö. JYPS ry:n ja liikuntapalveluiden yhteydenpito on puolestaan sujuvaa ja se näyttäytyy ennemminkin mahdollisuutena kuin haasteena. Molemmissa kaupungeissa olosuhteiden kehittämisen yksi keskeinen haaste on hallinnon uudelleenjärjestelyiden aiheuttama epävarmuus ja siitä aiheutuneet vastuualueiden hämäryydet. Tärkeä molemmissa kaupungeissa tunnistettu mahdollisuus oli seuratoimijoiden laaja tieto-osaaminen maastopyöräilyreittiasioissa.

TAULUKKO 5. Tutkimuksen tulosten vertailutaulukko (Lyhenteet: LP = liikuntapalvelut, MP = maastopyöräily, MPOS = maastopyöräilyolosuhteet ja KPO = kaupunkiorganisaatio)

Päälouokka	Jyväskylä	Rovaniemi
Olemassa olevat kehittämissprosessit	<ol style="list-style-type: none"> 1. Avaintoimijana aktiivinen iso seura, joka on säännöllisesti yhteydessä LP:un 2. Seuran MP-toiminta hyvin näkyvää erilaisten tapahtumien ja hankkeiden muodossa 3. LP:n ja seuran yhteistyö sujuvaa 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Avaintoimijana pieni kilpapyöräilyseura, jonka MP-toiminta alisteista vahvalle kilpapyöräilytoiminnalle 2. Seuran ja LP:n välinen kommunikaatio puutteellista
Keskeisimmät kehittämissprosessien haasteet	<ol style="list-style-type: none"> 1. Seuran vähäiset mahdollisuudet vaikuttaa kaavoitukseen 2. Poikkihallinnollisen yhteistyön ongelmat kuntaorganisaatiossa 3. Ei kokemuksia seuran ja LP:n yhteisistä MPOS:n kehittämishankkeista 4. Ulkoilureiteillä pyöräilemiseen liittyvät turvallisuusriskit 5. LP:n edustajat kyseenalaistavat luontopoluilla pyöräilemisen 6. Reittien merkittämättömyys 7. Ei kanavaa maastopyöräilyreiteistä tiedottamiseen 8. KPO:n muutokset hämärtävät vastuunjakoa reittien suunnittelussa ja ylläpidossa 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pienellä seuralla huonot vaikutusmahdollisuudet liikuntapoliittiseen päätöksentekoon 2. LP:n ja seuran yhteydenpito niukkaa 3. Maanomistuksen pirstaleisuus ja reittien perustamisen ongelmat 4. Kevyenliikenteen väyliä kehitetty niukasti 5. Poikkihallinnollisen yhteistyön ongelmat kuntaorganisaatiossa 6. Lautakunnan vastuualueen laajentuminen 7. Lapin seudulla ei selkeää MP:n edunvalvojaa 8. MP-harrastuksen kasvua ei ole havaittu
Keskeisimmät kehittämissprosessien mahdollisuudet	<ol style="list-style-type: none"> 1. MP-harrastuksen kasvu tiedostettu LP:ssa 2. Seuralla ja LP:lla toimivat henkilösuhteet 3. Jyväskylässä panostettu pyöräilyn edistämiseen 4. Vireillä Laajavuoren MPOS:n kehittämishanke 5. Paljon MP:yn soveltuvia polkuja ja reittejä 6. Seura toimii keskeisenä MPOS:n edunvalvojana 7. Seuratoimijoilla yksityiskohtaista tietoa MP-reiteistä 	<ol style="list-style-type: none"> 1. LP:ssa MP tulkitaan luontoliikunnaksi 2. Reittipankki reiteille olemassa 3. Seuran järjestämä vuosittainen MP-tapahtuma 4. Seura tiedottaa MP-reiteistä 5. Rollo MTB-hankkeen tuloksena yksi virallinen MP-reitti 6. LP:ssa tiedostetaan MPOS:n kehittämiseen liittyvät matkailuintressit 7. Paljon MP:yn soveltuvia polkuja ja reittejä 8. Seuratoimijoilla yksityiskohtaista tietoa

10.1 Seurojen ja harrastajien poliittista liikkumavaraa määrittävät tekijät

Tutkimuksen tuloksista oli selkeästi havaittavissa Rovaniemen ja Jyväskylän pyöräilyseurojen erilaiset vaikutusmahdollisuudet niitä koskevaan liikuntapalvelutuotantoon. Edellä olen tuonut jo esille seurojen erilaisuutta määrittäviä tekijöitä, kuten seuran koko, edustama harrastajajoukko ja seurassa olevat aktiivit. Tuloksista on kuitenkin nähtävissä myös seurojen erilainen poliittinen liikkumavara. Pyöräilyseurojen poliittista liikkumavaraa määrittävät hyvin paljon seuran koko ja selkeät ”johtohahmot”, jotka ovat aktiivisesti yhteydessä kuntaorganisaation edustajiin. Pyöräilyseurojen vaikutusmahdollisuudet liittyvät kuitenkin myös paikalliseen kontekstiin ja erilaisiin tapoihin käsitellä poliittisia toimintatilanteita. Pyöräilyseurojen vaikutusmahdollisuudet riippuvat siis siitä, millaisiksi poliittiset toimintatilanteet paikallisella tasolla muotoutuvat. Erilaisten toimijoiden vuorovaikutustilanteiden pohjalta muodostuvat myös jonkun tietyn asian politiikan toimintatilanteet. Vuorovaikutustilanteita taas määrittävät ne tavat miten asioita ja ongelmia tuodaan esille ja millaiseksi toimijoiden puhe- ja toimivalta muotoutuu. (Peltola 2007, 12-16.)

Jyväskylän Pyöräilyseura ry:n poliittinen liikkumavara näyttäytyy tutkimuksen tulosten valossa laajana. Seura on kooltaan iso, koska se edustaa kilpapyöräilylajien lisäksi myös kuntopyöräilylajeja, kuten kuntomaastopyöräilyä. Seuran suuren koon lisäksi sen poliittista liikkumavaraa lisää seurassa toimiva selkeä aktiivi ja ”johtohahmo”, joka tunnetaan myös liikuntapalveluissa. Seuran ja kaupungin toimivien henkilösuhteiden taustalla voidaan todeta olevan vakiintuneet Jyväskylän kaupungin liikuntatoimen tavat olla vuorovaikutuksessa kolmannen sektorin toimijoiden kanssa. Vaikka vuorovaikutus onkin seuran ja kaupungin välillä toimivaa, silti maastopyöräilyn olosuhteiden eteen ei ole kaupungin osalta tehty konkreettisia toimenpiteitä. Tämä saattaa liittyä Peltolaa (2007) mukailen maastopyöräilyolosuhteisiin liittyvien asioiden ja ongelmien esille tuomiseen. Pyöräilyseurojen olisikin tarkasti mietittävä ja pohdittava, miten maastopyöräilyn olosuhteiden edistämiseen liittyviä asioita kannattaa viedä poliittiseen päätöksentekoon. Tähän saattaa vaikuttaa esimerkiksi se, lähestytäänkö asiaa ongelmalähtöisesti vai mahdollisuuslähtöisesti. Maastopyöräilyn olosuhteiden ongelmiin painottuva viestintä voi johtaa siihen liittyvien poliittisten tilanteiden pintapuoliseen käsittelyyn, kun kaupunkien virkamiehet saattavat nähdä jonkin puutteen korjaamisen resurssien kannalta hankalaksi, koska monien muidenkin lajien olosuhteissa on puutteita, joihin kaupunki ei voi resurssisyistä puuttua. Jos virkamiehille kohdistettu olosuhteiden kehittämiseen liittyvä viestiminen puetaan mahdollisuuksien

kontekstiin ja jo olemassa olevien voimavarojen hyödyntämiseen, saattaa seuran poliittinen liikkumavara entisestään laajentua, kun poliittisiin toimintatilanteisiin pystytään näin vaikuttamaan. (Peltola 2007, 12-16.)

Rovaniemellä toimivan Ounaksen Pyörä-Poikien poliittinen liikkumavara on Jyväskylän Pyöräilyseuraan verrattuna kapea. Seura on pieni ja se ei ensisijaisesti edusta maastopyöräilyä. Seura on myös puhtaasti kilpaurheilutoimija, joten kuntopyöräilijät eivät voi seuran kuulua. Siksi seuran edustama joukko on jo lähtökohtaisesti muihin lajeihin verrattuna hyvin pieni. Seura on täynnä aktiivisia pyöräilyn ja maastopyöräilyn puolestapuhujia, mutta selkeää maastopyöräilyn olosuhteita edistävää johtohahmoa ei seurassa tällä hetkellä ole, kun se itsekin totesi aktiivisten kuntomaastopyöräilyn olosuhteita edistävien toimijoiden puuttumisen. Poliittisten toimintatilanteiden toimijoiden, kaupungin ja seuran, välinen vuorovaikutus on puutteellista juuri tämän vuoksi, eikä varsinaisia henkilösuhteita niiden välillä ole. Rollo MTB -hankkeen tarkoitus oli lisätä seuran ja kaupungin välistä yhteistyötä, mutta seuran haastatteluista oli huomattavissa, kuinka hanke sai kuitenkin aikaan tietynlaisia säröjä. Rollo MTB -hanke osoitti selkeästi, kuinka vuorovaikutuksen puute ja erilaiset tavat puhua asioista voivat muokata seuran poliittista liikkumavaraa maastopyöräilyn olosuhteisiin liittyvissä poliittisissa toimintatilanteissa. Jos hankkeen alkaessa seuran ja kaupungin välinen vuorovaikutus olisi ollut sujuvaa, henkilösuhteet olisivat olleet toimivat ja jos seuralla olisi ollut selkeä aktiivinen johtohahmo hankkeessa, sen tulokset ja siitä muodostunut yleinen ilmapiirikin olisi varmasti ollut toisenlainen. Toisin sanoen, poliittisen toimintatilanteen toimijoiden puhe- ja toimivalta eivät olleet hankkeen kannalta edullisia. Jotta maastopyöräilyn olosuhteisiin liittyvä vuorovaikutus sekä puhe- ja toimivalta voisivat muotoutua olosuhteiden edistämisen kannalta edulliseen muotoonsa, on OPP ry:n keskityttävä asioiden ja ongelmien esille tuomisen tyyliin ja tapoihin.

Seurojen poliittista liikkumavaraa määrittää siis vahvasti paikallinen tapa hoitaa liikuntapoliittisia asioita. Edellä jo mainittiin, kuinka lautakuntien ja hallintojen yhdistelemiset ovat johtaneet siihen, että kuntien paikalliset toiminta- ja hallintokulttuurit vaihtelevat paljon (Ilmanen 1996, 221). Tämä saattaa lisätä huomattavasti seurojen eriarvoisuutta liikuntapoliittisessa päätöksenteossa. Jyväskylässä liikunta- ja kulttuuriasiat ovat saman lautakunnan alaisena, kun taas Rovaniemellä liikuntapalvelut hoidetaan osana vapaa-ajan palveluja. Vapaa-ajan palvelut on osa sivistyspalveluja, johon kuuluu myös varhaiskasvatus ja koulutus. Hallintojen yhdistely saattaa johtaa useiden eri toimialojen keskittämiseen yhden lautakunnan alle, mikä saattaa vaikuttaa myös liikuntapalvelujen toimintaan siten, että

liikuntaan liittyviä asioita saatetaan tarkastella alisteisina muiden asioiden rinnalla. Jyväskylässä liikuntapalvelut ovat edelleen olemassa, mutta Rovaniemellä liikuntapalveluja ei omana kokonaisuutenaan enää ole. Tämä saattaa olla myös yksi syy OPP ry:n ja kaupungin väliseen puutteelliseen vuorovaikutukseen, kun liikuntapalveluiden toiminta ei ole enää niin selkeää kuin aikaisemmin. Jyväskylässä on vielä selkeä liikuntajohtajan titteli, mikä taas poistui Rovaniemellä hallinnon uudistuksen myötä. Hallintorakenteet liikuntapolitiikan kannalta vaikuttavat olevan Jyväskylässä selkeämmät kuin Rovaniemellä, millä on varmasti yhteys myös seuran ja kaupungin hyviin vuorovaikutussuhteisiin.

Seurojen poliittisen liikkumavaran ohella herää kysymys myös harrasteliikunnan poliittisesta liikkumavarasta. Maastopyöräilyn suosion kasvaessa siitä on tullut yksi tärkeä osa virkistysliikuntaa, jonka harrastajat eivät osallistu järjestäytyneeseen yhdistystoimintaan. Liikuntatoimen tehtävänä on toimia erilaisten lajien edunvalvojana. Liikuntatoimen tehtäväkenttää todellisuudessa kuitenkin määrittävät melko pitkälle seurat ja koulut. Tällöin liikuntapoliittinen päätöksenteko ei ulotu järjestäytymättömiin harrasteryhmiin. Ongelma on politiikkaprosessien kannalta yksi sen keskeisimmistä dilemmoista. Miten harrasteryhmät voivat vaikuttaa heitä koskeviin politiikkaprosesseihin, kun heillä ei ole omaa edunvalvontaryhmäänsä? Kysymys herättää ajatuksen omatoimiliikkujien edunvalvonnan puutteesta ja siihen liittyvien ratkaisumallien kehittämisen tarpeesta. Maastopyöräilyssä ratkaisu voisi olla sekä kilpa- että kuntomaastopyöräilyn edunvalvontaa hoitava taho, jota ei tällä hetkellä ole olemassa. Suurinta roolia yleisesti ulkoliikuntalajien omatoimiliikkujien edunvalvonnasta on hoitanut Suomen Latu ry. Keskeistä olisikin pohtia tarkemmin sitä, miten omatoimiliikkujien edunvalvonta organisoidaan tulevaisuudessa siten, että hekin saisivat äänensä kuuluviin ulkoliikunnan olosuhteisiin liittyvissä politiikkaprosesseissa.

10.2 Virkamiesten tiedolliset valmiudet ja asenteet olosuhdetyövalmiuksien määrittäjinä

Rovaniemen ja Jyväskylän kaupunkien virkamiesten tiedolliset valmiudet ja asenteet maastopyöräilyyn saattavat myös määrittää niitä valmiuksia, joita kaupungeilla maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämiseen oikeastaan on. Tiedollisiin valmiuksiin ja asenteisiin liittyvät myös ne mielikuvat, joita maastopyöräily yleisesti herättää virkamiehissä. Kokonaisuudessaan molemmissa kaupungeissa maastopyöräily nähtiin enemminkin extremeliikuntana kuin osana virkistys- ja luontoliikuntaa. Tosin Rovaniemen virkamiehet suhtautuivat maastopyöräilyyn luontoliikuntana hyväksyvämmiin, kuin Jyväskylän kaupungin virkamiehet.

Jos virkamiesten maastopyöräilylle asettamat mielikuvat ovat ristiriidassa seuratoimijoiden mielikuvien kanssa, saattaa se johtaa vääristyneisiin käsityksiin yleensäkin maastopyöräilyyn vaadittavista olosuhteista. Jos maastopyöräily nähdään extremelajina, saattaa sen olosuhteiden kehittäminen näyttäytyä hankalana ja vaikeasti lähestyttävänä virkamiesten keskuudessa, minkä vuoksi olosuhteet saattavat jäädä vähemmälle huomiolle. Tämän vuoksi ulkoliikunnasta ja ulkoilureiteistä päättävien tiedollisia valmiuksia tulisikin lisätä, jotta maastopyöräilyn olosuhteiden kehittäminen ymmärrettäisiin luonto- ja virkistysliikunnan edellytysten lisäämisenä.

Virkamiesten asenteet maastopyöräilyn luontoliikunnan ulottuvuudesta tulivat esille erityisesti puhuttaessa pyöräilystä luontopolulla. Jyväskylässä liikuntapalvelujen edustajat eivät suhtautuneet luontopolulla pyöräilyyn niin suopeasti kuin Rovaniemellä. Yleensä saatetaankin helposti ajatella, että maastopyöräily on sykemittari kädessä tapahtuvaa ”suorittamista” luonnossa, jolloin pyöräilijä ei edes ehdi pohtimaan syvällisesti sitä, missä pyöräilee. Luontoon ei siis lähdetä luonnon kokemisen, vaan siellä suorittamisen vuoksi. Harrastajien määrän kasvettua maastopyöräilyn motiivit ovat kuitenkin monipuolistuneet luontoliikuntana. Luonnossa tapahtuvaa maastopyöräilyä voisi verrata vaikkapa luontopoluilla tapahtuvaan kävelyyn, missä luonto nimenomaan halutaan kokea, eikä luonnossa kävelyn motiivi ole hakea ennätysyyskkeitä. Luonnossa tapahtuva maastopyöräily voi myös olla ihan samalla tavalla kokevaa luontoliikuntaa, eikä vain suorittavaa kuntoliikuntaa. Ulkoilun olosuhteista päättävien virkamiesten maastopyöräilyn lajitietoisuuden lisäämisestä ovat keskeisessä vastuussa pyöräilyseurat, joilla on paras maastopyöräilyn lajitietoisuus yhdistystoimintaan kuulumattomien harrastajien lisäksi.

10.3 Seurojen yksityiskohtaisen tietopohjan hyödyntämisen mahdollisuudet

Tutkimuksen tuloksista selvisi, että pyöräilyseurojen toimijoilla on paljon arvokasta ja yksityiskohtaista tietoa erilaisista maastopyöräilyreiteistä, kuten tiettyjen alueiden ja reittien ongelmakohdista sekä reittisuunnittelun näkökulmista. Maastopyöräilyreittisuunnittelun yhdeksi keskeisimmäksi haasteeksi tutkimuksen tulosten pohjalta muodostui kaavoitukseen vaikuttaminen ja seuran osallistuminen politiikkaprosessiin. Seurojen osallistuminen päätöksentekoon on ylipäätään keskeistä maastopyöräilyyn liittyvissä politiikkaprosessissa. Niin kuin edellä kirjallisuuskatsauksessa jo mainittiin, politiikkaprosessien eri osallistumisen muotoja ovat tieto-osallisuus, suunnitteluosallisuus, päätösosallisuus, toimintaosallisuus ja arviointi-osallisuus (Peltonen ym. 2000, 17-18). Jotta seurat voisivat saada laajan reittitietopohjansa esille ja jotta kaavoitustoimi voisi siitä hyötyä, nousevat osallistumisen muodoista keskeisimmiksi suunnitteluosallisuus ja päätösosallisuus. Jotta seuralla olisi mahdollisuus osallistua näihin päätöksenteon tärkeisiin vaiheisiin, vaatii se seuralta aktiivista otetta ja oma-aloitteisuutta sekä kaupungilta entistä avoimempaa suhtautumista kansalaisten ja yhdistysten päätöksentekoprosessiin mukaan ottamiseen. Pyöräilyseurojen kaavoitusprosessiin mukaan ottaminen voidaan nähdä kuitenkin hankalaksi ja tällä hetkellä se on molemmissa kaupungeissa lähes olematonta. Hankaluuden taustalla saattaa olla liikuntapalveluiden yhdistäminen muihin vapaa-ajan palveluihin. Kun useita eri toimialoja tarkastellaan nyt suurempina kokonaisuuksina, saattaa hyvin spesifit asiat, kuten seurojen osallistuminen kaavoitukseen jäädä pienelle huomiolle. Lautakuntien yhdistely vaikuttaa myös kaavoitusprosessin vastuiden jakautumiseen, mikä saattaa osaltaan hankaloittaa seurojen osallistumista siihen. Niin kuin Jyväskylän liikuntatoimen yksi virkamies hyvin haastattelussa totesi, erityisesti kaavoituksen osalta on liikaa keskustelua siitä, mikä kuuluu kenellekin.

Pyöräilyseurojen laajaa reittien tietopohjaa tulisi hyödyntää myös maastopyöräilyreittien tiedottamiseen liittyvien ratkaisujen kehittämisessä. Jyväskylän maastopyöräilyolosuhteiden edistämistä vaikeuttaa tällä hetkellä puuttuva maastopyöräilyreittipankki. Koska maastopyöräilyreitit kulkevat usein yksityisten maanomistajien alueilla olevilla poluilla, on niistä tiedottaminen julkisesti myös omistajuussuhteiden vuoksi hankalaa. JYPS ry:llä oli kuitenkin selkeä idea sellaisesta formaatista, mihin jokamiehenoikeuksien nimissä jokainen käyttäjä voi lisätä erilaisia maastopyöräilyreittien GPS -jälkiä ilman maanomistajan lupaa. Rovaniemellä kyseinen reittipankkiformaatti on jo olemassa ja se sai alkunsa paikallisen maastopyöräilyseuran sitkeästä työstä Rollo MTB -hankkeessa. Molemmilla seuroilla oli

toiveena tulevaisuudessa rakentaa kansallisen tason oma formaatti, joka toimisi GPS - jälkiperiaatteella ja se kattaisi koko Suomen. Jos kyseisen formaatin perustaminen onnistuisi, olisi se merkittävä askel eteenpäin kohti maastopyöräilyn paranevia olosuhteita, koska reittien tiedonpuute on ollut yksi keskeisimmistä kehitystarpeista koko lajin olosuhteiden kannalta. Se kuitenkin vaatisi, että pyöräilyseurojen sekä kuntien edustajat saataisiin saman pöydän ääreen keskustelemaan vaihtoehtoista ja formaatin toimintaperiaatteista. Kun tämä onnistuisi, voisi maastopyöräilyn hyödyntäminen liikuntamatkailumahdollisuutena kaupungeissa myös parantua. Pyöräilyseurojen reittitietoisuutta tulisi hyödyntää myös maastopyöräilyreittien merkitsemisessä maastoon.

10.4 Maastopyöräilyn edunvalvonnan hajanaisuus olosuhteiden kehittämisen hidasteena

Paikalliset pyöräilyseurat toimivat merkittävinä lajin edunvalvojina omilla alueillaan. JYPS ry:n vaikutusmahdollisuudet edunvalvontaan ovat hyvät seuran suuren koon ja kuntomaastopyöräilijöiden edustuksenkin vuoksi. OPP ry toimii alueellansa ainoana maastopyöräilyä edunvalvovana seurana, mutta seuran pieni koko ja kilpapyöräilypainotteisuus eivät tarjoa lajin edunvalvontaan parhaita eväitä. Seurojen lisäksi maastopyöräilijöiden liikuntapaikkojen edunvalvojana tulisi toimia kaupunkien liikunta-palvelut, mutta merkittäväksi edunvalvojaksi sitä ei voi vielä määritellä, koska kummassakin tutkimuskaupungissa on tehty hyvin vähän tai ei ole tehty mitään toimenpiteitä maastopyöräilyn olosuhteiden eteen. Liikuntapalveluiden lisäksi myös monet muut kaupunkien hallintokunnat ovat kytköksissä maastopyöräilyn olosuhteiden edunvalvontaan, koska ulkoilu- ja reititustyö jakaantuu tällä hetkellä usealle eri hallintokunnalle. Maastopyöräilyn sekä sen olosuhteiden tärkeänä edunvalvoja tulisi toimia myös Suomen Pyöräilyunionin maastopyöräilyjaosto tai harrastepyöräilyjaosto. Tällä hetkellä SPU:n edunvalvoma joukko on epäselvä, kun on hankalaa saada selville sitä, minkälaista maastopyöräilyä se edustaa. Tärkeä edunvalvoja erityisesti maastopyöräilyn olosuhteiden kannalta on tällä hetkellä myös Suomen Latu ry, joka pyrkii hankemuotoisesti parantamaan maastopyöräilyn olosuhteita koko Suomessa.

Maastopyöräilyllä ei ole tällä hetkellä selkeää edunvalvontayhdistystä, joka ottaisi huomioon sekä kilpa- että harrastemaastopyöräilylajin sekä niiden olosuhteiden kehittämisen. On selvää, että sellaista yhdistysrakennetta on haastavaa muodostaa, jossa olisivat osanottajana kaikki maastopyöräilyn olosuhteisiin vaikuttavat tahot, kuten esimerkiksi kaupunkien eri

hallintokunnat. SPU:n toiminnan kehittämiseksi tai jopa uuden järjestön perustamiselle on kuitenkin selkeä tarve, kun maastopyöräilytoiminta on Suomessa tällä hetkellä hyvin hajanaista. Edunvalvonnan hajanaisuus johtaa lajin olosuhteiden puutteisiin ja myös siihen, että puutteita ei kaupunkien hallintokunnissa edes tiedosteta. Toimivan edunvalvontayhdistyksen yksi tärkeimmistä edunvalvontajoukoista olisi järjestäytymättömät harrastepööräilijät. Omatoimiliikkujien edunvalvonta tukisi parhaiten lajin olosuhteiden ”peruskivijalan” muodostumista, minkä pohjalta maastopyöräilyn olosuhteita voitaisiin kehittää myös sen alalajeille tarpeelliseen suuntaan helpommin. Selkeä edunvalvontayhdistys keräisi kaikkien Suomen pyöräilyseurojen merkityksellisen maastopyöräilyyn liittyvän tieto-osaamisen yhteen, jolloin reittien informointiin ja merkitsemiseen liittyviä ongelmia voitaisiin myös ratkaista. Tämän perusteella yhdistys voisi luoda valmiita esityksiä ja ehdotelmia myös kaupungeille maastopyöräilyolosuhteiden kehittämiseen. Jos pienellä seuralla ei ole tarpeeksi vaikutusvaltaa omassa kaupungissaan, voisi taustalla toimiva valtakunnallinen järjestö edesauttaa lajin olosuhteiden kehittämistä myös pienten seurojen kaupungissa.

10.5 Jatkotutkimusehdotukset

Maastopyöräilyn kehittämisprosessit eroavat Jyväskylässä ja Rovaniemellä ainakin kahdesta syystä: Ensinnäkin kaupunkien pyöräilyseurat ovat erikokoiset ja edustavat erilaista joukkoa. Toiseksi seuratoimijoiden suhteet kaupunkien liikuntapäätäjisiin ovat erilaiset ja sen johdosta myös seurojen poliittisessa liikkumavarassa on eroja. Molempien kaupunkien maastopyöräilyn kehittämisprosessien tarkastelussa tärkeää oli myös havainto siitä, että liikuntapalveluiden edustajien tietoisuus maastopyöräilyharrastuksesta on selkeästi puutteellista. Sen sijaan seuratoimijoiden maastopyöräilyreititietoisuus vaikuttaa olevan todella yksityiskohtaista ja arvokasta. Tärkeää olisikin paneutua siihen, miten seuran osaaminen ja tietovaranto voitaisiin kytkeä kaupungin liikuntapalvelutuotantoon ja päätöksentekoon. Tarkastelu tulisi kohdistaa myös liikuntapalveluiden henkilöstön maastopyöräilytietoisuuteen ja sen lisäämisen merkityksiin. Edelleen mielenkiintoista olisi tutkia ylipäätään liikuntatoimen virkamiesten omien asenteiden ja mielikuvien vaikutusta jonkin lajin olosuhteiden kehittämiseen.

Lautakuntien yhdisteleminen on aiheuttanut sen, että yhdellä virkamiehellä tulisi olla paljon osaamista ja tieto-taitoa - äärimmäisessä tapauksessa useastakin eri toimialasta, kuten kulttuurista, liikunnasta, sivistyksestä ja vapaa-ajasta. Siksi olisikin mielenkiintoista tutkia,

vaikuttaako lautakuntien yhdisteleminen liikunta-asioiden heikompaan ja pintapuolisempaan käsittelyyn. Tästä herää myös mielenkiintoinen tutkimuskysymys jonkin lajin olosuhteiden näkökulmasta: vaikuttaako lautakuntien yhdistely jonkun pienen lajin huomioimattomuuteen kaupungin liikuntapolitiikassa? Tärkeää olisi tutkia myös omatoimiliikkujien edunvalvontakysymystä tarkemmin. Mielenkiintoista olisi tutkia esimerkiksi sitä, miten yhdistystoimintaan kuulumattomat ulkoliikunnan harrastajat otetaan huomioon liikuntapoliittisessa päätöksenteossa.

Maastopyöräilyn olosuhdetutkimus herätti myös ajatuksia lajin luonteesta. Koska laji on nykyisin kiistatta osa luonto - ja virkistysliikuntaa, olisikin mielenkiintoista tutkia tarkemmin maastopyöräilijöiden luontosuhdetta. Näin saataisiin paremmin esille lajin harrastajien näkemyksiä luonnossa pyöräilyyn ja sen syihin sekä merkityksiin. Tutkimuksen avulla lajin uusi virkistys- ja luontoliikuntaulottuvuus voisi paremmin selkeytyä, kun nyt sitä ei ainakaan vielä kaupunkisektorilla täysin tiedostettu.

10.6 Tutkimuksen luotettavuuden arviointi

Laadullisen tutkimuksen tekemiseen liittyy myös vahvasti tutkimuksen luotettavuuden arviointi. Erityisesti luotettavuuden arvioinnin perusteeksi nousee haastattelumetodilla saatu tutkimusaineisto, jonka olen itse kerännyt, litteroinut ja analysoinut. Haastatteluaineiston käyttö tutkimusaineistoa vaatii ennen kaikkea sitä, että itse tutkijana luotan omiin havaintoihini, joita tutkimusaineistosta nousee esille. On tärkeää myös tiedostaa, että kaikki tekemäni ratkaisut ja havainnot vaikuttavat myös tutkimustuloksiin, koska tiedon voidaan ajatella olevan subjektiivista itse päättämieni tutkimusasetelmien vuoksi. Se miten olen analysoinut haastatteluaineistoa, on tulosta minun omasta ymmärryksestäni tutkittavaa ilmiötä, maastopyöräilyn olosuhteita kohtaan. (Tuomi & Sarajärvi 2009, 20, 134-137.) Maastopyöräily ei ollut tutkimuksen tekemiseen lähtiessäni minulle lajina tuttu, eikä ymmärrys sen olosuhteistakaan ollut täydellinen. Ennen haastatteluaineiston keräämistä käytinkin huolellisesti aikaa lajiin tutustumiseen ja sen olosuhteisiin liittyvien ilmiöiden tarkasteluun. Etukäteen pelkästään aineistomateriaaliin tukeutumalla ei kuitenkaan ollut mahdollista päästä maastopyöräilyn olosuhteiden ilmiöön täysin sisälle, ja oma ymmärrykseni ilmiöön rakentuikin vasta haastattelujen avulla. Tämän vuoksi varsinaisten haastattelukysymysten tekeminen oli haastavaa, kun tarkoituksena oli kuitenkin saada haastateltavista kaikki irti maastopyöräilyn

olosuhteisiin liittyen, kuitenkin minun itse asiasta syvällisesti tietämättä. Varsinkin tutkimuksen tulos-osion kirjoittamisessa itselleni heräsi paljon ajatuksia siitä, mitä minun olisi pitänyt kysyä haastateltavilta lisää. Mutta kun katson tutkimuksen tuloksia kokonaisuutena, koen kuitenkin, että sain haastattelumateriaaleista esille paljon hyödyllistä tietoa maastopyöräilyn olosuhteista.

Laadullisessa tutkimuksessa on perusteltua hyväksyä se, että tutkija kuulee ja havainnoi tutkimushaastatteluissa kuulemaansa paljon omista lähtökohdistaan käsin, mihin vaikuttaa mm. sukupuoli, ikä tai virka-asema (Tuomi & Sarajärvi 2009, 134-137). Tässä tutkimuksessa havainnoin ja tulkitsin asioita täysin maastopyöräilylajin ulkopuolelta, mikä on varmasti myös vaikuttanut tekemiini johtopäätöksiin asioista. Toisaalta täysin ilmiön ulkopuolelta tuleva tutkija voi katsoa siihen liittyviä asioita paljon objektiivisemmin, kuin miten lajin sisällä oleva tutkija niitä katsoisi. Siksi näen oman kaukaisen suhteeni maastopyöräilyyn tutkimuksen objektiivisuuden kannalta myös eräänlaisena vahvuutena. Jotta jonkun ilmiön havainnointi olisi mahdollisimman oivaltavaa, on sitä tärkeää tutkia avoimesti ilman ennakoasetelmia (Varto 1992, 86-87). Tämä onnistui tutkimuksessani mielestäni hyvin.

Koko tutkimuksen luotettavuuden arviointiin on tärkeää sisällyttää myös itse haastattelutilanteen luotettavuuden arviointia. Tutkimuksen haastatteluissa kahdessa olivat osallisina kaupunkien virkamiehet, joiden välillä vallitsi selkeä työhierarkkinen, esimies-alainen -jako. Nämä haastateltavien keskinäiset vuorovaikutussuhteet voivat vaikuttaa myös itse haastattelussa käsiteltävien asioiden esille tuomiseen ja niiden pohdintaan. Tutkijana en voi itse sanoa, vaikuttivatko työhierarkkiset suhteet joidenkin asioiden esille tuontiin, koska tällaista asiaa on usein haastattelutilanteissa hyvin vaikeaa nähdä tai ylipäätään analysoida. Uskon kuitenkin, että tämä asia saattoi vaikuttaa haastatteluissa käsiteltävien asioiden sisältöihin. Yhdessä virkamiesten haastattelutilanteessa koin, että esimies-alainen -asetelmalla saattoi olla vaikutusta haastattelun sisältöön. Virkamiehet pohtivat hyvin pitkään kysymyksiä ennen vastaamista ja toinen virkamies oman mielikuvani mukaan haki hyvin varovaisilla vastauksillaan hyväksyntää vastauksilleen toiselta virkamieheltä. Haluan kuitenkin korostaa, että nämä ovat omia tulkintojani tilanteesta, ja todellisuudessa asia ei välttämättä ole näin ollut. Mutta koko tutkimusaineiston kannalta on tärkeää tiedostaa se, että usein tällaiset haastateltavien jo valmiina olevat vuorovaikutussuhteet saattavat vaikuttaa käsiteltävien asioiden luonteeseen. Jos haastateltavat eivät tuntisi toisiaan etukäteen, keskusteluilmapiiri saattaisi olla hyvin toisenlainen.

Tutkijan objektiivisuuden säilyttäminen osoittautui tässä tutkimuksessa melko haastavaksi, koska eläydyin haastatteluissa täysin haastateltavien kokemusmaailmaan mukaan. Siksi minun oli jatkuvasti tiedostettava, että en saa asettua haastattelutilanteessa jonkun tahon puolelle, koska tutkimuksessa oli kuitenkin selkeä vastakkainasettelu, kaupunki vastaan seurat. Tämä korostui erityisesti siinä kohtaa, kun haastatteluissa keskusteltiin maastopyöräilyn olosuhteisiin liittyvistä ongelmakohdista ja siihen liittyvistä haastavista tilanteista ja vuorovaikutussuhteista. Näissä tilanteissa olisi helppo asettautua ongelman kertojan puolelle. Tämä kuitenkin ohjaisi keskustelua väärään suuntaan, ja olin siitä tutkijana koko ajan tietoinen. Kun haastatteluissa keskusteltiin ongelmista, pyrin suhtautumaan niihin jatkuvasti hyvin neutraalisti.

Tutkimuksen tulokset eivät ole yleistettävissä, koska tutkimusjoukko koostuu vain kahdeksan eri henkilön henkilökohtaisiin näkemyksiin maastopyöräilyn olosuhteista. Samalla tutkimus sijoittuu vain kahden kaupungin olemassa oleviin maastopyöräilyn olosuhteiden tilanteisiin, joten koko tutkimus on toteutettu vahvasti kaupunkien omissa konteksteissa ja ympäristöissä. Tutkimustuloksista on kuitenkin pääteltävissä sellaisia keskeisiä asioita, syitä ja seurauksia, joita liittyy yleisesti maastopyöräilyn kehittämisprosesseihin. Tutkimuksen tulosten avulla maastopyöräilyn olosuhdetyöhön liittyviin asioihin voi olla eri kaupungeissa helpompaa puuttua ja tulokset voivat myös tehdä joitakin sellaisia asioita näkyväksi, joita ei ole aikaisemmin tunnistettu. Siksi pidänkin tutkimuksen ansiona sellaisten maastopyöräilyn olosuhdetyön kehittämisprosesseihin liittyvien asioiden esille saamista, joita ei ole välttämättä kaupunkien hallinnossa tai pyöräilyseuroissa tunnistettu. Toivonkin, että tutkimuksen innoittamana seurat saavat parempia työkaluja politiikkaprosesseihin osallistumiseen ja poliittiseen päätöksentekoon osallistumiseen ja toisaalta sitä, että kaupungit ymmärtäisivät paremmin maastopyöräilyn luonteen ja sen olosuhteiden puutteista aiheutuneet seuraukset.

Koko pro gradu -tutkielman tekeminen on ollut itselleni valtavan opettavainen prosessi, ja olen sen kautta saanut mahdollisuuden tutustua aivan uudenlaiseen aihe-alueeseen. Olosuhde - ilmiöön tutustumisen lisäksi olen oppinut paljon uutta itse tutkimuksen tekemisestä ja sen erilaisista vaiheista. Kun alussa koko tutkimusprojekti tuntui suurelta ja vaikeasti hallittavalta kokonaisuudelta, on se tutkimuksen edetessä muuttunut hyvin mielenkiintoiseksi, mikä osaltaan on johtanut myös tämän tutkielman suureen sivumäärään. Seuraavaa tutkimusta tehdessäni panostaisin enemmän tutkittavan ilmiön etukäteisperehtymiseen ja tekisin kirjallisuuskatsausta perehtymisen johdantelemana jo etukäteen valmiiksi. Jatkossa haluaisin käyttää myös enemmän aikaa tutkimusilmiön syvällisempään pohdintaan. Toisaalta hanke, johon myös tutkimukseni kuuluu, on nopeuttanut ja antanut vauhtia koko tutkimuksen

tekemiselle, minkä näen myös myönteisenä asiana. Muuten tutkimuksen tekemisen vaiheessa olisin voinut ajautua hyvin syvällisiin ja aikaa vieviin pohdintoihin, ja tutkimuksen tekemiseen olisi saattanut kulua jopa useampi vuosi.

LÄHTEET

- Alastalo, M. & Åkerman, M. 2010. Asiantuntijahaastattelun analyysi: faktojen jäljillä. Teoksessa J. Ruusuvaori, P. Nikaner & M. Hyvärinen (toim.) Haastattelun analyysi. Tampere: Vastapaino, 372-392.
- Anttiroiko, A-V., Haveri, A., Karhu, V., Ryyänen, A. & Siitonen, P. (toim) 2007. Kuntien toiminta, johtaminen ja hallintasuhteet. Kunnallistutkimuksia. Tampereen yliopisto: Tampereen Yliopistopaino Oy.
- Asikainen, J. Kaitokari, P. & Luukkonen, J. 2014. Jyväskylän seudun erityinen kuntajakoselvitys. Valtiovarainministeriö. Viitattu 22.9.2015. http://www.joutsa.fi/files/9214/2303/7684/Jyvskyln_kaunkiseudun_erityinen_kuntajakoselvitys_Raportti.pdf
- Chiu, L. & Kriwoken, L. 2013. Managing Recreational Mountain Biking in Wellington Park, Tasmania, Australia. *Annals of Leisure Research*, 6:4, 339-361. doi: 10.1080/11745398.2003.10600931.
- EAKR-projektin loppuraportti. 2015. ROLLO MTB investointi A32332.
- Eriksson, P. & Koistinen, K. 2005. Monenlainen tapaustutkimus. Helsinki: kuluttajan-tutkimus keskus.
- Eräkö, L., Kuisma-Sandgren, K. & Rautiainen, A. 2015. Selvitys ulkoilulain toimivuudesta, soveltamisesta ja muutostarpeista. Helsinki: Suomen Latu ry. Viitattu 22.9.2015. http://www.suomenlatu.fi/media/vaikuta/suomen_latu_ulkoilulaki_raportti_26.5.2015.pdf
- Hallinnon uudistus. 2015. Toimialojen jakautuminen palvelualueisiin. Rovaniemi. Viitattu 22.9.2015. [file:///C:/Users/Sini/Downloads/ktweb%20\(5\).pdf](file:///C:/Users/Sini/Downloads/ktweb%20(5).pdf)
- Hirsjärvi, S. & Hurme, H. 2001. Tutkimushaastattelu. Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Helsinki: Yliopistopaino.
- Hirsjärvi, S. & Hurme, H. 2014. Tutkimushaastattelu. Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Helsinki: Yliopistopaino.
- Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2010. Tutki ja kirjoita. Helsinki: Tekijät ja Kirjayhtymä Oy.
- IImanen, K. 1996. Kunnat liikkeellä. Kunnallinen liikuntahallinto suomalaisen yhteiskunnan muutoksessa 1919–1994. Jyväskylän yliopisto. *Studies in Sport, Physical Education and Health* 43.
- IImanen, K. 2015. Liikuntapalvelujen muutos 1800-luvun lopulta 2000-luvulle. Teoksessa H. Itkonen & A. Laine (toim.) Liikunta yhteiskunnallisena ilmiönä. Jyväskylän Yliopisto: Liikuntakasvatuksen laitos, 19-37.

- Itkonen, H. 1996. Kenttien kutsu: Tutkimus liikuntakulttuurin muutoksesta. Helsinki: Gaudeamus.
- JYPS ry I. 2015. Maastopyöräily. Viitattu 25.9.2015. <http://www.jyps.fi/pyoraily-liikennem-uotona-ja-harrastuksena/pyorailyn-lajit/maastopyoraily>
- JYPS ry II. 2015. Seura. Viitattu 28.9.2015. <http://www.jyps.fi/jyvaskylan-pyorailyseura-jypsy-ry/seura>
- Jyväskylän Kaupunki. 2013. Palvelulinjaukset 2013-2016: Luonnos 2. Viitattu 8.11.2014. http://www.jyvaskyla.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/jyvaskyla/embeds/jyvaskylawwwstructure/62999_kokoomus_muutosesitykset_palvelulinjaukset_18082013.pdf
- Jyväskylän virkistysreittiselvitys 2010. Jyväskylän kaupunki & WSP Finland Oy. Viitattu 18.9.2010. http://www2.jkl.fi/kaavakartat/viherosayleiskaava/virkistysreittiselvitys_2010.pdf
- Jyväskylän Yliopisto I. Fenomenologinen analyysi. Viitattu 26.3.2015. <https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/menetelmapolku/aineiston-analyysimenetelmat/fenomenologinen-analyysi>
- Jyväskylän Yliopisto II. Hermeneutiikka. Viitattu 26.3.2015. <https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/menetelmapolku/tieteenfilosofiset-suuntaukset/hermeneutiikka>
- Karjalainen, E. & Verhe, I. 1995. Ulkoilureitit. Opas ulkoilureittien suunnittelijoille, rakentajille ja hoitajille. Helsinki: Rakennusalan kustantajat RAK & Suomen Latu ry.
- Karlsson, E. 2014. Edunvalvoja omatoimiliikkuville. Latu & Polku 3-4 / 14, 5.
- Keränen, M. 2014. Onko politiikkaprosessi politiikkaa vai hallintoa? Teoksessa L. Häikiö & H. Leino (toim.) Tulkinnan mahti. Johdatus tulkitsevaan politiikka-analyysiin. Tampere: Tampere University Press, 33-55.
- Kestävyyssurheilu. 2013. Pyöräily. Rollo MTB nostaa Rovaniemeä maastopyöräilykohteena. Viitattu 8.11.2014. <http://www.kestavyysurheilu.fi/pyoraily/4637-rollo-mtb-nostaa-rovaniemea-maastopyorailykohteena>
- Kinnunen, A. & Riekkinen, L. 1985. Liikunta ja ympäristö. Käsikirja ulkoilualan päättäjille, suunnittelijoille ja toteuttajille. Helsinki: Suomen Latu ry.
- Kokkonen, J. 2010. Valtio liikuntarakentamisen linjaajana. Liikuntatieteellisen seuran julkaisu nro 165. Helsinki: Liikuntatieteellinen Seura ry.
- Kokkonen, J. 2013. Liikuntaa hyvinvointivaltiossa. Suomalaisen liikuntakulttuurin lähihistoria. Suomen urheilumuseosäätiön tutkimuksia n:o 2. Keuruu: Suomen urheilumuseo.
- Laajis. 2015. Bikepark. Viitattu 28.9.2015. <http://www.laajis.fi/bikepark/>

- Laine, M., Bamberg, J. & Jokinen, P. 2007. Tapaustutkimuksen käytäntö ja teoria. Teoksessa M. Laine, J. Bamberg & P. Jokinen (toim.) Tapaustutkimuksen taito. Helsinki: Gaudeamus, 9-38.
- Laine, T. 2010. Miten kokemusta voidaan tutkia? Fenomenologinen näkökulma. Teoksessa J. Aaltola & R. Valli. Ikkunoita tutkimusmetodeihin II. Näkökulmia aloittelevalle tutkijalle tutkimuksen teoreettisiin lähtökohtiin ja analyysimenetelmiin. Jyväskylä: PS-kustannus, 28-45.
- Lehtinen, A. & Rannikko, P. 1994. Pasilasta Vuotokselle. Ympäristökamppailujen uusi aalto. Tampere: Gaudeamus.
- Liikuntalaki 2015. 5g/ 10.4.2010.
- Liikuntakaavoitus. 2015. Ideakortti 12 – Maastopyöräilyreittien suunnittelu. Viitattu 28.9.2015. [http://www.liikuntakaavoitus.fi/sites/default/files/Ideakortti12_maastopy%C3%B6r%C3%A4ilyreitit%20\(2\)_0.pdf](http://www.liikuntakaavoitus.fi/sites/default/files/Ideakortti12_maastopy%C3%B6r%C3%A4ilyreitit%20(2)_0.pdf)
- Maankäyttö- ja rakennuslaki 1999. 20g/6.3.2015.
- Melkas, T. 2010. Kunnat terveyden edistäjinä – informaatio-ohjausta vai normeja? Teoksessa T. Ståhl & L. Rimpelä (toim.) Terveyden edistäminen tutkimuksen ja päätöksenteon haasteena. Helsinki: Terveyden ja hyvinvoinnin laitos, 45-53.
- Mikola, E. & Häikiö, L. 2014. Merkitysten muodostuminen politiikkaprosesseissa: Päästökaupan kansalliset kamppailut ja tarinalinjat. Teoksessa L. Häikiö & H. Leino (toim.) Tulkinnan mahti. Johdatus tulkitsevaan politiikka-analyysiin. Tampere: Tampere University Press, 56-83.
- Möttönen, S. & Niemelä, J. 2005. Kunta ja kolmas sektori. Yhteistyön uudet muodot. Jyväskylä: PS-kustannus.
- Newsome, D. & Davies, C. 2009. A case study in estimating the area of informal trail development and associated impacts caused by mountain bike activity in John Forrest National Park, Western Australia. *Journal of Ecotourism*, 8:3, 237-253. doi: 10.1080/14724040802538308.
- Nygren, E., Puttonen, L., Huovinen, E. & Simula, E. 2011. Jyväskylän ulkoilumahdollisuuksien selvitys 2011. Suomen Latu ry & Jyväskylän kaupunki. Viitattu 18.9.2015. http://www.jyvaskyla.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/jyvaskyla/embeds/jyvaskylawwwstructure/46928_Sulka_Jkl_vedos.pdf
- Opetus- ja kulttuuriministeriö. Kuntien liikuntatoimi. Viitattu 14.9.2015. http://www.minedu.fi/OPM/Liikunta/kuntien_liikuntatoimi/?lang=fi
- Oulasvirta, L. & Brännkärr, C. 2001. Toimiva kunta. Vantaa: Kuntakoulutus Oy.
- Ounasvaara BikePark. 2015. Viitattu 8.11.2014. http://www.rollomtb.fi/RolloMTB/Mika_on_Rollo_MTB.html

- Pahtaja, T. 2015. Henkilökohtainen tiedonanto 26.2.2015, Rovaniemi.
- Peltola, T. 2007. Paikallisen energiahuollon ympäristöpoliittinen liikkumavara. Vaihtoehtoiset teknologiat, poliittiset käytännöt ja toimijuus. Akateeminen väitöskirja. Tampereen yliopisto.
- Peltonen, L., Roininen, J., Ahonen, S., Nupponen, T. & Tuusa, R. 2011. Ilmastomuutos ja kansalaisosallistuminen: ILMANKOS -hankkeen tutkimus- ja kehittämisosion loppuraportti. Sitran selvityksiä 45. Helsinki: Sitra. Viitattu 24.9.2015. <https://www.sitra.fi/julkaisut/Selvityksi%C3%A4-sarja/Selvityksi%C3%A4%2045.pdf>
- Pietilä, I. 2010. Ryhmä- ja yksilöhaastattelun diskursiivinen analyysi. Kaksi aineistoa erilaisina vuorovaikutuksen kenttinä. Teoksessa J. Ruusuvuori, P. Nikaner & M. Hyvärinen (toim.) Haastattelun analyysi. Tampere: Vastapaino, 212-241.
- Pohjois-Suomen EAKR-ohjelma 2007-2013. Lapin liitto. Viitattu 8.11.2014. http://www.lappi.fi/lapinliitto/fi/rahoituksen_hakeminen/pohjois-suomen_eakr_ohjelma
- Puttonen, L. 2011. Jyväskylän ulkoilureittien muutos, nykytila ja kehitystarpeet. Jyväskylän yliopisto. Liikuntatieteiden laitos. Pro gradu -tutkielma. Viitattu 18.9.2015. <https://jyx.jyu.fi/dspace/bitstream/handle/123456789/25950/URN%3aNBN%3afi%3ajyu-201101281173.pdf?sequence=1>
- Pyöräilykuntien verkosto. 2014. Suomeen perustettiin Pyöräliitto. Viitattu 8.11.2014. <http://www.poljin.fi/fi/uutiset/2014/09/17/suomeen-perustettiin-pyoraliitto>
- Rajaniemi, V. 2005. Liikuntapaikkarakentaminen ja maankäytön suunnittelu. Tutkimus eri väestöryhmät tasapuolisesti huomioon ottavasta liikuntapaikkasuunnittelusta ja sen kytkemisestä maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen kaavoitukseen. Jyväskylän yliopisto. Liikuntatieteiden laitos.
- Rannikko, P. 1994. Ympäristökamppailujen aallot. Teoksessa A. Lehtinen & P. Rannikko (toim.) Pasilasta Vuotokselle. Ympäristökamppailujen uusi aalto. Tampere: Gaudeamus Kirja, 11-28.
- Rollo MTB. 2015. Viitattu 18.9.2015. http://www.rollombt.fi/RolloMTB/Rovaniemen_parmaat_MTB-reitit.html
- Rovaniemen ulkoiluolosuhteiden asukaskysely 2010. Tulokset. 2010. Suomen Latu ry. Viitattu 18.9.2015. <http://www.rovaniemi.fi/loader.aspx?id=588c75c8-d08a-4e15-9cd9-583d644c5c89>
- Rovaniemen ulkoilumahdollisuuksien selvitys 2010. Rovaniemen ulkoilumahdollisuuksien katselmus Sulka II –hanke. Suomen Latu ry. Viitattu 18.9.2015. <https://suomenlatu-fibin.directo.fi/@Bin/33a1311dfe33d543d13c99b0f36b8008/1442564750/applicati>

on/pdf/1336300/ROVANIEMEN%20ULKOILUOLOSUHTEIDEN%20SELVITYS.pdf

- Ruusuvuori J., Nikander, P. & Hyvärinen, M. 2010. Haastattelun analyysin vaiheet. Teoksessa J. Ruusuvuori, P. Nikander & M. Hyvärinen (toim.) Haastattelun analyysi. Tampere: Vastapaino, 9-36.
- Saarela-Kinnunen, M. & Eskola, J. Tapaus ja tutkimus = tapaustutkimus? Teoksessa J. Aaltola & R. Valli. Ikkunoita tutkimusmetodeihin I. Metodien valinta ja aineistonkeruu: virikkeitä aloittelevalle tutkijalle. Jyväskylä: PS-kustannus, 189-199.
- Salmenoja, S. 2005. Uudet innovaatiot ja palvelutuotannon mallit kuntien liikuntatoimessa: tapauskuvauksia ja esimerkkejä Länsi-Suomen läänin kunnista. Turku: Länsi-Suomen lääninhallitus.
- Sievänen, T. 2001. Luonnon virkistyskäyttö 2000: luonnon virkistyskäytön valtakunnallinen inventointi. LVVI-tutkimus 1997-2000: Loppuraportti. Metsäntutkimuslaitoksen tiedonantoja. Vantaa: Metsäntutkimuslaitos.
- Sievänen, T. & Neuvonen, M. (toim.) 2011. Luonnon virkistyskäyttö 2010. Metsäntutkimuslaitoksen työraportteja 212. Viitattu 16.9.2015. <http://www.metla.fi/julkaisut/workingpapers/2011/mwp212.pdf>
- Sihvonen, P. 2015. Henkilökohtainen tiedonanto 21.9.2015, Jyväskylä.
- SULKA-projektin loppuraportti. 2002. Ulkoilumahdollisuudet Suomen kunnissa. Suomen Latury. Viitattu 17.9.2015. <http://www.suomenlatu.fi/media/vaikuta/vaikuta-tiedostot/sulka-i-loppuraportti.pdf>
- Suojelualueiden hoidon ja käytön periaatteet. 2014. Metsähallituksen luonnonsuojelujulkaisuja, Sarja B 203. Viitattu 28.9.2015. <http://julkaisut.metsa.fi/assets/pdf/lp/Bsarja/b203.pdf>
- Suomen Latu I. 2015. Maastopyöräily. Viitattu 25.9.2015. <http://www.suomenlatu.fi/ulkoile/lajit/muut-lajit/maastopyoraily.html>
- Suomen Latu II. 2014. Polkupyörällä poluille – Suomen Latu selvittää maastopyöräilyn olosuhteita. Suomen Latu: tiedote.
- Suomen Latu Toimintasuunnitelma 2014. Viitattu 25.9.2015. <http://www.suomenlatu.fi/media/yhdistyspalvelut/toimintasuunnitelmat/toimintasuunnitelma-2014.pdf>
- Suomen Latu Toimintasuunnitelma 2015. Viitattu 25.9.2015. <http://www.suomenlatu.fi/media/yhdistyspalvelut/toimintasuunnitelmat/toimintasuunnitelma-2015.pdf>
- Suomen Kuntaliitto 2015 a. Kunnan tehtävät. Viitattu 14.9.2015. <http://www.kunnat.net/fi/kunnat/kunnan-tehtavat/Sivut/default.aspx>

- Suomen Kuntaliitto 2015 b. Kunnan lakisääteiset tehtävät. Viitattu 14.9.2015. <http://www.kunnat.net/fi/kunnat/kunnan-tehtavat/lakisaateisettehtavat/Sivut/default.aspx>
- Suomen Kuntaliitto 2015 c. Kunnan itsehallinnolliset tehtävät. Viitattu 14.9.2015. <http://www.kunnat.net/fi/kunnat/kunnan-tehtavat/kunnan-itsehallinnolliset-tehtavat/Sivut/default.aspx>
- Suomen Kuntaliitto 2015 d. Kunnan tehtävien järjestäminen ja tuottaminen. Viitattu 14.0.2015. <http://www.kunnat.net/fi/kunnat/kunnan-tehtavat/tehtavien-jarjestaminen-ja-tuottaminen/Sivut/default.aspx>
- Suomen Kuntaliitto 2015 e. Kuntaudistus. Paras-hanke. Viitattu 15.9.2015. <http://www.kunnat.net/fi/palvelualueet/kuntaudistus/paras/Sivut/default.aspx>
- Suomen Kuntaliitto 2015 f. Kaksi suurta kuntaliitosaaltoa. Viitattu 6.10.2015. <http://www.kunnat.net/fi/palvelualueet/kuntaliitokset/aiemmatkuntaliitokset/sivut/default.aspx>
- Suomen kuntoliikuntaliitto. 2010. Kansallinen liikuntatutkimus 2009-2010. Aikuisliikunta. SLU:n julkaisusarja 6/2010. Helsinki: Suomen kuntoliikuntaliitto. Viitattu 17.9.2015. http://www.sport.fi/system/resources/W1siZiIsIjIwMTMvMTEvMjkwMTNfNDRfMzJfMjQ2X0xpaWt1bnRhdHV0a2ltdXNfYWlrdWlzZXRfMjAwOV8yMDEwLnBkZiJdXQ/Liikuntatutkimus_aikuiset_2009_2010.pdf
- Suomen Pyöräilyunioni ry I 2015. Suomen Pyöräilyunioni. Viitattu 6.10.2015. http://www.pyoraily.fi/suomen_pyorailyunioni/
- Suomen Pyöräilyunioni ry II 2015. Jaostot. Viitattu 6.10.2015. http://www.pyoraily.fi/suomen_pyorailyunioni/jaostot/
- Suomen ulkoilumahdollisuuksien katselmus Sulka II -hankkeen tuloksia. Ideoita ulkoilun edistämiseen. Hyvät käytännöt. 2011. Suomen Latu ry. Viitattu 18.9.2015. http://issuu.com/suomenlatu/docs/hyv_t_k_yt_nn_t_valmis_high_quality
- Suomen ulkoilumahdollisuuksien katselmus 2009-2011. Hankesuunnitelma. 2009. Suomen Latu ry. Viitattu 18.9.2015. <https://suomenlatu-fi-bin.directo.fi/@Bin/da3a306eeb9405f912303f6514b23d/1442556760/application/pdf/149176/Hankesuunnitelman%20versio%20kotisivuille.pdf>
- Symmonds, M. & Hammitt, W. Managing Recreational Trail Environments for Mountain Bike User Preferences. *Environmental Management*, vol 25, No. 5, 549-564. doi: 10.1007/s002679910043.
- Tuomi, J. & Sarajärvi, A. 2009. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi.
- Tuormaa, I. 2014. Maastopyöräily tulossa kansallispuistoon. Viitattu 29.9.2015. <http://www.suomenluonto.fi/sisalto/artikkelit/maastopyoraily-tulossa-kansallispuistoon/>

- Tuunanen, P., Tarasti, M. & Rautiainen, A. 2012. Jokamiehen oikeudet ja toimiminen toisen alueella lainsäädäntöä ja hyviä käytäntöjä. Suomen ympäristö 30. Helsinki: Ympäristöministeriö. Viitattu 22.9.2015. https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/38797/SY30_2012_Jokamiehenoikeudet.pdf?sequence=1
- Ulkoilulaki 1973. 2g/30.12.1996.
- Valkama, R. 2012. Ulkoilutavat muuttuvat – katsaus maailmalle. Kansainvälinen liikuntaolosuhteiden hyvien käytäntöjen Benchmarking-selvitys Uusia monikäyttöisiä liikuntapaikkoja. Helsinki: Suomen Latu ry. Viitattu 22.9.2015. http://www.suomenlatu.fi/media/vaikuta/vaikuta-tiedostot/boaf_loppuraportti.pdf
- Valkonen, J. & Saaristo, K. 2010. Ympäristökonfliktit. Teoksessa J. Valkonen (toim.) Ympäristösosiologia. Helsinki: WSOYpro, 101-114.
- Varto, J. 1992. Laadullisen tutkimuksen metodologia. Helsinki: Kirjayhtymä.
- Valtiovarainministeriö. 2015. Tulosohejaus. Viitattu 6.10.2015. <http://vm.fi/hallintopolitiikka/ohjausjarjestelmat/tulosohjaus>
- Virranniemi, G. 2014. Tarinaa: Pyörä kuljettaa kansallispuistossa. Viitattu 29.9.2015. <http://season.yourlapland.com/tarinaa/pyora-kuljettaa-kansallispuistossa>

LIITTEET

LIITE 1

HAASTATTELURUNKO: JYVÄSKYLÄN PYÖRÄILYSEURA

JYVÄSKYLÄN MAASTOPYÖRÄILYREITIT

1. Onko Jyväskylässä luonnonpolkuja/reittejä maastopyöräilyyn ja onko niitä jotenkin merkitty?
2. Minkälaiseksi näette Jyväskylän maastopyöräilytilanteen tällä hetkellä reittien suhteen?
3. Onko sellaisia paikkoja olemassa missä pyöräily olisi kokonaan kielletty vaikka maasto olisi maastopyöräilyyn hyvä? Jos on, niin mistä luulette tämän johtuvan?
4. Onko ulkoilukeskusten (esim. Laajavuori ja Ladun Maja) välillä maastopyöräilyreittejä?
5. Miltä tällaiset maastopyöräily-yhteydet ulkoilukeskusten välillä kuulostaisivat?
6. Mitä muuta haluaisitte tuoda esille?

TIEDON HAKU

7. Mistä maastopyöräilijät löytävät hyvät pyöräilypaikat Jyväskylästä?
8. Miten näette tiedottamisen onnistuneen maastopyöräilyreittien suhteen? Kenen vastuulla tiedottaminen on ja miten se tulisi toteuttaa?
9. Mikä olisi sopivin keino / väylä välittää tietoa Jyväskylän seudun maastopyöräilyreiteistä?
10. Onko pitkiä reittimahdollisuuksia kartoitettuna valmiiksi?
11. Mitä muuta haluaisitte tuoda esille?

VIRALLISEN ULKOILUREITIN STATUS

12. Ote Jypsin nettisivuilta:

”Suurinta osaa paljon käytetyistäkään reiteistä ei kuitenkaan voida julkaista netissä, koska niillä ei ole virallisen ulkoilureitin statusta”

Virallisen ulkoilureitin statuksen ongelma: onko olemassa pelkoa siitä, että reitit menettäisivät statuksen kautta luonnonmukaisuutensa ja niistä tulisi maastopyöräilijöille ”liian rakennettuja ja huollettuja” reittejä?

13. Mitä maastopyöräilijät odottavat ja haluavat hyvältä maastopyöräilyreitiltä?
14. Mitä muuta haluaisitte tuoda esille?

VUOROVAIKUTUS KAUPUNGIN KANSSA

15. Onko Jyps käynyt koskaan keskustelemassa maastopyöräilyn asemasta kaupungin viranomaisten kanssa? Jos on, niin mikä siihen on ollut syynä ja millaisista asioista on keskusteltu?
16. Miten Jyväskylän kaupunki suhtautuu mielestänne maastopyöräilyyn ja sen kehittämiseen lähinnä maastopyöräilyreittien näkökulmasta?
17. Toimiiko yhteistyö kaupungin kanssa mielestänne hyvin vai voisiko siinä olla jotain parannettavaa?
18. Onko kaupunki mielestänne tiedostanut maastopyöräilyn nousevan trendin ja reagoinut siihen?
19. Onko maastopyöräilyreittien – ja olosuhteiden kehittäminen jäänyt mielestänne muiden lajien varjoon? Mitkä asiat voisivat olla tähän syynä?
20. Mitä muuta haluaisitte tuoda esille?

VAIKUTUSMAHDOLLISUUDET

21. Millaiseksi koette vaikutusmahdollisuutenne maastopyöräilyreittien suhteen?
22. Onko kaupunki joskus toteuttanut jotain konkreettista, mahdollisesti ehdottamaanne ideaa maastopyöräilyreiteistä?
23. Mitä muuta haluaisitte tuoda esille?

MAASTOPYÖRÄILYN EDUNVALVONTA

24. Onko maastopyöräilijöillä olemassa omaa edunvalvontaryhmää? Jos on, miten edunvalvonta mielestänne toimii? Onko edunvalvontatyössä havaittavissa puutteita?
25. Jos edunvalvontaa ei ole, osaatteko nimetä joitain selkeitä seurauksia siitä? Mitä se aiheuttaa maastopyöräilylle?
26. Olisiko Suomeen syytä perustaa uusi maastopyöräilyä edustava yhdistys? Mitä se toisi lisää maastopyöräilylle?
27. Mitä muuta haluaisitte tuoda esille?

LAAJAVUORI

28. Mikä on Laajavuoren merkitys maastopyöräilyssä?
29. Minkälaista yhteistyötä JYPS tekee Laajis Oy:n kanssa maastopyöräilyn suhteen?
30. Minkälaista maastopyöräilyä Laajavuorella voi harrastaa?
31. Mitä vahvuuksia ja puutteita Laajavuoren maastopyöräilyreiteillä on?
32. Laajiksen Bikepark (alamäkiajo, enduro, XC-pyöräily): Onko Bikeparkissa merkityt maastopyöräilyreitit? Ovatko reitit eritasoisia? Jos ovat, onko eri vaikeustason reitit merkitty? Onko reittien merkitsemisessä mielestänne parannettavaa?
33. Laajavuori MTB: onko tapahtuman suosio kasvanut viime vuosien aikana?
34. Mitä muuta haluaisitte tuoda esille?

LIITE 2

HAASTATTELURUNKO: JYVÄSKYLÄN KAUPUNGIN LIIKUNTATOIMI

MAASTOPYÖRÄILYREITIT

1. Missä tällä hetkellä on merkittyjä maastopyöräilyreittejä ja kuinka monta niitä on?
2. Onko teillä tiedossa maastopyöräilijöiden suosimia reittejä, joita ei ole merkitty?
3. Olisiko reiteille ylipäättään mielestänne lisätarvetta? Jos on, miten tarve on tullut esille?
4. Löytääkö maastopyöräilijä tietoa hyvistä reiteistä kaupungin nettisivuilta?
5. Mitä muuta haluaisitte tuoda esille?

MAASTOPYÖRÄILIJÄT

6. Onko teillä tietoa maastopyöräilijöiden määrästä kaupungissanne?
7. Kuinka paljon seuraan kuulumattomat, omatoimiset maastopyöräilijät käyttävät ulkoilureittejä maastopyöräilyyn?
8. Mitä muuta haluaisitte tuoda esille?

TIEDOLLISET VALMIUDET

9. Minkälaiset olosuhteet olisivat ihanneolosuhteet luonnossa pyöräilyyn?
10. Oletteko huomanneet lajin suosion kasvua viime aikoina?
11. Mitä maastopyöräily ja sen harrastaminen vaatii kaupungilta? Toisin sanoen, mitä velvollisuuksia kaupungilla on, että maastopyöräilyä voi harrastaa?
12. Koetteko, että teillä on hyvät tiedolliset valmiudet kehittää maastopyöräilyn olosuhteita? Tiedollisilla valmiuksilla tarkoitetaan mm. tietoa maastopyöräilijöiden määrästä ja sitä kautta lajin suosion kasvusta, tietoa maastopyöräilyn vaatimista olosuhteista, eli ymmärrystä siitä, minkälainen on maastopyöräilyreitti
13. Mikäli kaipaatte lisätietoa maastopyöräilyyn, millaista lisätietoa kaipaisitte?
14. Mitä muuta haluaisitte tuoda esille?

TIEDOTTAMINEN

15. Mistä tällä hetkellä löytää parhaiten tiedon Jyväskylässä sijaitsevista maastopyöräilyreiteistä?
16. Kenelle tieto ja tiedottaminen maastopyöräilyreiteistä tulisi kohdistaa?
17. Miten tiedotatte maastopyöräilyreiteistä?

18. Miten tieto maastopyöräilyreiteistä välittyisi parhaiten? Harrastajien ja julkisen liikuntahallinnon tiiviin vuorovaikutuksen myötä? Paikallislehden kautta?
19. Mitä muuta haluaisitte tuoda esille?

YHTEISTYÖ SEUROJEN KANSSA

20. Onko liikuntatoimella olemassa sellaista yhteyshenkilöä, keneen maastopyöräilyseura voi ottaa yhteyttä esimerkiksi reitteihin liittyvissä asioissa?
21. Millaisiksi näette harrastajien mahdollisuudet vaikuttaa maastopyöräilyreitteihin liittyviin asioihin?
22. Teettekö yhteistyötä reittien suunnittelun yhteydessä esimerkiksi paikallisten pyöräilyseurojen kanssa?
23. Onko teitä lähestytty seurapuolelta esimerkiksi maastopyöräilyreittien lisäämisen, parantamisen tai niistä tiedottamisen suhteen?
24. Millaista on käytännössä liikuntaseurojen ja kunnan yhteistyö liikuntapaikkojen rakentamisen suhteen?
25. Lähtekö aloite uusista lähi – ja ulkoliikuntapaikoista enimmäkseen liikuntaseuroilta vai yksityisiltä käyttäjiltä?
26. Mitä muuta haluaisitte tuoda esille?

REITITYSTYÖ

27. Jyväskylän karttapalvelussa on merkitty erikseen pyöräilyreitit. Onko pyöräilyreittien alle merkitty myös maastopyöräilyreitit tai sellaiset reitit, joissa maastopyöräily on mahdollista?
28. Onko joissain ulkoilureiteillä kielletty maastopyöräily esimerkiksi turvallisuuden takia? Näettekö, että näitä kaikkien liikkujien suosiossa olevia reittejä voisi kehittää siten, että siellä voisivat liikkua niin kävelijät kuin maastopyöräilijätkin?
29. Mitä riskejä liittyy suosittujen ulkoilureittien monipuoliseen käyttötarkoitukseen (esim. maastopyöräijät ja lenkkeilijät samalla reitillä)?
30. Ote Jypsin nettisivuilta:
”Maastopyöräireittejä Jyväskylässä ja Keski-Suomessa on lukemattomia: lähes kaikkia pururatoja, latupohjia, polkuja ja metsäteitä pitkin voi ajaa. Suurinta osaa paljon käytetyistä reiteistä ei kuitenkaan voida julkaista netissä, koska niillä ei ole virallisen ulkoilureitin statusta. Reittejä pitkin voi silti ajaa jokahenkilönoikeuksien perusteella, ja ne oppii parhaiten osallistumalla vaikkapa maastoyhteislenkeille.”
31. Miksi maastopyöräireiteille ei voida luoda virallisen ulkoilureitin statusta? Luoko ”reitti” -sanon virallinen käyttö sen kunnossapitovastuun kaupungille?
32. Mitä olette mieltä maastopyöräilyreittien kunnossapitovastuusta, kun samaan aikaan reitti tulisi säilyttää mahdollisimman luonnonmukaisena, jotta maastopyöräilyn elementit säilyisivät reitillä?

33. Miten kaupunki on huomionnut tulevat reittitarpeet erilaisissa muissa pitkän linjan suunnitelmissa (liikuntastrategiat, aiesuunnitelmat, linjaukset, maankäyttösuunnitelmat jne.)?
34. Mitä muuta haluaisitte tuoda esille?

ULKOLIIKUNNAN ASEMA KAUPUNGIN LIKUNTAPOLITIIKASSA

35. Mille hallinnonalalle / osastolle maastoliikunta ja maastoreitit kuuluvat? Vaikuttaako hallinnonala jotenkin maastoreittien rahoitukseen tai muihin säännöksiin, kuten turvallisuuteen maastossa?
36. Ovatko maastopyöräilyreitit olleet osa lähiliikuntapaikkasuunnitelmaa tai liikuntapaikkojen perustamishankkeiden rahoitussuunnitelmaa?
37. Millaiseksi näette ulko -ja lähiliikunnan aseman kaupungin liikuntapolitiikassa (vrt. frisbeegolf tai sauvakävely)?
38. Minkälainen asema budjetissa on ollut lähiliikuntapaikoilla?
39. Onko kaupungin ulkoliikuntastrategiassa / pyöräilyn toimintaohjelmassa huomioitu maastopyöräilyä? Jos ei, niin mitkä asiat voisivat olla syynä tähän?
40. Miten kaupungin liikuntapaikkasuunnittelussa on huomioitu käyttäjien luontoyhteys ja sen vaaliminen? Koetteko, että maastopyöräily olisi osa kaupunkilaisten luontoyhteyttä?
41. Mitä muuta haluaisitte tuoda esille?

ORGANISAATION JA LIKUNTAPALVELUTUOTANNON MUUTOKSET

42. Mitkä ovat mielestänne merkittävimmät organisaatiomuutokset, mitä Jyväskylän kaupungissa on tapahtunut vuosien varrella? Mitä nämä muutokset ovat aiheuttaneet liikuntapalveluiden tuottamisessa?
43. Miten vuonna 2009 tapahtunut kuntaliitos on vaikuttanut liikuntapalveluiden tuottamiseen?
44. Yhä useammassa kunnissa on parhaillaan käynnissä liikuntahallinnon organisaatiomuutoksia, jotka koskevat mm. liikuntatoimea. Organisaatiomuutos johtaa yleensä siihen, että hallinnonaloja keskitetään ja liikuntapalvelut itsenäisenä toimialana lakkaa käytännössä olemasta. Mitä mieltä olette tällaisesta toimialojen keskittämisestä? Miten se vaikuttaisi liikuntapalveluiden toimivuuteen Jyväskylässä?
45. Miten palvelutuotannon ulkoistaminen ja yksityistäminen on vaikuttanut esimerkiksi ulkoilureitteihin, niiden rakentamiseen ja ylläpitoon? Ovatko ulkoilureitteihin liittyvät työt ulkoistettu?
46. Miten palvelutuotannon ulkoistaminen on vaikuttanut maastopyöräilyreitteihin?
47. Palvelualoitekokeilu otettiin hiljattain käyttöön Jyväskylän kaupungissa. Miten tämä vaikuttaa esimerkiksi maastopyöräilyreitteihin, niiden tuottamiseen ja ylläpitoon?
48. Miten palvelualoitekokeilu vaikuttaa mielestänne esimerkiksi urheiluseurojen ja kunnan väliseen yhteistyöhön?

49. Mitä mahdollisuuksia palvelualoite toisi ulkoilureiteille, erityisesti maastopyöräilyreiteille?
50. Mitä muuta haluaisitte tuoda esille?

LIITE 3

HAASTATTELURUNKO: OUNAKSEN PYÖRÄ-POJAT RY

ROVANIEMEN MAASTOPYÖRÄILYREITIT

1. Onko Rovaniemellä luonnonpolkuja/reittejä maastopyöräilyyn ja onko niitä jotenkin merkitty?
2. Minkälaiseksi näette Rovaniemen maastopyöräilytilanteen tällä hetkellä reittien suhteen?
3. Onko sellaisia paikkoja olemassa missä pyöräily olisi kokonaan kielletty vaikka maasto olisi maastopyöräilyyn hyvä? Jos on, niin mistä luulette tämän johtuvan?
4. Mitä muuta haluisitte tuoda esille?

TIEDON HAKU

5. Mistä maastopyöräilijät löytävät hyvät pyöräilypaikat Rovaniemellä?
6. Miten näette tiedottamisen onnistuneen maastopyöräilyreittien suhteen? Kenen vastuulla tiedottaminen on ja miten se tulisi toteuttaa?
7. Mikä olisi sopivin keino / väylä välittää tietoa Rovaniemen seudun maastopyöräilyreiteistä?
8. Onko pitkiä reittimahdollisuuksia kartoitettuna valmiiksi?
9. Mitä muuta haluaisitte tuoda esille?

VIRALLISEN ULKOILUREITIN STATUS

10. Onko Rovaniemellä olemassa suosittuja maastoreittejä ja maastopolkuja, jotka eivät ole virallisia ulkoilureittejä, eli toisin sanoen, niitä ei ole merkitty esimerkiksi Rovaniemen karttapalveluun?
11. Tulisiko nämä niin sanonut epäviralliset, suositut reitit mielestänne "virallistaa"? Mitä haasteita siihen liittyy (esim. maanomistukseen jne.)?
12. Ottaako kaupunki kaavoituksessa huomioon tällaiset suositut, epäviralliset polut?
13. Mitä maastopyöräilijät odottavat ja haluavat hyvältä maastopyöräilyreitiltä?
14. Mitä muuta haluaisitte tuoda esille?

VUOROVAIKUTUS KAUPUNGIN KANSSA

15. Onko Ounaksen Pyörä-Pojat käynyt koskaan keskustelemassa maastopyöräilyn asemasta kaupungin viranomaisten kanssa? Jos on, niin mikä siihen on ollut syynä ja millaisista asioista on keskusteltu?

16. Miten Rovaniemen kaupunki suhtautuu mielestänne maastopyöräilyyn ja sen kehittämiseen lähinnä maastopyöräilyreittien näkökulmasta?
17. Toimiiko yhteistyö kaupungin kanssa mielestänne hyvin vai voisiko siinä olla jotain parannettavaa?
18. Onko kaupunki mielestänne tiedostanut maastopyöräilyn nousevan trendin ja reagoinut siihen?
19. Onko maastopyöräilyreittien – ja olosuhteiden kehittäminen jäänyt mielestänne muiden lajien varjoon? Mitkä asiat voisivat olla tähän syynä?
20. Mitä muuta haluaisitte tuoda esille?

VAIKUTUSMAHDOLLISUUDET

21. Millaiseksi koette vaikutusmahdollisuutenne maastopyöräilyreittien suhteen?
22. Onko kaupunki joskus toteuttanut jotain konkreettista, mahdollisesti ehdottamaanne ideaa maastopyöräilyreiteistä?
23. Mitä muuta haluaisitte tuoda esille?

MAASTOPYÖRÄILYN EDUNVALVONTA

24. Onko maastopyöräilijöillä olemassa omaa edunvalvontaryhmää? Jos on, miten edunvalvonta mielestänne toimii? Onko edunvalvontatyössä havaittavissa puutteita?
25. Jos edunvalvontaa ei ole, osaatteko nimetä joitain selkeitä seurauksia siitä? Mitä se aiheuttaa maastopyöräilylle?
26. Olisiko Suomeen syytä perustaa uusi maastopyöräilyä edustava yhdistys? Mitä se toisi lisää maastopyöräilylle?
27. Mitä muuta haluaisitte tuoda esille?

OUNASVAARA

28. Mikä on Ounasvaaran merkitys maastopyöräilyssä?
29. Ounasvaaran Kona Bike Park: Kuka ylläpitää Kona Bike Parkia? Onko Ounaksen PP mukana jotenkin puiston ylläpidossa?
30. Minkälaista maastopyöräilyä Ounasvaaralla voi harrastaa?
31. Mitä vahvuuksia ja puutteita Ounasvaaran maastopyöräilyreiteillä on?
32. Onko Bike Parkissa merkityt maastopyöräilyreitit? Ovatko reitit eritasoisia? Jos ovat, onko eri vaikeustason reitit merkitty? Onko reittien merkitsemisessä mielestänne parannettavaa?
33. Järjestetäänkö Ounasvaaralla jotain suosittuja vuotuisia maastopyöräilykilpailuja?
34. Mitä muuta haluaisitte tuoda esille?

ROLLO MTB -HANKE

35. Mitkä olivat hankkeen tavoitteet ja miksi se toteutettiin?

36. Onnistuiko hanke tavoitteissaan?

37. Oliko Rovaniemen kaupunki jotenkin mukana hankkeen toteutuksessa?

38. Ote viranhaltijan päätöksestä:

” Reitin tulee noudattaa jo maastossa olevia luontaisia polkuja, kulku-uria, vanhoja ratalinjoja jne. Lupa ei koske perustaa reittiä rakennetulle ja valaistulle ulkoilureitille, eikä Ounasvaaran luontopolulle ja talvikävelyreitille.”

Mitä olette mieltä tästä kaupungin päätöksestä?

39. Mitä muuta haluaisitte tuoda esille?

LIITE 4

HAASTATELURUNKO: ROVANIEMEN KAUPUNKI

ORGANISAATION JA LIIKUNTAPALVELUTUOTANNON MUUTOKSET

1. Mitkä ovat mielestänne merkittävimmät organisaatiomuutokset, mitä Rovaniemen kaupungissa on tapahtunut vuosien varrella? Mitä nämä muutokset ovat aiheuttaneet liikuntapalveluiden tuottamisessa? Miten nämä muutokset ovat vaikuttaneet liikuntapalvelutuotantoon?
2. Rovaniemen kaupungissa on juuri järjestelty uudelleen hallintoa. Mille osastolle entiset liikuntatoimen palvelut ovat siirtyneet? Miten tämä muutos vaikuttaa liikuntapalvelutuotantoon (arvio)?
3. Mitä mieltä olette tällaisesta hallinnonalojen keskittämisestä ja miten se on vaikuttanut liikuntapalveluiden tuottamiseen?
4. Onko Rovaniemen kaupunki ulkoistanut liikuntapalvelutuotannon joitakin osia, kuten esimerkiksi ulkoilureittien rakentamisen ja ylläpidon palveluja?
5. Mitä muuta haluaisitte tuoda esille?

ULKOLIIKUNNAN ASEMA KAUPUNGIN LIIKUNTAPOLITIIKASSA

6. Mille hallinnonalalle / osastolle maastoliikunta ja maastoreitit kuuluvat?
7. Vaikuttaako hallinnonala jotenkin maastoreittien säännöksiin, kuten turvallisuuteen tai ylläpitoon?
8. Miten ja mistä maastoreitit rahoitetaan?
9. Ovatko maastopyöräilyreitit olleet osa lähiliikuntapaikkasuunnitelmaa tai liikuntapaikkojen perustamishankkeiden rahoitussuunnitelmaa?
10. Millaiseksi näette ulko -ja lähiliikunnan aseman kaupungin liikuntapolitiikassa (vrt. frisbeegolf tai sauvakävely)?
11. Minkälainen asema budjetissa on ollut lähiliikuntapaikoilla?
12. Onko kaupungin ulkoliikuntastrategiassa / pyöräilyn toimintaohjelmassa huomioitu maastopyöräilyä? Jos ei, niin mitkä asiat voisivat olla syynä tähän?
13. Mitä muuta haluaisitte tuoda esille?

MAASTOPYÖRÄILYREITIT

14. Missä tällä hetkellä on merkittyjä maastopyöräilyreittejä ja kuinka monta niitä on?
15. Onko teillä tiedossa maastopyöräilijöiden suosimia reittejä, joita ei ole merkitty?
16. Olisiko reiteille ylipäätään mielestänne lisätarvetta? Jos on, miten tarve on tullut esille?
17. Löytääkö maastopyöräilijä tietoa hyvistä reiteistä kaupungin nettisivuilta?
18. Mitä muuta haluaisitte tuoda esille?

REITITYSTYÖ

19. Onko Rovaniemen karttapalveluun merkitty erikseen pyöräilyreitit ja maastopyöräilyyn soveltuvat ulkoilu- ja maastoreitit?
20. Onko joissain ulkoilureiteillä kielletty maastopyöräily esimerkiksi turvallisuuden takia?
21. Näettekö, että näitä kaikkien liikkujien suosiossa olevia reittejä voisi kehittää siten, että siellä voisivat liikkua niin kävelijät kuin maastopyöräilijätkin?
22. Mitä riskejä liittyy suosittujen ulkoilureittien monipuoliseen käyttötarkoitukseen (esim. maastopyöräijät ja lenkkeilijät samalla reitillä)?
23. Mitä olette mieltä maastopyöräilyreittien kunnossapitovastuusta, kun samaan aikaan reitti tulisi säilyttää mahdollisimman luonnonmukaisena, jotta maastopyöräilyn elementit säilyisivät reitillä?
24. Mitä mieltä olette luontopoluista? Voiko maastopyörällä ajaa luontopolulla?
25. Miten kaupunki on huomionnut tulevat reittitarpeet erilaisissa muissa pitkän linjan suunnitelmissa (liikuntastrategiat, aiesuunnitelmat, linjaukset, maankäyttösuunnitelmat jne.)?
26. Mitä muuta haluaisitte tuoda esille?

TIEDOLLISET VALMIUDET

27. Tiedolliset valmiudet:
 - a. Osaatteko sanoa kuinka paljon maastopyöräilyn harrastajia on Rovaniemellä (pyöräilyseuraan kuuluvat ja kuulumattomat)?
 - b. Oletteko huomanneet lajin suosion kasvua viimeaikoina?
 - c. Millaiset olosuhteet olisivat ihanneolosuhteet luonnossa pyöräilyyn?
28. Mitä maastopyöräily ja sen harrastaminen vaatii kaupungilta? Toisin sanoen, mitä velvollisuuksia kaupungilla on, että maastopyöräilyä voi harrastaa?
29. Mikäli kaipaatte lisätietoa maastopyöräilyyn, millaista lisätietoa kaipaisitte?
30. Mitä muuta haluaisitte tuoda esille?

TIEDOTTAMINEN

31. Mistä tällä hetkellä löytää parhaiten tiedon Rovaniemellä sijaitsevista maastopyöräilyyn soveltuvista maastoreiteistä ja varsinaisista maastopyöräilyreiteistä? Toisin sanoen, miten tiedotatte niistä?
32. Kenelle tieto ja tiedottaminen maastopyöräilyreiteistä tulisi kohdistaa?
33. Miten tieto maastopyöräilyreiteistä välittyisi parhaiten? Harrastajien ja julkisen liikuntahallinnon tiiviin vuorovaikutuksen myötä? Paikallislehden kautta?
34. Mitä muuta haluaisitte tuoda esille?

YHTEISTYÖ SEUROJEN KANSSA

35. Onko Rovaniemen kaupungilla olemassa sellaista yhteyshenkilöä, keneen maastopyöräilyseura tai yksityinen henkilö voi ottaa yhteyttä esimerkiksi reitteihin liittyvissä asioissa?
36. Millaisiksi näette harrastajien mahdollisuudet vaikuttaa maastopyöräilyreitteihin liittyviin asioihin?
37. Teettekö yhteistyötä reittien suunnittelun yhteydessä esimerkiksi paikallisten pyöräilyseurojen kanssa?
38. Onko teitä lähestytty seurapuolelta esimerkiksi maastopyöräilyreittien lisäämisen, parantamisen tai niistä tiedottamisen suhteen?
39. Millaista on käytännössä liikuntaseurojen ja kunnan yhteistyö liikuntapaikkojen rakentamisen suhteen?
40. Lähtekö aloite uusista lähi – ja ulkoliikuntapaikoista enimmäkseen liikuntaseuroilta vai yksityisiltä käyttäjiltä?
41. Mitä muuta haluaisitte tuoda esille?