

Telle Tuominen

Pyöräillen edistystä:

Pyörämatkailun kehittäminen
EuroVelon Itämeren reitillä



Interreg
Baltic Sea Region



Co-funded by
the European Union

SMART GREEN MOBILITY

BAB



Turun ammattikorkeakoulun raportteja 311
Turun ammattikorkeakoulu
Turku 2025

Kirjoittaja: Telle Tuominen

Kuvat ilman kuvaajan tietoja: Adobe Stock (Education Licence)

Taitto: Sanni Koskimies-Chiba, Turun ammattikorkeakoulu

ISBN 978-952-216-894-8 (pdf)

ISSN 1459-7764 (elektroninen)

<https://urn.fi/URN:978-952-216-894-8>

Turun AMK:n sarjajulkaisut: turkuamk.fi/julkaisut

Sisällys

Johdanto	4
EuroVelo-pyöräreitistö ja EV10-reitin kehittäminen	5
Taustaa EuroVelo 10 -reitille	7
EuroVelo 10 -reitin aiempi kehitystyö	8
Bike across the Baltic -hankkeen toiminta	9
Bike across the Baltic -hankkeen yhteiset tulokset	11
Pyörämatkailun kehittäminen eri maissa	14
Suomi	14
Viro	17
Puola	19
Ruotsi	20
Uusia linjauksia ja suosituksia pyörämatkailun kehittämiseksi Euroopassa	23
Johtopäätökset	25
Lisätietoa	27

Johdanto

Ihmisten kiinnostus pyöräilyyn on kasvussa. Pyöräilyn edistäminen nähdään tärkeäksi myös yhä useammilla hallinnon tasoilla ja sektoreilla, sillä pyöräily tukee esimerkiksi ilmasto-, energiatehokkuus- ja ruuhkattomuustavoitteita sekä terveyden edistämisen, kestävän matkailun ja maaseudun kehittämisen päämääriä.

Tämän julkaisun tavoitteena on

- kuvata Itämeren kiertävän [EuroVelo 10](#) Baltic Sea Cycle Route -pyöräilyreitin kehittämistä viime vuosina ja erityisesti Interreg Baltic Sea Region -rahoituksen saaneen [Bike across the Baltic](#) (BAB) -hankkeen aikana 1.8.2023 – 30.7.2025

- havainnollistaa erityisesti pyöräilyn kehittämiseen liittyville viranomaistahoille, järjestöille, palveluntarjoajille ja pyöräilijöille pyörämatkailun kehittämisen tilannetta sekä BAB-hankkeen toimenpiteitä ja tuloksia Virossa, Suomessa, Puolassa ja Ruotsissa
- nostaa esille joitakin yleisiä ajureita, strategisia linjauksia sekä parhaita käytänteitä pyöräreittien ja pyörämatkailun kehittämiseksi
- vetää johtopäätöksiä lähivuosien jatkokehitystarpeista EuroVelo 10-reitin osalta.

Julkaisun tiedot perustuvat tilanteeseen kesäkuussa 2025. Kirjoittaja kiittää hankepartnereiden edustajia hankemaita koskevista tiedoista.



EuroVelo-pyöräreitistö ja EV10-reitin kehittäminen

EuroVelo-pyöräreitti-verkosto

Eurooppaa halkovien kansainvälisten pitkän matkan EuroVelo (EV) -pyöräreittien idea syntyi vuonna 1997 European Cyclists' Federationin (ECF) toimesta. Reitit palvelevat sekä kansainvälisiä että kotimaisia matkailijoita, mutta myös arjen pyöräilijöitä lyhyemmillä osuuksilla. (European Cyclists' Federation 2024c.)

EuroVelo-brändi on varsin tunnettu pyöräilijöiden keskuudessa, sillä yhteensä 17 eri puolilla Eurooppaa risteilevää reittiä muodostavat suunnitelmien mukaan noin 90 000 kilometrin verkoston valmistuttuaan. Reitistön kehittämisprojektit jatkuvat monin paikoin, sillä osa verkostosta on vasta ehdotuksen asteella. Noin 61 000 km on todettu pyöräilykuntoiseksi, mikä tarkoittaa sitä, että EuroVelo-reittiosuus kuuluu kategoriaan 1, 2 tai 3 alla olevassa listassa (European Cyclists' Federation 2024b):

1. Laadukkain eli sertifioitu reitti: vähintään 300 kilometrin pituinen osuus, joka on läpäissyt ECF:n eurooppalaisen sertifiointistandardin mukaisen sertifiointiprosessin. Sertifiointi on voimassa viisi vuotta.

2. Kehitetty reitti, jossa on jatkuva viitoitus reitin varrella.

3. Kehitetty viitoituksella kansallisen standardin mukaisesti eli on osa paikallista, alueellista tai kansallista reittiä. Reitillä on verkkosivusto, joka tarjoaa tietoa käyttäjille.

4. Kehitteillä oleva reitti, joka sisältää jatkokehitystä vaativia osuuksia (esimerkiksi osuuksia yleisillä valteilla, joilla on paljon liikennettä) ja josta Internetissä on saatavilla tietoa.

5. Suunnitteluvaiheessa oleva reitti, josta ei ole julkisesti saatavilla yksityiskohtaista tietoa internetissä.

Ensimmäisen kategorian reitit eli sertifioidut EuroVelo-reitit sopivat hyvin erilaisille pyörämatkalaisille ja erilaisille pyörille. Toisen ja kolmannen kategorian reiteissä on viitoituksen lisäksi eroja muun muassa reittien jatkuvuudessa, päällysteissä, palvelutarjonnassa, yhteyksissä julkiseen liikenteeseen sekä matkailullisissa vetovoimatekijöissä, minkä vuoksi reittien soveltuvuus eri kohderyhmille vaihtelee. EuroVelo-sivuston kartoilla nämä eri reittien kategoriat on merkitty eri tavoin. Kategorioihin 4 ja 5 merkityistä reittiväleistä ei löydy riittävää tietoa,



Kuva 1. Esimerkki opasteesta, jossa EuroVelo 10 -reitin sekä paikallisen Saariston Rengastien symbolit ovat rinnakkain. Valokuva: Telle Tuominen.

joten pyörämatkailija voi pyrkiä välttämään kyseisiä reitiosuuksia hyödyntämällä esimerkiksi julkista liikennettä.

EuroVelo-reiteille on tyypillistä, että ne ovat maarajoja ylittäviä pitkiä, usein vielä eri kehitysvaiheissa ja laatukategorioissa olevista osista koostuvia reittejä, jotka yhdistävät kaupunkeja maaseutuun ja voivat ylittää vesistöjä. Ne nähdään selkärankana, johon kansalliset, alueelliset ja paikalliset reitit yhdistyvät muodostaen verkostoja, joita myös muut kestävän liikkumisen muodot tukevat. Visio vuodelle 2030 on luoda laadukas EuroVelo-reittiverkosto, joka edistää ja lisää pyöräilyä ympäri Eurooppaa (EuroVelo 2020).

Reiteistä tasokkain on [EuroVelo 15](#) eli Rein-jokea seuraileva noin 2300 km pitkä reitti, josta 76 prosenttia kuuluu laatukategoriaan 1. Tämä onkin toistaiseksi ainoa European Cyclists' Federationin sertifiointiprosessin menestyksellä läpäissyt reittiosuus, mikä koskee infrastruktuuria, palveluita ja markkinointiviestintää. Toisena esimerkkinä mainittakoon Pohjois-Norjasta Portugalin eteläkärkeen Atlantin rannikkoa seuraileva noin 10700 km pitkä [EuroVelo 1](#) -reitti, josta 61 prosenttia kuuluu toiseen laatukategoriaan eli on viitoitettu EuroVelo-merkein ja 37 prosenttia kuuluu kolmanteen laatukategoriaan. Näin ollen suunnitellusta reitistä vain parisataa kilometriä on kehitteillä tai vasta kartalla suunnittelu- vaiheessa. (European Cyclists' Federation 2024b.)

Taustaa EuroVelo 10 -reitille

EuroVelo 10 -reitti kiertää Itämeren ja kulkee yhdeksän maan kautta: Latvia, Liettua, Puola, Ruotsi, Saksa, Suomi, Tanska, Viro ja Venäjä. Poliittisen tilanteen takia reitti on kuitenkin käytännössä poikki Venäjän osuuksilla Suomenlahden itäpäässä sekä Kaliningradin alueella.

EV10-reitti on runsaat 9000 kilometriä pitkä, mutta toistaiseksi epätasaisesti kehitetty. Reitin eri osuuksilla on suuria eroja liittyen infrastruktuuriin, reitti-informaatioon, palvelutarjontaan sekä reitin markkinointiin. Joillakin osuuksilla pyöräreitti ja viitoitukset ovat kunnossa ja palveluita on tarjolla runsaasti, mutta esimerkiksi Pohjanlahden pohjoisosissa reitin linjaus kulkee usein turvattomasti liian vilkasliikenteisen tien reuna tai palvelutarjonta ei vastaa pyöräilijöiden tarpeita. EV10 täyttää vuoden 2024 EuroVelo-reittien tilanneraportin mukaan 30 prosentin osuudelta laatukategorian 2 eli on viitoitettu EuroVelo-opastein sekä 24 prosentin osalta se on merkitty kategorian kolme mukaisesti kansallisilla opasteilla (European Cyclists' Federation 2024b). Näin ollen lähes puolet EV10-reitistä on vajavaisesti kehitettyä.

EV10-reitillä on kuitenkin runsaasti matkailullista potentiaalia, sillä sen varrella on muun muassa upeita meri-, saaristo- ja maalaismaisemia, siltoja ja laivayhteyksiä, pittoreskeja kyliä ja pikkukaupunkeja, viiden maan pääkaupungit (Kööpenhamina, Tukholma, Helsinki, Tallinna ja Riika) sekä lukuisia Unescon maailmanperintölistan kulttuuri- ja luontokohteita.



Kuva 2. EuroVelo 10, Itämeren pyöräilyreitti. [Kuvakaappaus EuroVelo-reittikartasta.](#)

EuroVelo 10 -reitin aiempi kehitystyö

EV10-reitin osuuksia on kehitetty jo aiemmin, esimerkiksi vuosina 2017–2019 [Biking South Baltic](#) -hankkeessa, joka rahoitettiin Interreg South Baltic -ohjelmasta. Siinä partnerit Puolasta, Saksasta ja Tanskasta sekä European Cyclists' Federation (ECF) kehittivät EV10:n eteläistä osuutta Tanskan Kööpenhaminan ja Puolan Gdanskin välillä. Yksi keskeisiä tuotoksia oli Kehittämisstrategia 2020–2030 EuroVelo 10 -reitille, jossa ensisijaisiksi nostettiin seuraavat prioriteetit:

- pyörätieinfrastruktuurin laadun parantaminen ja ylläpito sekä reitin saavutettavuus julkisella liikenteellä
- pyöräily-ystävällisten palvelujen kehittäminen reitin varrella
- markkinointiviestinnän tarjoaminen kohderyhmille
- pysyvän reitin sidosryhmien yhteistyöverkoston perustaminen reitin hallinnon, seurannan ja rahoituksen kehittämiseksi koko Itämeren alueella.

[Trans-Baltic Sea Bicycle Route](#) -hankkeessa (2021–2023) kehitettiin yhteyttä lännestä itään, koska EuroVelo-reitit kulkevat pääsääntöisesti Pohjoismaissa pohjoiseteläsuunnassa. Toinen lähtökohta oli, että EV10-reitin pituuden vuoksi todennäköistä on, että pyörämatkailija lomal-

laan polkee vain osan reitistä ja Itämeren laivayhteydet mahdollistavat eri maista EV10-osuuksien yhdistämisen yhteen lomamatkaan. Lisäksi selvitettiin uuden Itämeren laivayhteyksiä hyödyntävän pyörämatkailureitin kehittämistä Ruotsin Tukholmasta Suomen Ahvenanmaan saariston sekä etelärannikon kautta Viron pohjoisrannikolle.

Yksi johtopäätöksistä oli, että pyöräilyn ja matkailun asiantuntijoiden sekä palveluiden tarjoajien lisäksi laadukkaasti pyöräreitti-infrastruktuurin kehittäminen ja ylläpitäminen vaatii alueellisten ja paikallisten julkisen sektorin toimijoiden osaamisen kehittämistä ja sitouttamista. Yhtenä tuloksena olikin Bike across the Baltic -hankeidea.

Bike across the Baltic -hankkeen toiminta

Bike across the Baltic -hanke (BAB) nojaa suurelta osin edellä mainittujen hankkeiden työhön. Viro, Suomi, Puola ja Ruotsi edustavat EV10-reitin sekä pyörämatkailun osalta eri kehitysvaiheita – sama pätee myös mainittujen maiden valitsemiin kehitettäviin reittiosuuksiin.

Myös partneriorganisaatiot edustavat erilaisia toimijoita:

- Projektipäällikkyyks on TKI-toiminnassa kokeneella korkeakoululla (Turun ammattikorkeakoulu).
- Pyörämatkailun kehittämisorganisaatiota edustavat Ruotsista pyörämatkailun valtakunnallinen toimija Cykelfrämjandet ja Suomesta Pyörämatkailukeskus.
- Virosta mukana on laajasti verkostoitunut sekä erilaisia pyöriä vuokraava ja pyöräretkiä järjestävä pyörämatkailuyritys CityBike Ltd.
- Markkinointitahoja edustavat Pomorskie Tourist Board Puolasta ja Visit Turku Archipelago Suomesta.
- Liitännäispartnereina hankkeessa on kansallisia ja alueellisia matkailun ja liikenteen viranomaistahoja, kehitysyhtiöitä, matkailumarkkinointiorganisaatioita sekä European Cyclists' Federation.

BAB-hankkeessa tuetaan pyörämatkailun kehittämistä osana EU:n Vihreän kehityksen ohjelman älykkään vihreän liikkumisen (smart green mobility) edistämistä. Tavoitteet ja toimenpiteet voidaan jakaa seuraaviin osa-alueisiin:

- alueellisten ja paikallisten viranomaisten osaamisen kehittäminen
- benchmarking sekä tiedon ja parhaiden käytänteiden jakaminen
- valittujen EuroVelo 10 -reitin osuuksien arviointi satulasta käsin niin, että myös reitin varren kunnat osallistuvat
- valituille reittiosuuksille markkinoinnillisen reittikuvauksen sekä päiväkohtaisten ehdotusten teko niin paikallisten kuin matkailijoidenkin käyttöön
- poliittisten suositusten laatiminen pyörämatkailun kehittämiseksi.



Kuva 3. Reitin benchmarkkaus satulasta käsin, Pyörämatkailukeskuksen Henna, Viron CityBiken Toomas ja Ruotsin Cykelfrämjandetin Anna. Valokuva: Telle Tuominen.

Jotta tavoitteet saavutetaan, kohderyhmiä on useampia: alueelliset ja paikalliset aluekehityksestä, liikkumispalveluiden tai matkailun kehittämisestä vastaavat viranomaiset, pyörämatkailuun liittyvät keskeiset järjestöt sekä lisäksi pienet ja keskisuuret yritykset, jotka kytkeytyvät kestäviin liikenne-, matkailu- ja pyöräilypalveluihin.

Bike across the Baltic -hankkeen yhteiset tulokset

BAB-hankkeen tulokset heijastavat toimenpiteitä eri kohderyhmille. Viranomaisille ja muille pyörämatkailun kehittäjille on luotu muun muassa parhaita käytänteitä ja itsearviointityökalun sisältävä julkaisu. Kansallisen tason päättäjille on tehty politiikkasuosituksia strategia- ja yhteistyötarpeista. Pyörämatkailijoille suunnattu infopaketti kerää yhteen partnerimaiden välisiä laivayhteyksiä ja maakohtaista EV10-reittitietoa.

1. Julkaisu viranomaisille ja kehittäjille

[Pyörämatkailu - Aluekehittämisen mahdollisuuksia Itämeren alueella](#) on julkaisu, joka on suunnattu esimerkiksi paikallisille tai alueellisille viranomaisille, joiden tehtävänä on kehittää pyörämatkailureittejä tai pyörämatkailijan asiakaskokemusta. Julkaisussa on lähtökohdana, että pyörämatkailureitin kehittäminen on prosessi, jossa on monia vaiheita. Prosessi voi alkaa aivan alusta eli nykytila-analyysistä, jossa kartoitetaan esimerkiksi alueen olemassa olevat pyörätiet ja -reitit, suunnitellun reitin maanomistajatahot sekä julkisen ja yksityisen sektorin palvelutarjonta ja liikenneyhteydet potentiaalisille pyörämatkailijoille. Tärkeää on selvittää myös mahdolliset yhteistyöorganisaatiot ja niiden resurssit niin rahoituksen kuin osaamisen osalta, mitkä liittyvät reitin suunnitteluun, perustamiseen, ylläpitoon ja markkinointiin.

Julkaisussa on myös excel-työkalu, jolla esimerkiksi viranomainen, jolla ei ole aiempaa kokemusta pyörämatkailureitin kehittämisestä, voi helposti arvioida tietämystään sekä puutteita alueellaan esimerkiksi pyöräilymatkailun vaatimassa infrastruktuurissa, palvelutarjonnassa, vetovoimatekijöissä, yhteistyöverkostossa tai markkinointiviestinnässä. Tuotos esittelee myös EuroVelo-reitin sertifiointikriteerit ja antaa siten valmiuksia kehittää myös jo olemassa olevia reittejä laadukkaammiksi. Oppaassa on lisäksi parhaita käytänteitä Virosta, Puolasta, Ruotsista ja Suomesta, mitkä liittyvät pyöräreitin tai kestäväen pyörämatkailun kehittämiseen.

2. Poliittikkasuositukset

Hankekonsortio on tehnyt seuraavat yhteiset [poliittikkasuositukset](#):

Pyörämatkailu osaksi kansallisia strategioita ja toimenpideohjelmia sekä kansallisen pyörämatkailustrategian teko.

Hankkeen aikana on konkreettisesti monesti todettu, että pyörämatkailun kehittäminen vaatii pitkän aikavälin investointeja ja liittyy moniin hallinnon aloihin, esimerkiksi liikenne, matkailu, maankäyttö ja aluekehitys. Pyörämatkailun koordinoitu ja vaikuttava kehittäminen

vaatii yleensä pyörämatkailun kehittämisen integrointia useamman alan strategioihin, mutta lisäksi tarvitaan kansallinen pyörämatkailustrategia viitoittamaan tarkemmin toimenpiteitä. Oleelliset toimijat osallistava kansallinen pyörämatkailun strategiatyöprosessi on hyvä keino määrittää yhteiset tavoitteet ja toisaalta eri toimijoiden roolit ja vastuut.

Ainakin yhdeksällä Euroopan maalla (Alankomaat, Belgia, Espanja, Liechtenstein, Portugali, Ranska, Saksa, Sveitsi, Tšekki) on maan hallituksen tai parlamentin hyväksymä pyöräilystrategia, useilla muilla mailla jonkin ministeriön hyväksymä pyöräilystrategia. Ainakin Espanjan, Saksan, Ranskan, Portugalin, Italian, Itävallan, Liettuan, Luxemburgin ja Unkarin pyöräilystrategiat sisältävät myös linjauksia pyörämatkailun kehittämiseen. (European Cyclists' Federation 2024a). Monissa maissa pyöräilyn tai pyörämatkailun edistäminen on sisällytetty useampiin muihin strategioihin ja toimintasuunnitelmiin, esimerkiksi matkailu-, ilmasto- tai terveydenedistämistästrategiaan.

Kansallisen pyörämatkailureittiverkoston kehittäminen

Suositus on, että EuroVelo-reitit, kansalliset pitkät reitit, alueelliset ja paikalliset reitit muodostavat yhdessä reittiverkoston, joka varmistaa laadukkaan, helposti saavutettavan ja katkeamattomasti jatkuvan pyöräilykokemuksen niin kotimaisille kuin kansainvälisille pyörämatkailijoille. Reittiverkosto mahdollistaa ei vain pisteestä pisteeseen pyöräilyn vaan myös erilaiset ja eripituiset rengasreitit eri kohderyhmille. EuroVelo-reitti voi seurata jo aiemmin merkittyä kansallista reittiä tai se muodostaa selkärangan, johon muut reitit liittyvät.

Reittiverkoston kehittäminen vaatii yhteistyötä eri hallinnon tasojen välillä, kun suunnitellaan ja toteutetaan pyörämatkailuhankkeita.

Yhteistyö eri hallinnonalojen ja maiden välillä

Kun arvioidaan pyöräilyreitin laatua, keskeiset osa-alueet ovat rakennettu infrastruktuuri, palvelutarjonta sekä reitin markkinointiviestintä. On selvää, että muun muassa pyöräteiden suunnittelu, opasteet, julkisen liikenteen yhteydet reitille, yritysneuvonta ja reittikuvausten kirjoittaminen vaativat esimerkiksi kuntatasolla hallinnonalojen yhteistyötä. Käytännössä tarvitaan ainakin yhteissuunnittelua, vastuiden jakamista, koordinointia ja tehokasta viestintää.

Yhteistyön on toimittava myös eri hallinnon tasoilla. Muun muassa paikallisten pyöräteiden kehittäminen on usein kustannustehokasta integroida laajempiin tiehankkeisiin. Kansainvälistä yhteistyötä tarvitaan, jotta erityisesti EuroVelo-reittien jatkuvuus taataan maasta toiseen. Tämän tavoitteen toteutumiseksi olisi tärkeää, että joka maassa on kansallinen EuroVelo-koordinaatio-keskus, joka tekee rajoja ylittävää yhteistyötä.

3. Digitaalinen esite maiden välisiin pyörä- ja laivamatkoihin

Digitaalisessa esitteessä kuvataan kartalla EV10:lle johdettavien matkustajalaivavarustamojen reitit Viron, Suomen, Ruotsin ja Puolan välillä. Kartalta matkailija näkee lisäksi:

- mitkä osuudet EV10-reitistä ovat kehittyneimmät eli viitoitettu EV10-opastein ja päiväkohtaiset reittikuvaukset luettavissa

- mitkä reittiosuudet ovat vähemmän kehitettyjä tai niissä ei ole lainkaan opasteita eli ne on luokiteltu EuroVelo-luokituksessa alikehitetyiksi tai vasta alustavasti suunnitelluiksi.

Esitteessä on myös linkit sekä QR-koodit mainittujen maiden EuroVelo 10 -sivustoille. Niiltä löytyvät kyseisen maan hankkeen aikana arvioitujen ja kuvattujen reittiosuuksien tarkemmat selostukset päiväkohtaisine ehdotuksineen, palvelutarjonnan ja julkisen liikenteen saavutettavuustietoineen.

Esite auttaa pyörämatkailijoita suunnittelemaan ja toteuttamaan kahden tai useamman maan pyörämatkoja, joissa vuorottelevat pyöräiltävät osuudet ja laivamatkat Itämeren poikki. Osa laivoista liikennöi yön yli tarjoten mahdollisuuden majoittua hytissä, osa reiteistä on lyhyempiä päivämatkoja. Pdf-muotoinen esite löytyy kansallisilta ja/tai alueellisilta EV10:n esittelysivuilta, lisäksi sitä levitetään myös esimerkiksi alueellisten matkailumarkkinointiorganisaatioiden ja reitin varren yritysten käyttöön.

Kuva 4. Julkisen liikenteen yhteyksiä tarvitaan usein reitille pääsemiseksi, mutta myös esimerkiksi mahdollisen pyörärikon sattuessa. Valokuva: Mikko-Pekka Karlin.



Pyörämatkailun kehittäminen eri maissa

Suomi

Pyörämatkailun kehittämisen tilanne

Pyörämatkailukeskus perustettiin vuonna 2020 Pyöräliitto ry:n ja Pyöräilykuntien verkosto ry:n yhteiseksi valtakunnalliseksi kehitysorganisaatioksi, joka koordinoi pyörämatkailun kehittämistä, rakentaa ja ylläpitää yhteistyöverkostoa sekä hallinnoi pyöräily-ystävällisten palveluiden Welcome Cyclist -ohjelmaa. Merkittävä tehtävä on myös lisätä Suomen tunnettua pyörämatkailukohteena viestimällä [Bikeland](#)-sivustolla ja somekanavissa Suomen pyörämatkailureiteistä ja pyöräily-ystävällisistä palveluista.

Jotta tukisi kehittämistoimia, Pyörämatkailukeskus on tehnyt kahtena viime vuotena kotimaisille pyöräilijöille suunnatun [pyörämatkailukyselyn](#). Keskus on ollut aktiivisessa roolissa myös suunnittelemassa ja toteuttamassa valtakunnallista ulkoiluaktiviteettien LIPAS-tietovarantoa, josta rajapintojen kautta pyöräreitit kartta- ja sisältötietoineen nousevat valtakunnallisille [bikeland.fi](#) ja [luontoon.fi](#)-sivustoille suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi.

Pyörämatkailukeskus on vahvuus suomalaisen pyörämatkailun kehittämisen kannalta, sillä se tuottaa suomeksi monipuolisia ohjeistuksia ja hyviä käytäntöjä

pyörämatkailun kehittäjätahoille [Bikeland PRO](#) -sivustolla. Pyörämatkailukeskus on myös kansallinen EuroVelo-reittien koordinaatiokeskus ja vastaa muun muassa Suomen halki kulkevien kolmen EuroVelo-reitin (EV10:n lisäksi EV11 ja EV13) kehittämissuunnitelmista ja reittiinformaation päivittämisestä – tarvittaessa yhteistyössä oleellisten toimijoiden kanssa.

Suomessa ei ole voimassa olevaa pyöräily- tai pyörämatkailustrategiaa. Jotta pyörämatkailun kehitys olisi pitkäjänteistä ja pyörämatkailun potentiaali toteutuisi tulisi pyörämatkailun kehittäminen sisällyttää jonkin ministeriön hyväksymään strategiaan tai toimenpideohjelmaan. Suomen matkailustrategiassa 2022–2028, jota Työvoimaja elinkeinoministeriö koordinoi, pyörämatkailu mainitaan vain lyhyesti.

Väylävirasto on julkaissut vuonna 2021 [EuroVelo-reittien suunnitteluperiaatteet Suomessa](#) -julkaisun, joka nojaa ECF:n sertifiointistandardeihin. Julkaisu ohjeistaa reitin suunnittelun yhteistyötahoina kunnat, kaupungit sekä matkailu- ja kehitysorganisaatiot. Julkaisun ohjeistukset painottuvat opasteiden sijoittamiseen erilaisissa reittiympäristöissä. Julkaisu kaipaisi pikaista päivitystä, joka liittyy Pyörämatkailukeskuksen EuroVelo-reittien koordinoitirooliin, sekä ohjeistuksia myös muihin kuin infrastruktuuriin liittyviin reitin laatutekijöihin.

Pyörämatkailukeskuksen haasteena ovat niukat henkilöstöresurssit. Lisäksi epävarmuutta tuo se, että sen rahoituksesta päätetään erikseen aina vuoden lopulla Suomen eduskunnan lisämäärärahapäätöksellä. Kun tarkastellaan pyöräilyn tai pyörämatkailun kehittämistä kunta- tai aluetasolla, on se harvoin jonkun viranomaisen päätehtävä, vaan pyöräily voi liittyä esimerkiksi työnkuvaan, jossa painottuvat liikennesuunnittelu, maankäyttö ja kaavoitus, ympäristöasiat tai tekninen toimi. Pyörämatkailun markkinointi tai palvelutarjonnan kehittäminen voi puolestaan kuulua elinkeino-/elinvoima- tai matkailutoimelle. Lisäksi kunnat varsin usein tilaavat esimerkiksi reitin opastussuunnittelun konsult-

tiyhtiöiltä. Viimeksi mainitut muodostavatkin nykyään kohderyhmän, jonka edustajia on osallistunut lisäosaimisen saamiseksi BAB:n tilaisuuksiin.

Hallinnonalojen välisessä yhteistyössä sekä vastuualueiden määrittelyssä on varsin usein kunta- ja aluehallintotasolla puutteita. Lisähaastetta yhteistyölle tulee siitä, että reitillä voi olla valtion, useiden kuntien sekä yksityisten maanomistajien osuuksia. Esimerkiksi EuroVelo-reittien viitoitusta on suunniteltu ja toteutettu valtion Väyläviraston, Traficomin, ELY-keskusten, Pyörämatkailukeskuksen sekä kuntien yhteistyöllä.

Kuva 5. Suomen EuroVelo 10 -reitillä on paljon rauhallisia maalaismaisemia, mutta haasteena ovat rajalliset majoitus- ja ruokapalvelut. Valokuva: Henna Palosaari.



Pyörämatkailijan näkökulmasta haasteet Suomessa liittyvät muun muassa ajantasaisen reitti-informaation puutteisiin sekä vähäiseen majoitus-, ruoka-, pyöränhuolto-, sähköpyörän lataus- yms. tarjontaan varsinkin harvemmin asutuilla alueilla. Julkisen liikenteen haasteita ovat esimerkiksi riittämätön pyöräkuljetuskapasiteetti sesonkiaikoina ja kaikki liikennepalvelut kattavan valtakunnallisen reittioppaan puuttuminen sekä turvallisuushaasteet pyörän säilyttämisessä ja reitin kulkiessa vilkasliikenteisen autotien pientareella. (Bikeland 2024).

Kehittämistoimet

BAB-hankkeen toimenpiteet ovat tavoittaneet lukuisia suomalaisia viranomaisia, yhdistyksiä ja pk-yrityksiä paikallisella, alueellisella ja kansallisella tasolla. Konkreettista toimenpiteistä mainittakoon, että kaksi ECF:n arvioajakoulutuksen suorittanutta henkilöstön jäsentä on arvioinut EV10-reitin väleillä Turku – Helsinki, yhteensä 260 km.

Lisäksi hankkeen loppuvaiheessa arvioidaan reitti Turusta Poriin. Mainitut osuudet on opastettu EV10-merkeillä muutama vuosi sitten. Näille reittiosuuksille on tuotettu GPX-jälki sekä tehty reittikuvaukset, päiväkohtaisia kuvauksia sekä lisätty reitin saavutettavuusinformaatiota. Lisäksi ammattivalokuvaaja on kuvannut reittiosuuksia. Turku-Helsinki-reittiosuudelle olisi mahdollista pyytää Euroopan sertifiointistandardin mukainen sertifiointiprosessi, mutta siihen ei tällä hetkellä ole tiedossa rahoitusta. Uusi reitti-informaatio tulee suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi valtakunnallisille bikeland.fi- ja luontoon.fi-sivuille, sekä tietoa tarjotaan myös matkailun markkinointiorganisaatioille.

BAB:n reittiarvio johti ainakin yhteen reittimuutokseen. Työntekijä, joka arvioi reitin satulasta käsin, otti yhteyttä Espoon kaupunkiin ja ehdotti reitille uutta linjausta

lähempänä Suomenlahden rantaa. Hän osallistui kaupungin liikennesuunnitteluprosessiin ja tuloksena on reitin opasteiden siirto merellisemmälle linjaukselle.

Tietoja antanut Henna Palosaari

Kuva 6. Reitin maisemallinen viehättävyys on usein tärkeä kriteeri reitivalinnassa. Naantalın vanha kaupunki on oiva kohde Suomen EuroVelo 10 -reitinvarellä. Valokuva: Mikko-Pekka Karlin.



Viro

Pyörämatkailun kehittämisen tilanne

EuroVelo-reittiverkosto perustettiin Virossa vuonna 2001, jolloin EV10 sekä EV13 (Rautaesirippureitti) viitotettiin kulkemaan samaa reittiä Viron rannikkoa seurailen. Virossa ei kuitenkaan ole EuroVelo-koordinaatio-keskusta (NECC), eikä pyörämatkailun kehittäminen ole selkeästi minkään organisaation vastuulla. Viron yritys- ja innovaativirasto (EIS) ja siellä oleva luontomatkailukoordinaattori ovat jossain määrin mukana pyörämatkailun kehittämisessä.

EuroVelo-opasteita päivitti Viron liikenneministeriön tilaama urakoitsija vuoteen 2022 asti, mutta budjetti-leikkaukset ja tiehallinnon siirto ilmastoministeriölle

lopettivat opasteiden uusimisen. Liikenneviraston johdolla on vuoden 2025 alkupuoliskolla laadittu kansallinen pyöräilystrategia vuodelle 2035. Se ottaa huomioon EU:n suuntaviivat ja kuvaa julkisen sektorin ja muiden sidosryhmien välisen yhteistyön muotoja. EuroVelo-reitit mainitaan strategiassa, mutta esimerkiksi opasteiden uusimista tai NECC:n perustamista ei mainita. EuroVelo-reitistön sekä kansainvälisen pyörämatkailun merkitystä ei strategiassa tunnisteta.

Tämän raportin kirjoitusajankohtana strategia on vielä luonnosvaiheessa ja kommenttikierros käynnissä. Viron BAB-partneri on kommentoinut strategian puutteellista tietoa sekä karttakuvaa EuroVelo-reitistöstä ja korostanut muun muassa tarvetta alkaa kerätä systemaattisesti tilastoja, jotka liittyvät kansainvälisiin pyörämatkailijoihin. Lisäksi hän on ehdottanut

Kuva 7. Anglan tuulimyllyt Viron Saarenmaalla. Valokuva: Toomas Leelov.



EuroVelo-opasteiden tietovarannon luontia sekä korostanut tarvetta konkreettiselle toimintasuunnitelmalle EuroVelo-reitistön kehittämiseksi.

Viron matkailustrategia vuosille 2025–2032 on myös valmisteilla. BAB:n virolainen kumppani on mukana myös tässä prosessissa. Matkailustrategiassa pyöräily mainitaan virkistys- ja luontomatkailun yhteydessä.

Viron vahvuus pyörämatkailukohteena on sen suhteellisen pieni koko, mikä mahdollistaa tutustumisen maahan laajasti jopa yhdellä pyörälomalla. Pyöräilijöitä saapuu maahan, pyöränvuokrausyritykset toimivat ja pyöräreittejä suunnitellaan suurempien asutuskeskusten ympärille. Haasteena on kuitenkin se, että pyörämatkailua ei nähdä korkeammilla hallintotasoilla asiana, jota pitäisi johtaa, koordinoida ja edistää kansallisesti.

Kehittämistoimet

Virossa painottui säännöllinen viestintä hankkeen yhteistyökumppaneiden (esim. EIS ja matkailun markkinointiorganisaatiot) kanssa, mutta vähitellen projektista ja sen tuloksista onnistuttiin kertomaan myös laajemmin. Esimerkkinä on projektin loppuvaiheessa pidetty Cyclist Welcome -seminaari, joka toi verkostoon lisää pyöräilijäystävällisiä palveluja tarjoavia yrityksiä. Cyclist Welcome -ohjelma käynnistettiin vapaaehtoisesti vuonna 2024 Cyclest Community Clubin toimesta, ja Cyclist Welcome -keskus on avattu Tallinnassa pitkälti Viron BAB-partnerin aloitteesta.

Virossa arvioitiin päivämatkaksi EuroVelo10/EuroVelo13 -reitin noin 50 kilometrin osuus Tallinnasta Paldiskiin. Arviointi osoittautui työlääksi, sillä reitiltä puuttuu monia opasteita. Lisäksi havaittiin, että monet opasteet

ovat vanhoja, sammaloituneita ja erityisesti Tallinnassa vanhan reitin varrella, vaikka uusia teitä ja pyöräreittejä on rakennettu, joita pitkin pyöräily on turvallisempaa. Arvioinnin tuloksista viestittiin Viron matkailun edistämistä vastaavalle organisaatiolle sekä Tallinnan kaupungin matkailuosastolle. BAB:n tuella EuroVelo-reitin digitaalista tietoa päivitettiin Viron matkailumarkkinoinnin visi-testonia.com-sivustolle, mutta mainitulla organisaatiolla ei ole toistaiseksi suunnitelmia pyörämatkailun tulevaisuuden markkinointiin.

Tietoja antanut Toomas Leelov

Kuva 8. Rakennustöiden takia EuroVelo 10 -reittiä ei Tallinnassa voida ajaa opasteita seuraten. Valokuva: Telle Tuominen.



Puola

Pyörämatkailun kehittämisen tilanne

Puolassa pyöräilymatkailua tuetaan kansallisten liikumis-, terveys- ja ilmastopolitiikkalinjausten avulla. Pomorskien alueella pyöräilyn kehittäminen on upotettu alueellisiin strategioihin, jotka painottuvat aktiiviseen liikkumiseen ja kestäväan matkailuun. Puolassa eri alueet ovat tehneet pitkään töitä pyörämatkailun edistämiseksi, ja kesällä 2025 Puolan kansallinen matkailuorganisaatio jätti ECF:lle hakemuksen kansallisen koordinaatiokeskuksen eli NECC:n perustamisesta Puolaan. Alueellisesti keskeisillä toimijoilla, kuten Pomorskien alueen matkailuorganisaatiolla (Pomorskie Tourist Board) sekä Pomorskien alueen voivodikunnan aluehal-

lintovirastolla (Marshal Office of the Pomorskie Region), on tärkeä rooli paikallisten järjestöjen ja kuntien ohella.

Puolan pyöräilymatkailun vahvuuksia ovat hyvän palvelutarjonnan rannikkokaupungit, kuten Ustka ja Leba, lisääntyvä multimodaalisuus (esim. lauttayhteys EV10-reitille Gdyniasta ja Gdanskista) ja paikallisten kasvava kiinnostus pyöräilyyn paikallisten kampanjoiden myötä, esimerkiksi ”Pyöräilytoukokuu”. Reittien markkinointi ja kehitys hyötyvät vakiintuneesta yhteistyöstä eri toimijoiden välillä sekä pitkäaikaisesta kokemuksesta pyörämatkailun kehittämisen eri EU-hankkeista.

Pyörämatkailun haasteita ovat muun muassa hajanainen kansallinen koordinaatio, epäyhtenäiset opasteet (erityisesti maaseudulla tai metsäisillä alueilla), rajalliset

Kuva 9. Aikaisemmissa pyörämatkailun kehittämishankkeissa on Puolan EuroVelo 10 -reitille rakennettu viehättäviä taukopaikkoja pyöräilijöille. Valokuva: S. Nitka-Znajkraj, pomorskie.travel.



pyöräilijäystävälliset palvelut syrjäisillä alueilla sekä tarve pyöräilijöille omistetusta infrastruktuurista paikoissa, joissa pyöräilijät toistaiseksi jakavat tien autoliikenteen kanssa.

Kehittämistoimet

BAB-hankkeen ansiosta Puolan partneri teki vuonna 2024 yksityiskohtaisen EV10-reittiarvioinnin yhteensä 420 kilometrin matkalla kattaen Pomorskien, Warmian ja Masurian hallinnolliset alueet. Arvioinnissa tunnistettiin keskeisiä vahvuuksia mutta myös kriittisiä kohtia – erityisesti lähellä Słowińskin kansallispuistoa – jotka vaativat turvallisuusparannuksia, selkeämpiä opasteita ja lisää taukopaikkoja.

BAB käynnisti myös uusia yhteistyömuotoja matkailu-, liikenne- ja ympäristöosastojen välillä kunnissa ja nosti matkailuasiantuntijoiden tietoisuutta pyöräilymatkailun kehityksestä. Hankkeen tuotoksia ovat muun muassa benchmarking-työkalun puolankielinen versio, alueelliset työpajat, korkean profiilin kansainvälinen webinaari sekä lisääntynyt sitoutuminen Itämeren laajuisten matkailufoorumien toimintaan. Näillä toimilla parannetaan EV10:n houkuttelevuutta ulkomaisten matkailijoiden kannalta ja ohjataan tulevaa politiikkaa alueellisella ja (pian) kansallisellakin tasolla.

Tietoja antanut Magda Leszczyna-Rzucidło

Kuva 10. Pomorskin matkailutoimisto on aktiivisesti kehittänyt pyöräilymatkailua Puolan Itämeren rannikolla. Valokuva: S.Nitka-Znajkraj, pomorskie.travel.



Ruotsi

Pyörämatkailun kehittämisen tilanne

Valtakunnallinen pyöräilyn edistämisorganisaatio, Cykelfrämjandet, on ollut mukana Ruotsin pyörämatkailun kehittämisessä jo vuosia. Kuitenkin vasta vuodesta 2021 lähtien toiminta laajeni yhteistyöhön myös Itämeren ympärillä sijaitsevien maiden kanssa. Vuosikymmeniä sitten Ruotsin läpi kehitettiin muutamia pitkän matkan pyöräilyreittejä, joista yksi muuttui myöhemmin EuroVelo 10:ksi. Huolimatta valtakunnallisten pyöräilymatkailun reittien kehittämistä koskevien virallisten suuntaviivojen hyväksymisestä, ponnistelut reittien kehittämiseksi

ovat vähentyneet monissa osissa maata viime vuosina. Pyöräily on edelleen tärkeää, mutta useimmat kunnat ja alueet keskittyvät ensisijaisesti työmatkojen kehittämiseen, joissa pyörällä voi olla rooli jollain osuudella.

Nykyään tilanne vaihtelee huomattavasti pohjoisesta etelään mentäessä. Etelässä sijaitseva Skånen alue näyttää tietä palkituilla pyöräilymatkailureiteillään, kun taas Tukholman alue keskittyy pääasiassa työmatkailun kehittämiseen. Pohjois-Ruotsin laajat etäisyydet tekevät pyörämatkailijoiden tarvitseman palvelutason täyttämisestä haastavaa. Pyöräilijän näkökulmasta pyörämatkailu kiinnostaa Ruotsissa enemmän kuin koskaan. Pk-yritysten varausmäärät lisääntyvät, ja kansalliset

Kuva 11. Pyöräreitin arvioija työssään. Autoliikenteen määrä, tien pinta ja leveys ovat esimerkkejä arviointikriteereistä. Valokuva: Hugo Røjgård.



tutkimukset osoittavat, että monet pyöräilijät haluaisivat kehittyneempiä reittejä ja pyöräilijäystävällisiä palveluja.

Kehittämistoimet

Ruotsin pyöräilynedistämisyhteistyön, Cykelfrämjandetin, työ BAB-projektissa ja muissa pyöräilymatkailuun liittyvissä hankkeissa on monin tavoin vaikuttavaa. Vaikka Cykelfrämjandet ei ole kansallinen EuroVelo-koordinaattori, sillä on hyvät suhteet European Cyclists' Federationiin (ECF). Keskeinen osa BAB:n työtä Ruotsissa on ollut tiedon levittäminen Euroopan EuroVelo-pyöräilyreiteistä. Ruotsissa ei ole vielä viitoitettuja EuroVelo-reittejä, joten reitistö on monille uusi asia. Tällä hetkellä EuroVelo-opasteet eivät sisälly ruotsalaiseen liikennemerkkijärjestelmään, joten niitä ei voida käyttää.

Yksi tärkeimmistä askelista on ollut auttaa kuntia ja muita sidosryhmiä ymmärtämään EuroVelo-verkoston ja siihen liittyvien muiden resurssien tarjoamaa potentiaalia ja ilmaisia markkinointimahdollisuuksia. Cykelfrämjandet pyrkii EuroVelo-koordinointikeskukseksi, mutta ei ole vielä löytänyt pitkäaikaista ratkaisua sen vaatimalle rahoitukselle.

BAB-hanke on edistänyt uusia yhteyksiä Cykelfrämjandetin ja eri alueiden sidosryhmien välillä. Ruotsin liikennevirasto, Trafikverket, julkaisi vuonna 2021 ohjeistukset paikallisten, alueellisten ja valtakunnallisten pyöräreittien laatukselle sekä viitoitukselle. Raportti mainitsee lyhyesti EuroVelo-reitit todeten, että reittejä ei voida viitoittaa maan nykyisen lainsäädännön puitteissa EuroVelo opastein. Cykelfrämjandetin mukaan Ruotsissa ei ole vielä yksityiskohtaista toimintasuunnitelmaa, jossa eritellään askeleet reitti-ideasta kohti kehittyntä

reittiä. Yksi suuri kysymys Ruotsissa on maanomistus, sillä suuri osa maa-alueesta ja pienemmistä teistä on yksityisomistuksessa, mikä edellyttää erillisiä sopimuksia reitin viemiseksi kunkin maanomistajan tai tiekunnan alueen kautta. BAB-hanke on ollut arvokas, sillä se on osoittanut muiden maiden hyviä esimerkkejä toimintasuunnitelman laatimisen vaiheista.

Ruotsissa arvioitiin EV10-reitistä yhteensä noin 630 km, lähinnä Tukholman seudulla, mutta myös Sundsvallin alueella ja joillakin osuuksilla Skånen, Blekingen, Itä-Göötanmaan (Östergötland) ja Smoolannin (Småland) maakunnissa. Tämä arviointi toimii erinomaisena lähtökohtana keskusteluille ja keinona kiinnittää huomiota pyöräilymatkailuun. Usein tällainen ”kenttätyö” ei sisälly sidosryhmien nykyisiin prosesseihin.

Tietoja antanut Hugo Röjgård



Kuva 12. Cykelfrämjandetin Anna arvioimassa pyörätien leveyttä osana reittiarviointia. Valokuva: Hugo Röjgård.

Uusia linjauksia ja suosituksia pyörämatkailun kehittämiseksi Euroopassa

BAB-hankkeen aikana pyöräilyn ja pyörämatkailun kehittäminen on nostettu yhä vahvemmin esille niin Euroopan Unionin tasolla, monissa sen jäsenmaissa kuin myös useiden pyöräilyn edistämisestä vastaavien kansainvälisten ja kansallisten järjestöjen toimesta. Euroopan Unionin parlamentti, komissio ja neuvosto antoivat vuonna 2023 yhteisen Julistuksen pyöräilystä. Se ei EU:ssa tarkoita lainsäädäntöä, vaan tarkoitus on ohjata poliittisia päättäjiä. Julistuksen toimenpiteillä edistetään EU:n ilmasto- ja ympäristötavoitteiden saavuttamista Euroopan vihreän kehityksen ohjelman mukaisesti koskien erityisesti EU:n Saasteettomuustoimintasuunnitelmaa, Kestävän ja älykkään liikkumisen strategiaa sekä EU:n uutta kaupunkiliikenteen kehystä. (European Parliament, the Council and the European Commission 2023.)

EU:n pyöräilyä koskeva julistus toimii strategisena kompassina pyöräilyä edistäville poliittisille päätöksille EU:n, sen jäsenmaiden sekä näiden alue- ja paikallistason hallinnossa. Julistuksessa sitoudutaan kahdeksaan toimenpidekokonaisuuteen alatavoitteineen, jotka painottuvat seuraaviin osa-alueisiin:

- pyöräilypoliittisten toimenpideohjelmien ja strategioiden kehittäminen, käyttöönotto ja vahvistaminen kaikilla oleellisilla hallinnon tasoilla
- osallistavan, kohtuuhintaisen ja terveellisen liikkuvuuden edistäminen
- pyöräilyinfrastruktuurin laadun, määrän, jatkuvuuden ja houkuttelevuuden parantaminen
- investointien lisääminen ja suotuisien olosuhteiden luominen pyöräilylle
- liikenneturvallisuuden parantaminen
- multimodaalisten eli useita liikkumistapoja sisältävien matkaketjujen ja pyörämatkailun tukeminen
- pyöräilyyn liittyvän datan kerääminen ja sen laadun parantaminen päätöksenteon tueksi
- laadukkaiden vihreiden työpaikkojen sekä eurooppalaisen pyöräilyteollisuuden kehittäminen.

Pyöräilyn ja pyörämatkailun edistämiseksi sekä kehityshankkeiden laadun ja vaikuttavuuden lisäämiseksi esimerkiksi European Cyclists' Federation on julkaissut parin viime vuoden aikana useampia konkreettisia suosituksia ja esimerkkejä sisältäviä oppaita englanniksi. Vuonna 2024 julkaistu kehittämisopas ([Development Guide](#)) ohjeistaa muun muassa EuroVelo-reittien arviointia ja tarvittaessa muutosten tekoa reitteihin.

Samana vuonna ECF julkaisi myös katsauksen pyöräilyä edistävien hankkeiden parhaisiin käytäntöihin ([Using EU funds to promote cycling: Lessons learned from good practice examples](#)). Vuonna 2023 on erikseen julkaistu pyöräreittien taukopaikkojen suunnittelun ja ylläpidon opas ([Transnational Guidance Document on Rest Areas](#)) sekä reittien opastamisen käsikirja ([EuroVelo Transnational Signing Manual](#)).



Johtopäätökset

Pyörämatkailun kehittäminen Euroopan Unionin julistuksen ja strategioiden suuntaisesti

[Julistus pyöräilystä](#) nojaa faktaan, että nykyiset liikenne- muodot tukevat osaltaan talouselämää sekä työllisyyttä ja niiden tarkoitus on mahdollistaa pääsy töihin, kouluun, terveyspalveluihin jne. Nykyisenkaltaisen liikenne aiheuttaa kuitenkin monia haittoja, kuten päästöjä, melua, ruuhkia, vesistöjen saastumista sekä viihtyisyyden laskua esimerkiksi kaupunkien keskustoissa. Julistuksen tavoitteet ja toimenpide-ehdotukset nojaavat siihen realiteettiin, että pyöräilyn vahvistaminen on yksi oleellinen tekijä pyrittäessä saavuttamaan EU:n linjaamat ilmasto- ja energiatehokkuustavoitteet.

[EU:n Euroopan matkailuohjelma](#) on hyväksytty vuoden 2022 lopulla, jolloin matkailuelinkeinoa ja alan työllisyyttä koetteli vielä jossain määrin COVID19. Ohjelman tavoitteena onkin tukea alan elpymistä sekä samalla uudistumista vihreämmäksi, kestävämmäksi, häiriön- sietokykyisemmäksi ja digitalisoituneemmaksi. Ohjelma painottaa uudistumisen vaativan EU:n, kansallisen, alueellisen ja paikallisen tason julkisten ja yksityisten toimijoiden välistä yhteistyötä muun muassa liikenteen, aluepolitiikan, ympäristönsuojelun ja terveyden edistämisen sektoreiden välillä.

Ohjelma kehottaa matkailualan toimijoita innovatiivisesti hyödyntämään koronaepidemian ja ilmastokriisin vahvistamaa ihmisten kasvavaa halukkuutta muuttaa matkustus- ja matkailutottumuksiaan kestävämmiksi ja vastuullisemmiksi. Ohjelmassa painotetaan uudistumisen vaativan uusien teknologioiden käyttöönottoa, multimodaalisen matkustamisen edellytysten vahvistamista, kestävien liikennemuotojen houkuttelevuuden lisäämistä sekä syrjäisempien alueiden saavutettavuuden parantamista. Lisäksi mainitaan aktiivisten liikkumismuotojen, kuten pyöräilyn ja vaelluksen, edistämisen tärkeys sekä matkailijoiden viipymän pidentämisen tarve.

Johtopäätöksenä voidaankin todeta, että Euroopan unionin linjaukset, jotka koskevat pyöräilyn ja matkailun kehittämistä, ovat yhdensuuntaiset ja tukevat EU:n vihreän kehityksen ohjelmaa. Olennaista onkin jatkossa saattaa yhteen erityisesti matkailun, pyöräilyn ja liikkumispalveluiden kehittäjät eri hallinnontasoilla. Myös BAB-hankkeen aikana havaitut kehittämistarpeet ja tehdyt politiikkasuositukset, jotka liittyvät pyöräilyn ja kestävä matkailun kehittämiseen, ovat linjassa edellä mainittujen EU-linjausten kanssa.

Tulevaisuuden keskeiset kehittämis- tarpeet

Fakta on, että BAB-hankkeen jälkeenkin EuroVelo 10 -reitistä on vielä yli 3000 kilometriä ECF:n kategorian mukaisesti ”alikehittynyttä” tai ”alustavasti suunniteltua”, tästä pisimmät osuudet Suomessa ja Ruotsissa. Erilainen iso haaste on reitin katkeaminen kahden Venäjän osuuden osalta, joihin tulisi etsiä vaihtoehtoiset linjaukset. Suomessa EuroVelo-tietoisuus on kasvussa, kiitos Pyörämatkailukeskuksen/Bikelandin toiminnan. Ruotsissa EuroVelon-tunnettuutta lisäisi oletettavasti parhaiten, jos liikennemerkkejä koskeva laki muutettaisiin EuroVelo-opasteet hyväksyviksi. Se vaatisi pitkäjänteistä työtä poliittisten puolueiden suuntaan.

Kaikkiin BAB-hankkeen maihin olisi tarve saada pyöräilyn ja pyörämatkailun kansallisen tason strategiset suunnitelmat sekä koordinaatio-organisaatiot ohjaamaan tarkemmin toimenpiteitä kohti laadukkaampaa, turvallisempaa ja houkuttelevampaa pyöräilyä. Pyöräily tulisi myös tehdä mahdolliseksi yhä laajemmalle osalle väestöä lisäämällä pyöräilyn saavutettavuutta ja inklusiivisuutta sekä pyöräilyn yhdistämistä muihin vähäpäästöisiin liikennemuotoihin. Harvaan asutuilla alueilla palvelutarjontaa on harvakseltaan, mutta maaseudun palveluntarjoajia tulisi tukea verkostoitumaan, kehittämään ja markkinoimaan palveluitaan esimerkiksi useammille kohderyhmille, mitkä kattaisivat paikallisten lisäksi myös erilaisia matkailun kohderyhmiä.

Jatkuvan yhteistyön, innovaatioiden ja strategisten infrastruktuuri- ja palveluinvestointien myötä Itämeren alueesta voi tulla merkittävä kestävä pyörämatkailun kohde. Jokainen pyörän polkaisu voi edistää taloudellisia, ympäristöllisiä ja yhteisöllisiä etuja, jotka tuovat meidät lähemmäksi vihreämpää ja terveellisempää tulevaisuutta.

Lisätieto

Bikeland 2024. [Valtakunnallinen pyörämatkailukysely](#).

Council of the European Union 2019. [European Green Deal](#).

Council of the European Union 2022. [European Tourism Agenda 2030](#).

European Commission 2019. [Sustainable & smart mobility](#).

European Cyclists' Federation 2024a. [The State of National Cycling Strategies in Europe](#). 4th edition.

European Cyclists' Federation 2024b. [EuroVelo Route Development Status Report](#).

European Cyclists' Federation 2024c. [Development Guide](#).

European Cyclists' Federation 2024d. [Using EU funds to promote cycling: Lessons learned from good practice examples](#).

European Cyclists' Federation 2023: [Eurovelo Transnational Signing Manual](#).

European Cyclists' Federation 2023: [Transnational guidance document on rest areas](#).

European Cyclists' Federation 2021. [European Certification Standard, Quality criteria for long-distance cycle routes](#).

European Parliament, the Council and the European Commission 2023. [European Declaration on Cycling](#).

EuroVelo 2020. The European cycle route network, [Strategy 2030](#).