

Pyörämatkailu - Aluekehittämisen mahdollisuuksia Itämeren alueella



Sisällysluetteloⁱ

Johdanto: Pyörämatkailu tukee kestäväää liikkumista ja alueen elinvoimaisuutta.....	3
Pyörämatkailu ja reittien kehittäminen yhteistyöprosessina	4
Parhaat käytännöt: Etelärannikon reitin kehittäminen Ruotsin Skånessa	5
Katsaus nykytilanteeseen	6
Reitin saavutettavuus julkisilla liikennevälineillä.....	6
Resursointi ja vastuut	6
Palaute ja sen hyödyntäminen	7
Luvat, sääntely ja sosiaalinen hyväksyntä.....	7
Parhaat käytännöt: Yksityisteiden hyödyntäminen pyörämatkailureiteillä Suomessa	8
Yhteistyö avainasemassa.....	9
Hyvä pyöräilyreitti – Unohtumattomia kokemuksia, sujuvaa ajoa ja pyöräilijäystävällisiä palveluita ...	10
Reitin ainutlaatuiset myyntivaltit – Tarinat, teemat ja näyttävät maisemat.....	10
Reitin jakaminen etappeihin.....	10
Reitin rakenne	10
Infrastruktuuri	11
Sujuva ajo – Jatkuvuus, tienpinta, reittiopastus, nousut ja laskut	12
Muistilista infrastruktuurin suunnitteluun:	13
Parhaat käytännöt: EuroVelo 10 -reitin opastus Suomessa.....	14
Paikallisen ja kansallisen julkisen liikenteen integrointi ja saavutettavuus.....	15
Parhaat käytännöt: Kesän pyöräbussilinja Gdańskissa.....	16
Palvelut	17
Parhaat käytännöt: Pyöräilijäystävällisten paikkojen tunnistaminen Länplasi-Pommerissa, Puolassa	19
Viestintä	21
Digitaalinen viestintä	21
Parhaat käytännöt: Itsenäisen navigoinnin ja ääniopastusten luominen pyöräilijöille.....	22
Parhaat käytännöt: Pyöräilijäystävällinen sovellus Länsi-Pommerin alueella Puolassa.....	23
Painettu viestintä ja infotaulut.....	24
Julkinen liikenne: Yhteydet Itämeren maiden sisällä ja välillä	24
Parhaat käytännöt: Matkansuunnittelupalvelut	26
Lopuksi	27

Johdanto: Pyörämatkailu tukee kestävää liikkumista ja alueen elinvoimaisuutta

Pyörämatkailu on kasvavaa liiketoimintaa Euroopassa. Itämeren maat ovat muuttuvien sääolosuhteiden vuoksi yhä suosittumia pyörä- ja muiden aktiivimatkailijoiden keskuudessa. Monet Itämeren maat ovat kehittäneet pyöräreittejä ja -matkailua alueellaan, mutta liiketoiminnan kansainvälistyminen on edelleen puutteellista. Paikalliset reitit on nostettava kansainväliselle tasolle. Tämä opas pyrkii auttamaan paikallisia ja alueellisia viranomaisia sekä muita pyöräreittien kehittäjiä ajattelemaan alueen pyörämatkailuliiketoimintaa kokonaisuutena ja tarjoamaan keinoja pyörämatkailun potentiaalin käytäntöönpanoon.

Tämä opas koskee pääasiassa pitkän matkan pyöräreittejä, kuten EuroVelo, joilla pyöräilijät viettävät useita päiviä. EuroVelo-reitit toimivat kansainvälisesti tunnettuina pyörämatkailutuotteina, jotka voivat houkutella matkailijoita tietyille alueille. Hyvin kehitetty EuroVelo-reitti toimii hyvän pyöräilykohteen takeena, joten EuroVelo-kehittämisen periaatteita voidaan soveltaa muihinkin pyöräreitteihin. Toimivat, jatkuvat pyöräreitit kunnissa ja alueilla edistävät pyöräilyä myös arjen liikkumismuotona, palvellen paikallisiakin asukkaita.

Opas kuvastaa ECF:n (European Cyclists' Federation, Euroopan pyöräilijöiden liitto) EuroVelo-reiteille ja muille pyöräreiteille suunniteltuja ECS:n ([The European Certification Standard](#), eurooppalainen sertifiointistandardi) mukaisia ohjeita. Kansainvälisten standardien noudattaminen alueellisten pyöräreittien kehittämisessä voi houkutella kansainvälisiä matkailijoita alueelle, sillä he voivat luottaa siihen, että pyöräreitit ovat korkealaatuisia ja niillä on tarvittavat palvelut. Lisäksi pyöräreittien kehittämistä on tarkasteltu laajemmastakin näkökulmasta, hyödyllisten ohjeiden ja vinkkien tarjoamiseksi.

Opas sisältää myös parhaita käytäntöjä Itämeren alueelta, tuoden konkreettisia esimerkkejä reittien kehittämisestä eri alueilla. Reittien kehittämistä käsitellään kokonaisvaltaisesta näkökulmasta, alkaen valmistelusta, kuten alueellisen potentiaalin yleiskuvan rakentamisesta sekä houkuttelevien tarinoiden ja kohteiden kartoituksesta ainutlaatuisen pyöräilykokemuksen luomiseksi, ja oikeiden ihmisten sekä organisaatioiden etsimisestä yhteistyöhön. Se antaa myös konkreettisia neuvoja pitkän

ECF koordinoi EuroVelo-reittien kehittämistä Euroopan tasolla. Kansallisella tasolla EuroVelo-reittien kehittämistä koordinoivat kansalliset EuroVelo-koordinaatiokeskukset ja -koordinaattorit (NECC/C:t). Löydät eri maiden yhteyspisteet ECF:n verkkosivuilta osoitteesta <https://pro.eurovelo.com/organisation/national-coordinators>.



matkan pyöräreittien kehittämiseen ECF:n standardien mukaisesti infrastruktuurin, palveluiden ja viestinnän osalta.

Tavoitteena on esittää pyöräreittien kehittämisprosessi lähtökohdasta tulevaan kehittämiseen ja ylläpidon suunnitteluun. Koko prosessiin osallistuu useita toimijoita. Paikallisilla ja alueellisilla viranomaisilla on keskeinen rooli koko pyörämatkailun kehittämisprosessissa.

Pyörämatkailu ja reittien kehittäminen yhteistyöprosessina

Tässä luvussa keskitytään yleisiin asioihin, jotka on otettava huomioon pyöräreittien kehittämisen käynnistämisessä. Kehittäjien on saatava yleiskuva pyöräilymahdollisuuksista, muista luontoon perustuvista matkailumahdollisuuksista sekä alueen ja suunnitellun reitin saavutettavuudesta julkisilla liikennevälineillä. On myös tärkeää selkeyttää eri viranomaisten ja toimijoiden vastuut. Hyödyntämällä jo olemassa olevaa tietoa, kuten matkailuun ja/tai ulkoiluun liittyvää palautetta, saadaan käsitys alueen vahvuuksista. Lopuksi on otettava huomioon pyöräreittien toteuttamiseen vaikuttavat säännöt ja määräykset sekä sosiaalinen hyväksyttävyys. Hyvin kehitetty pyöräreitti palvelee sekä matkailijoita että paikallisia asukkaita niin arkipäivän pyöräreittinä kuin virkistysreittinä. Tämän vuoksi reittien kehittäminen vaatii useiden toimijoiden välistä yhteistyötä, minkä avulla luodaan pohja hyvälle pyöräreitille, joka voi vähitellen kehittyä vetovoimaiseksi matkailukohteeksi.

Parhaat käytännöt: Etelärannikon reitin kehittäminen Ruotsin Skånessa

Skånen alue on onnistuneesti kehittänyt useita suosittuja pyöräreittejä viime vuosina. Skånen pyöräreitti (Cykelleden Skåne) on ehdolla Euroopan parhaaksi pyöräreitiksi vuonna 2024.

Etelärannikon reitti (Sydkustleden) Skånessa avattiin vuonna 2019, ja reitin kehittäminen oli suhteellisen nopea prosessi. Lina Jönsson Skånen alueelta on antanut näkemyksensä kehitysprosessista tähän parhaiden käytäntöjen esimerkkiin. Hän aloitti työskentelyn alueella vuonna 2017, jolloin reitin esiselvitys oli jo tehty.

Osa Etelärannikon reitistä kulkee rinnakkain EuroVelo-reitistön kanssa. Kunnat ovat ilmoittaneet pyöräilijöiden määrän kasvaneen reitin avaamisen jälkeen. Tämä on hyvä uutinen paitsi matkailulle myös kansanterveydelle. Kansanterveyden edistäminen oli yksi hankkeen tavoitteista.

Ruotsin liikenneviraston raportti pyöräreittien kehittämisestä (Transportstyrelsen, Cykelleder för rekreation och turism) on Ruotsissa tärkein aiheeseen liittyvä ohjeistusasiakirja. Se päivitettiin vuonna 2021 ja on kaiken reittikehittämisen perusta Ruotsissa. Tämä asiakirja on avainasemassa kun kuntien kanssa käydään vuoropuhelua. Aikataulullisesti reitin luominen alusta alkaen vie muutaman vuoden. Se riippuu monista tekijöistä, kuten siitä, kuinka monen yksittäisen tienpitäjän kanssa on oltava tekemisissä.

Vahva poliittinen tuki ja pitkäaikainen sitoutuminen ovat avain menestykseen ja hyvä lähtökohta. Pyöräreittien kehittäminen on pitkäaikainen investointi, joten kaikki sopimukset on tehtävä pitkän aikavälin näkökulmasta. Tämä koskee kaikkien reitin osien ylläpitosuunnitelmaa.

Yksittäiset tienomistajat ovat suurin este, mutta myös mahdollisuus, koska jos he ovat mukana, se voi helpottaa työnkulkua esimerkiksi nopeuttamalla päätöksentekoa. Yksityiset tiet ovat usein houkuttelevia ja vähäliikenteisiä. Jos yksittäinenkin tienpitäjä vastustaa reitin kulkemista maansa läpi, se on ongelmallista, sillä heillä on paljon valtaa. Yleinen huolenaihe on, että ihmismassat tulisivat valtaamaan yksityisalueita. On myös esimerkkejä kuntaan kohdistuvista henkilökohtaisista ärsytyksistä, jotka voivat kohdistua tällaiseen hankkeeseen. Nämä ovat hyviä esimerkkejä siitä, miksi sosiaalisen hyväksynnän saaminen on tärkeää pyöräreittejä suunniteltaessa.

Katsaus nykytilanteeseen

Olitpa aloittamassa ensimmäisen pyöräreitin kehittämistä kunnassa tai muulla alueella, tai päivittämässä jo olemassa olevia reittejä, tämä opas auttaa sinua niiden suunnittelussa ja toteutuksessa sekä laadun parantamisessa. Aluksi alueen olemassa olevista reiteistä tulisi tehdä lähtötilannekatsaus. Nämä voivat olla EuroVelo- tai muita kansainvälisiä reittejä, alueellisia ja paikallisia reittejä sekä yleisiä pyöräteitä alueellista liikkumista varten. Myös muut ulkoilumahdollisuudet, kuten vaellusreitit, voivat tarjota pyöräilijöille hyödyllisiä palveluita. Katsaukseen tulisi sisällyttää myös reiteistä vastaavien organisaatioiden kartoitus sekä reittien varrella olevat palvelut ja muut kiinnostavat kohteet. Tämä on hyödyllistä, koska suunniteltu reitti voidaan integroida olemassa olevaan pyöräreittiin tai muuhun nähtävyyteen ja muodostaa vaihtoehtoisia reittejä ja vaihtoehtoja.

Reittien kartoituksen voi tehdä usein eri keinoin. Digitaalisia työkaluja, kuten pyöräily- ja ulkoilusovellusten lämpökarttoja, voidaan hyödyntää suosittujen ulkoilualueiden tunnistamisessa.

Reitin saavutettavuus julkisilla liikennevälineillä

Julkisen liikenteen yhteyksien ja niiden mahdollisuuksien kartoitus on myös tärkeää, jotta reitistä saadaan luotua saavutettava sen käyttäjille. Kestävän matkailun edistämiseksi pyörämatkailun yhteydessä pyöräilijöiden ei pitäisi tarvita käyttää yksityisautoa reitille päästäkseen. Julkinen liikenne luo myös enemmän joustavuutta käyttäjille, sillä pidempiäkin reittejä voidaan käyttää esimerkiksi myös päiväretkinä, jos julkinen liikenne palvelee tätä tarkoitusta. Lähtötilannekatsaukseen tulisi siis sisällyttää olemassa olevat julkisen liikenteen yhteydet ja niiden saavutettavuus suunnitellulta reitiltä. Julkisen liikenteen tarjoajia tulisi tiedottaa pyöräreitistä, jotta heillä olisi mahdollisuus tarjota tai parantaa pyöräkuljetuskapasiteettiaan. Parhaat käytännöt -esimerkki Puolasta sivulla 9 antaa tietoa siitä, miten julkinen liikenne voi palvella pyörämatkailijoita.

Resursointi ja vastuut

Asianmukaisten resurssien osoittaminen reitin kehittämiseen ja ylläpitoon on elintärkeää reitin pitkäikäisyyden kannalta. Vastuut infrastruktuurin ja viestintämateriaalien ylläpidosta on sovittava suunnitteluvaiheessa, jotta voidaan luoda pitkäikäinen ja korkealaatuinen reitti, josta voi tulla ajan myötä tunnettu. Ylläpitovastuut on määriteltävä selkeästi organisaatioiden sisällä, jotta vältetään tilanteet, joissa kukaan ei ole vastuussa henkilöstö- tai organisaatiomuutosten vuoksi. Kehittämiseen ja ylläpitoon on myös varattava riittävästi varoja. Tämä auttaa vastuuhenkilöitä suunnittelemaan resurssien käyttöä ja hyödyntämään niitä tehokkaasti. Eri valtioilla on erilaisia tapoja jakaa tienhoidon vastuut, mutta yleisesti ottaen kaikkia asiaankuuluvia viranomaisia tulisi informoida kehittämisestä varhaisessa vaiheessa, jotta vältetään ristiriidat tienkäytön, opasteiden tai muiden asioiden suhteen.

Pidemmät reitit ovat resurssi-intensiivisempiä. Sen vuoksi reitti voi aluksi toimia pienemmässä mittakaavassa ja laajentua myöhemmin. Se voidaan myös integroida muihin pyöräreitteihin, kuten EuroVelo- tai muihin alueellisiin reitteihin, pituuden ja käyttäjäpotentiaalin lisäämiseksi. Reitien varrella olevat muut aktiviteetit, kuten vaellusreitit, uintimahdollisuudet ja nähtävyydet, voidaan sisällyttää reittiin ja luoda palveluiden, kuten wc-tilojen ja lepopaikkojen, välisiä synergioita. Tämän tyyppinen lähestymistapa esitellään sivulla 8 parhaiden käytäntöjen esimerkissä EuroVelo 10 -reitien opastamisesta Suomessa.

Rahoitustukea pyöräilyn edistämiseen on yleensä saatavilla kansallisista ja EU:n rahastoista. ECF (European Cyclists' Federation, Euroopan pyöräilijöiden liitto) on kerännyt maakohtaista tietoa kaikista 27 EU-maasta. Tietokanta löytyy täältä: <https://www.ecf.com/unlocking-cycle-investments>. Kansalliset tukimekanismit liittyvät usein kansallisiin ohjelmiin ja strategioihin pyöräilyn ja muun

liikkuvuuden tai matkailun kehittämiseksi. Niihin tulisi tutustua ennen kuin haetaan rahoitusta kehittämishankkeisiin.

Palaute ja sen hyödyntäminen

Palaute on arvokas tietolähde, erityisesti kehitettäessä olemassa olevia reittejä ja palveluja, joista palautetta on jo saatavilla. Erilaisia palautteita voidaan kerätä ja hyödyntää. Esimerkiksi, jos kunta tai alue on kerännyt palautetta kansalaisten tarpeista liittyen virkistystoimintaan tai olemassa oleviin palveluihin, tämä tieto voi olla hyödyllistä pyöräreittien kehittämisessä. DMO:illa (Destination Marketing Organizations, matkailun alueorganisaatiot) voi myös olla arvokasta tietoa matkailijoiden tarpeista ja odotuksista. On hyödyllistä osoittaa pyöräreitille toimiva oma palautekanava, sillä se palvelee tulevaa kehitystä ja antaa tietoa ylläpitotarpeista.

Luvat, sääntely ja sosiaalinen hyväksyntä

Pitkän matkan pyöräreitit hyödyntävät tieverkostoja, jotka on suunniteltu erilaisille tienkäyttäjille, mukaan lukien moottoriajoneuvoille ja jalankulkijoille. Siksi reitin on otettava nämä tekijät huomioon ja noudatettava kansallisia sääntöjä ja määräyksiä. On tärkeää tunnistaa jo kehitysprosessin alkuvaiheessa, mitkä viranomaiset on otettava mukaan pyöräreittien suunnitteluun. Näin varmistetaan, että reitti, opasteet ja muut elementit ovat kansallisen lainsäädännön ja sääntöjen mukaisia. Joissakin maissa on jo olemassa ohjeita asiaankuuluvaan lainsäädäntöön ja sääntöihin liittyen. Jos tällaisia ohjeita kansallisten standardien ja ohjeistuksien perustamiseksi pyöräreittien kehittämiseen ei ole valmiiksi tarjolla, reitin kehittäjät voivat joko pyytää niitä tai luoda niitä itse.

Lisäksi sosiaalinen hyväksyntä tulisi ottaa huomioon. Vaikka reitin linjaus noudattaisi lakeja ja määräyksiä, se voi silti aiheuttaa konflikteja. Esimerkiksi, jos reitti kulkee suosittujen virkistysalueiden läpi, alkuperäiset käyttäjät voivat kokea, että pyörämatkailijat tunkeutuvat heidän alueelleen. Siksi yhteistyö, yleiskatsaus nykytilanteeseen ja keskusteleminen käyttäjien kanssa ovat tarpeen sujuvan pyöräilykokemuksen varmistamiseksi ja muiden käyttäjien tahattoman loukkaamisen estämiseksi.

Parhaan reittilinjan määrittämisessä on tärkeää ottaa huomioon tilanteet, joissa reitti risteää yksityisten teiden ja maiden kanssa. Tällaisissa tilanteissa omistajan mukaan ottaminen on ratkaisevan tärkeää, jotta pääsy näille yksityisille alueille varmistetaan. Tyypillisesti maanomistajan kanssa päästään sopimukseen maiden käytöstä pyöräilyyn ja opasteisiin liittyen.

Parhaat käytännöt: Yksityisteiden hyödyntäminen pyörämatkailureiteillä Suomessa

Suomessa yksityisteillä voi olla tärkeä rooli osana pyörämatkailureittiä, tarjoten vaihtoehtoisia väyliä palveluiden tai julkisen liikenteen äärelle. Vuoden 2019 päivitys yksityistielakiin toi kaivattua selkeyttä yksityisteiden käyttöoikeuksiin.

Aiemmin "säännöllisen käytön" käsite johti lukuisiin oikeudellisiin kiistoihin. Tämä termi poistettiin laista, ja nyt ratkaisevaksi tekijäksi on jäänyt se, vaikuttaako tien käyttö merkittävästi ylläpitokustannuksiin. Tämän seurauksena uusien pyöräreittien kehittäminen hieka- ja sorateille on tullut mahdolliseksi. Tärkeää on, että uusien reittien luominen yksityisteille ei enää vaadi erityistä lupaa.

Huolimatta tästä oikeudellisesta selkeydestä, pyörämatkailureittiä perustettaessa on suositeltavaa neuvotella yksityisteiden omistajien kanssa. Tämä ennakoiva lähestymistapa auttaa estämään pyöräilijöiden määrän kasvusta johtuvia mahdollisia konflikteja. Vihasen maanomistajan tai tyytymättömän tienkäyttäjän kohtaaminen ei myöskään edistä nautinnollista pyöräilykokemusta.

Pyörämatkailureitin menestys riippuu lopulta yhteisön tuesta ja sosiaalisesta vastuusta. Nämä tekijät ovat usein tärkeämpiä kuin tiukka Suomen lain noudattaminen, korostaen yhteistyön ja ymmärryksen merkitystä kaikkien reittien kehittämiseen osallistuvien sidosryhmien välillä.

Reittisuunnittelijan rooli on ratkaiseva suunniteltaessa pyörämatkailureittiä, joka mahdollistaa matkailijoiden sujuvan liikkumisen, pysähdykset ja sopivien yöpymispaikkojen löytämisen – minimoiden samalla häiriöt tai haitat paikallisille asukkaille. Kuitenkin jopa parhaat suunnitelmat voivat kohdata ongelmia. Kun ongelmia ilmenee, olennaista on viestintä.

Suomessa reitin varrella oleviin tieviranomaisiin ja maanomistajiin – erityisesti niihin, joilla on yksityisteitä – voidaan ottaa yhteyttä haasteiden ratkaisemiseksi. Usein näistä asioista viestitään kirjeitse. Tähän mennessä noin 490 tieviranomaista ja maanomistajaa on saanut tällaisen yhteydenoton ensimmäisten 23 (yhteensä noin 5 000 kilometriä kattavan) pyöräreitin julkaisun yhteydessä.

Noin 25 tapauksessa reittilinjauksia on mukautettu tien- tai maanomistajien pyyntöjen perusteella. Tämä joustavuus mahdollistaa ketterät muutokset, erityisesti digitaalisen reittitiedon osalta. Tekemällä muutoksia digitaalisella kartalla suunnittelijat voivat varmistaa, että reitti pysyy sosiaalisesti hyväksyttävänä ja sopusoinnussa paikallisen yhteisön kanssa.

Yhteistyö avainasemassa

Hyvin suunniteltu pyöräilyreitti on useiden sidosryhmien yhteistyön tulos. Vaikka julkisilla viranomaisilla on keskeinen rooli reitin kehittämisen aloittamisessa ja ylläpitovastuiden ottamisessa, toimivan ja houkuttelevan reitin luominen vaatii useiden muidenkin osapuolten yhteistyötä.

Nämä keskeiset toimijat ovat:

1. **DMO:t** (Destination Marketing Organizations, matkailun alueorganisaatiot): DMO:t edistävät merkittävästi pyöräilyreittien markkinointia, kun ne on toteutettu ja palvelut ovat matkailijoiden saatavilla. Ne auttavat tunnistamaan parhaat kanavat reittitiedon tallentamiseen, tarjoamiseen ja levittämiseen, varmistaen tehokkaan viestinnän eri markkinoille. Vaikutuksensa maksimoimiseksi DMO:t tulisi ottaa mukaan suunnitteluvaiheesta alkaen, tarjoten näkemyksiä markkinoiden odotuksista.
2. **Palveluntarjoajat, asukkaat ja reittisuunnittelukonsultit:** Yhteistyö paikallisten palveluntarjoajien, asukkaiden ja kokeneiden reittisuunnittelukonsulttien kanssa parantaa reitin laatua. Heidän panoksensa auttaa ratkaisemaan haasteita ja hyödyntämään mahdollisuuksia matkan varrella. Ottamalla nämä sidosryhmät mukaan varhaisessa vaiheessa, mahdollisia ongelmia voidaan hallita ennakoivasti.
3. **Kansalliset pyöräilynedistämistoimijat ja kansalaisjärjestöt:** Nämä organisaatiot tarjoavat arvokasta tietoa ja tukea. Heidän osallistumisensa auttaa keräämään ja jakamaan asiaankuuluvaa tietoa, tunnistamaan mahdollisia kumppaneita ja varmistamaan onnistuneen yhteistyön toteutumisen.



Kuva 1: Pyöräilijöitä rannikkoreitillä Suomessa. Kuva: VisitFinland

Hyvä pyöräilyreitti – Unohtumattomia kokemuksia, sujuvaa ajoa ja pyöräilijäystävällisiä palveluita

Reitin ainutlaatuiset myyntivaltit – Tarinat, teemat ja näyttävät maisemat

Matkailijat hakeutuvat tiettyihin kohteisiin niiden ainutlaatuisten ominaisuuksien vuoksi. Jotta pyöräilyreitti erottuisi ja houkuttelisi käyttäjiä, on tärkeää pohtia, mitä mielenkiintoisia elementtejä reitillä on tarjottavanaan. Näitä voivat olla kiehtovat tarinat, teemalliset kokemukset tai henkeäsalpaavat maisemat.

Esimerkiksi EuroVelo 10 -reitti seuraa Itämeren rannikkoa, yhdistäen Suomen, Ruotsin, Viron, Latvian ja Tanskan pääkaupungit sekä useita hansakaupunkeja. Itämeren alueilla on oimaleimaisia historiallisia ja maantieteellisiä piirteitä. Paikalliset reitit voivat syventää vierailijoiden ymmärrystä näistä piirteistä tai esitellä täysin uusia reittiin liittyviä kertomuksia.

Tarinallistaminen – tarinapohjainen palvelumuotoilun lähestymistapa – voi parantaa kokonaiskokemusta, luoda arvoa ja tehdä palvelusta pyöräilijöille mieleenpainuvamman. Punomalla kiehtovia tarinoita reitin ympärille voimme herättää tunteita ja yhdistää pyöräilijät tutustumiinsa paikkoihin.

Pyöräreitti on tapa ohjata pyöräilijöitä ainutlaatuisiin nähtävyyksiin ja tehdä niistä helpommin saavutettavia. Vaikka pyöräreitti toimii oppaana ainutlaatuisiin nähtävyyksiin, on tärkeää varmistaa, että navigointi on helppoa. Pyöräilijöiden tulisi voida nauttia ajosta ilman huolta epäjatkuvuuksista, risteyksistä, palveluista tai kiinnostavista kohteista. Asianmukaiset opasteet ja selkeät merkinnät ovat keskeisiä.

Viestintämateriaalien tulisi tarjota riittävästi tietoa ennen matkaa, auttaen pyöräilijöitä valmistautumaan jokaisen päivän etappiin. Seuraavassa luvussa käsittelemme eri näkökohtia, jotka on ECF:n (European Cyclists' Federation, Euroopan pyöräilijöiden liitto) standardien mukaisesti otettava huomioon sujuvan pyöräilykokemuksen takaamiseksi. Näihin näkökohtiin kuuluvat infrastruktuuri, tehokas viestintä ja olennaiset palvelut.

Lisäksi tarkastelemme parhaita käytäntöjä Itämeren alueelta, tarjoten käytännön esimerkkejä reittien kehitysprosesseista.

Reitin jakaminen etappeihin

ECF:n kehittämä EuroVelo-verkosto tarjoaa kattavan järjestelmän Euroopan halki risteileviä pitkän matkan pyöräreittejä. Nämä reitit palvelevat sekä pitkän matkan pyörämatkailijoita että paikallisia työmatkapyöräilijöitä, tarjoten pyöräilykokemuksia monimuotoisesti. EuroVelo-reittien keskeisiä näkökohtia ovat seuraavat:

Reitin rakenne

EuroVelo-reitit on jaettu päiväetappeihin, jotka ovat tyypillisesti 15–90 kilometrin pituisia. Nämä päiväetapit toimivat pyöräilijöille helposti päivän aikana suoritettavina reittiosuuksina.

Lisäksi päiväreitit pienetapit voivat olla lyhyempiäkin (0,2–5 kilometriä) tarpeen mukaan. Nämä pienetapit tarjoavat yksityiskohtaisia tietoja tien ominaisuuksista, liikenteestä, pinnan laadusta, leveydestä ja maiseman viehättävyydestä.

Reitin jakaminen pienetappeihin hyödyttää sekä retkiään suunnittelevia matkailijoita että reitin kehittäjiä, jotka analysoivat infrastruktuuria, palveluita ja viestintää matkan varrella.

Päiväetapit:

Jokainen päiväetappi alkaa ja päättyy sellaiseen kohteeseen, josta löytyy oleellisia mukavuuksia kuten majoitusta, ravintoloita ja julkisen liikenteen palveluita.

Näiden etappien avulla pyöräilijöiden on helpompi rytmittää matkaansa, tutustua paikallisiin nähtävyyksiin ja levätä mukavasti joka päivä.

Pienetapit:

Pienetapit tarjoavat yksityiskohtaista tietoa reitin tietyistä osista.

Ne kuvaavat tietyyppettä, liikenteen nopeutta, tien pinnan kuntoa, leveyttä ja ympäröivän maiseman yleistä viehättävyyttä.

Jakamalla reitin pienetappeihin pyöräilijät voivat paremmin suunnitella ajoaan ja hahmottaa kunkin osion erityisyydet.

EuroVelo-reitit kehittyvät jatkuvasti, ja jotkin osat niistä ovat jo täysin valmiita, toiset kehitteillä ja osa vielä suunnitteluvaiheessa. EuroVelo-verkoston tavoitteena on parantaa pyöräilykokemusten laatua koko Euroopassa, kannustaen sekä kiireettömään tutkiskeluun että käytännölliseen työmatkapyöräilyyn. Lisätietoja eurooppalaisesta sertifiointistandardista löydät täältä:

https://eurovelo.com/download/document/ECS-Manual-2021_online.pdf

Infrastrukturi

Turvallisuus

Pyöräreittejä kehitettäessä turvallisuus ja saavutettavuus ovat ensisijaisen tärkeitä. Alla pyöräilykokemuksen parantamiseksi huomioitavia asioita:

Liikennemäärät ja kausivaihtelut:

- Ensisijainen tavoite on löytää reitit, joiden liikennemäärät ovat mahdollisimman alhaiset. Tämä varmistaa pyöräilijöiden turvallisuuden.
- Huomioi kausivaihtelut – joillakin reiteillä voi olla enemmän liikennettä tiettyinä vuodenaikoina.
- Aseta turvallisuus etusijalle välttämällä vilkkaita teitä aina kun mahdollista.

Vaihtoehtoiset reitit:

- Tutki vaihtoehtoisia reittejä palveluiden, julkisen liikenteen tai muiden nähtävyyksien saavuttamiseksi.
- Joskus hieman pidemmän reitin valitseminen voi johtaa turvallisempaan ja miellyttävämpään pyöräilykokemukseen.

Sekaliikenne vs. erilliset pyörätiet:

- Alhaisen liikenteen ympäristöissä harkitse sallitaanko pyöräilijöiden jakaa tie muiden ajoneuvojen kanssa (sekaliikenne).
- Vaihtoehtoisesti tarjoa erillinen pyörätie vilkkaampien reittien rinnalla. Tämä varmistaa turvallisuuden, mutta pidä mielessä, että sekaliikennereitit saattavat tarjota viehättävämpiä maisemia.

Risteysten osoittaminen:

- Risteykset voivat aiheuttaa potentiaalisia vaaroja pyöräilijöille. Vältä niitä aina kun mahdollista.
- Kun risteykset ovat välttämättömiä, varmista että pyöräilijöitä ohjataan asianmukaisilla opasteilla turvallisesti.
- Jos reitin varrella on vaarallisia risteyksiä, käsittele ne päivä- tai pienetappien reittikuvauksissa.

Sujuva ajo – Jatkuvuus, tienpinta, reittiopastus, nousut ja laskut

Hyvän pyöräilykokemuksen takaamiseksi reitin tulisi olla sujuva. Tarpeettomia pysähdyksiä tai alueita, joissa pyörää pitäisi taluttaa tai kantaa, tulisi välttää. Luonnonmuodostelmat, kuten joet, ja ihmisen tekemät rakenteet, kuten rautatiet tai kielletyt alueet, voivat aiheuttaa haasteita reitin suunnitteluun, sillä yleensä näiden esteiden ylittämiseksi on hyödynnettävä jo olemassa olevaa infrastruktuuria. Kun potentiaaliselle reitille tehdään kunnollinen yleiskatsaus, pystytään tunnistamaan mahdolliset esteet sekä keinot niiden ylittämiseksi. Esteiden ylittämiseen käytettävän infrastruktuurin tulisi olla pyöräilijöille soveltuvaa. Jos pyöräilijän on pysähdyttävä ja noustava pyörän selästä, se on ilmoitettava hyvissä ajoin ja selkeästi sekä opasteissa että kartoissa.

Vaikka jotkut pyöräilijät etsivätkin haasteita, tyypillisesti pitkän matkan pyöräreittien tulisi välttää äärimmäisiä nousuja ja laskuja. Hyvä nyrkkisääntö on suunnitella reitti niin, että päiväetapilla on nousua korkeintaan 1000 metriä. Jyrkät nousut voivat vaatia pyörän selästä nousemista, mikä häiritsee sujuvaa pyöräilykokemusta. Koska pyöräily mäkisessä maastossa on vaikeampaa, se tulisi huomioida päiväetappeja suunniteltaessa. Tasaisella maalla päiväetapit voivat olla pidempiä kuin vaikeassa maastossa.

Tienpinnan laatu on myös merkityksellinen asia ja siitä on tiedotettava etukäteen, jotta pyörämatkailija voi valita olosuhteisiin parhaiten sopivan pyörän. Pitkillä reiteillä voi odottaa olevan erilaisia tienpintoja. Yleisesti ottaen tienpinnalla tulisi olla mahdollista ajaa paikallisen pyöräilykauden aikana normaaleissa sääolosuhteissa. Yleensä asfaltti- tai muulla kovalla materiaaalilla päällystetyt tiet ovat suositeltavia, mutta sorateita voidaan myös käyttää, jos ne ovat hyvässä kunnossa ja kovapintaisia. Tämä voi parantaa reitin houkuttelevuutta ja turvallisuutta, sillä sorateilla on usein vähemmän liikennettä. Vältä pyöräilyyn soveltumattomia pintoja.

Reitin opasteiden on oltava kansallisten standardien ja lakien mukaisia. Opasteiden tulisi sisältää reitin symboli, kuten EuroVelo, mutta ne voivat sisältää myös muita symboleja ja tietoja, kunhan ne ovat kansallisten standardien mukaisia. Digitaalinen opastus on myös tärkeää ja sen merkitys on kasvussa. EuroVelo-reiteillä tulisi olla saatavilla digitaalinen reittiopas ladattavalla GPX-reitillä. Joskus pelkkä digitaalinen opastus riittää, ja se luo enemmän mahdollisuuksia esimerkiksi vaihtoehtoisille reiteille, näyttämällä kiinnostavia kohteita ja palveluita. EuroVelo-reiteillä on kuitenkin aina oltava myös fyysiset opasteet.

Muistilista infrastruktuurin suunnitteluun:

Esteetön reitti:

- Minimoi tarpeettomat pysähdykset ja alueet, joissa pyöräilijöiden on talutettava tai kannettava pyöräänsä.
- Ole tietoinen luonnonmuodostelmista (kuten joet) ja ihmisen tekemistä rakenteista (kuten rautatiet), jotka voivat aiheuttaa haasteita.
- Hyödynnä olemassa olevaa infrastruktuuria tehokkaasti esteiden ylittämiseksi.
- Ilmoita selkeästi opasteissa ja kartoissa, missä pyöräilijöiden on noustava pyörän selästä tai pysähdyttävä.

Vältä äärimmäisiä nousuja ja laskuja:

- Pitkän matkan pyöräreittien tulisi yleensä välttää erittäin jyrkkiä nousuja ja laskuja.
- Hyvä nyrkkisääntö on pitää päiväetapin nousu alle 1000:a metrissä.
- Jyrkät nousut voivat vaatia pyöräilijöitä nousemaan pyörän selästä, mikä häiritsee sujuvaa ajokokemusta.
- Ota huomioon mäkiset olosuhteet päiväetappeja suunniteltaessa – tasaisilla pinnoilla etapit voivat olla pidempiä.

Tienpinnan huomiointi:

- Tiedota tienpinnasta etukäteen, jotta pyöräilijät voivat valita sopivat pyörät.
- Pitkillä reiteillä voi kohdata erilaisia tienpintoja.
- Suosi asfaltti- tai muulla kovalla materiaalilla päällystettyjä teitä.
- Sorateitä voidaan käyttää, jos ne ovat hyvässä kunnossa ja kovapintaisia.
- Soratiet ovat usein vähemmän liikennöityjä, mikä parantaa reitin houkuttelevuutta ja turvallisuutta.

Kansalliset standardit ja lait:

- Opasteiden on noudatettava kansallisia standardeja ja lakivaatimuksia.
- Nämä standardit varmistavat yhtenäisyyden ja selkeyden pyöräilijöille eri maissa.

Reittisymboli ja lisätiedot:

- Ensisijaisen opasteen (esim. EuroVelo-reitin symboli) tulisi olla pyöräilijöille tunnistettavissa.
- Tarvittaessa voidaan lisätä muita symboleja ja tietoja, kunhan ne ovat kansallisten standardien mukaisia.
- Nämä lisäopasteet voivat korostaa paikallisia nähtävyyksiä, palveluita tai turvallisuustietoja.

Digitaalinen opastus:

- Digitaalinen opastus on yhä tärkeämpää pyöräilijöille.

- EuroVelo-reiteillä tulisi olla digitaalisten alustojen kautta ladattava GPX-reitti.
- Omistettu mobiilisovellus (kuten EuroVelo-sovellus) tarjoaa vaiheittaiset oppaat tietyille reiteille.
- Digitaaliset työkalut parantavat navigointia ja tarjoavat reaaliaikaisia päivityksiä sekä interaktiivisia ominaisuuksia.

Fyysiset opasteet:

- Vaikka digitaalinen opastus on arvokasta, fyysinen opastus on edelleen välttämätöntä.
- Pyöräilijät tarvitsevat näkyviä ja luotettavia opasteita reitin varrella.
- Fyysiset opasteet varmistavat turvallisuuden, erityisesti alueilla, joilla on rajoitettu mobiiliverkon kattavuus.

Parhaat käytännöt: EuroVelo 10 -reitin opastus Suomessa

EuroVelo 10 on ensimmäinen opastettu osa EV-reiteistä Suomessa. Opastusprosessi toteutettiin yhteistyössä Väyläviraston, Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY-keskus) sekä kuntien ja muiden sidosryhmien kanssa. Prosessi toteutettiin kolmessa vaiheessa, jotta opittuja asioita voitiin hyödyntää matkan varrella. Opasteet kulkevat tällä hetkellä itärajalla sijaitsevalta Vaalimaalta länsirannikolla sijaitsevaan Vaasaan.

Prosessi alkoi pilottihankkeena, jossa reitti opastettiin pääkaupunki Helsingistä historialliseen Turun kaupunkiin. Koko EV 10 -reitin tavoin tämä 257 km:n osuus kulkee kaupunkien ja maaseudun halki eri tyyppisillä teillä. Suomen tieverkko on jaettu kolmeen luokkaan, jotka ovat eri viranomaisten vastuulla: valtatiet, kuntien katuverkot ja yksityistiet. Väylävirasto vastaa valtion omistaman tieverkon ylläpidosta ja kehittämisestä yhdessä alueellisten ELY-keskusten kanssa. Kunnat vastaavat kuntien katuverkosta ja tiekunnat hallinnoivat yksityis- ja metsäteitä. EV 10 kulkee kaikissa kolmessa luokassa luokitelluilla teillä, joten opasteiden asentaminen vaati yhteistyötä paikallisten ELY-keskusten, kuntien ja tiekuntien kesken. Pilotin aikana luotiin hyviä käytäntöjä yksityisteiden kanssa toimimisesta. Pilottihankkeen käynnisti Väylävirasto, joka myös hallinnoi hanketta. Opasteet toteutettiin paikallisten ELY-keskusten toimesta. Kunnat olivat mukana jo pilotissa, mutta vähemmän kuin toisessa ja kolmannessa vaiheessa.

Pilotti osoitti, että on hyödyllistä osallistaa kunnat ja muut sidosryhmät, kuten matkailun alueorganisaatiot, reitin suunnitteluun jo varhaisessa vaiheessa, sillä niillä on paras tietämys paikallisista teistä, nähtävyyksistä ja palveluista. Koska sidosryhmien osallistuminen ei ollut yhtä vahvaa pilotissa, opastus toteutettiin alkuperäisen EuroVelo-linjauksen mukaisesti. On kuitenkin mahdollista tehdä sidosryhmien toisessa ja kolmannessa vaiheessa ehdottamia pieniä muutoksia linjaukseen. Linjauksen muutos teki paikallisista palveluista ja nähtävyyksistä helpommin saavutettavia ja paransi sekä turvallisuutta että ajokokemusta.

Opasteprosessi koski vain EuroVelo-reittiä. Paikallisia nähtävyyksiä, palveluita tai julkisen liikenteen pysäkkejä ei sisällytetty opasteisiin. Tämä teki prosessista suoraviivaisemman, antaen kunnille mahdollisuuden lisätä tarvittavia opasteita myöhemmin. Kunnat voivat edelleen kehittää EV 10 -reittiä alueellaan esimerkiksi pystyttämällä opasteita paikallisille nähtävyyksille ja palveluille.

Väylävirasto on myös julkaissut oppaan EuroVelo-reittien opastamiseen Suomessa. Toiminnalliset ohjeet auttavat opastamaan maan loputkin EuroVelo-reitit.

Paikallisen ja kansallisen julkisen liikenteen integrointi ja saavutettavuus

Julkinen liikenne on olennainen osa pyöräreittien infrastruktuuria ja saavutettavuutta. Tämä osio keskittyy sekä paikalliseen että kansalliseen julkiseen liikenteeseen. Kansainvälisiä yhteyksiä käsitellään toisaalla (katso sivu 16). Jotta reitti olisi saavutettavissa ja houkutteleva matkailijoille, sen tulisi olla saumattomasti yhteydessä julkisen liikenteen verkostoon. Alla keskeisimpiä huomioita:

1. Julkisen liikenteen yhteydet:

- Pyöräreitit tulisi olla hyvin yhteydessä sekä paikallisiin että kansallisiin julkisen liikenteen palveluihin.
- Julkisen liikenteen yhteyksien tulisi mahdollistaa polkupyörien kuljettaminen paikallisen pyöräilykauden aikana.

2. Päiväetapit ja liikennepysäkit:

- Ihanteellisesti päiväetappien tulisi alkaa ja päättyä julkisen liikenteen pysäkkien tai asemien lähellä.
- Jos tämä ei ole mahdollista, julkisen liikenteen pysäkkien tulisi olla saatavilla reitin varrella vähintään 150 kilometrin välein.
- Viestintämateriaalien tulisi tarjota tietoa julkisen liikenteen vaihtoehtoista ja polkupyörien kuljetusmahdollisuuksista.

3. Saavutettavuusstandardit:

- Julkisen liikenteen pysäkeille ja asemille pääsyn tulisi täyttää samat saavutettavuusstandardit kuin muukin reitti.
- Pyöräilijöiden tulisi voida pyöräillä asemalle, ja tarve kantaa pyöriä tulisi minimoida.

Julkisen liikenteen tehokas integrointi parantaa kokonaisvaltaista pyöräilykokemusta ja kannustaa useampia ihmisiä tutustumaan reittiin kestäviä liikennemuotoja käyttäen.

Parhaat käytännöt: Kesän pyöräbussilinja Gdańskissa

Vuodesta 2021 lähtien pyörälinja 612 on liikennöinyt Śródmieście SKM - Sobieszewo -reitillä kesäaikaan lauantaisin, sunnuntaisin ja pyhäpäivinä noin 80 minuutin välein. Tämä on nopeutettu linja, joten bussit pysähtyvät vain kolmella pysäkillä: "Śródmieście SKM", "Brama Żuławska" ja "Sobieszewo". Linjalla 612 on mahdollista kuljettaa jopa 28 polkupyörää (enintään 8 bussissa ja enintään 20 perävaunussa). Polkupyörien lastaus ja purku perävaunusta tapahtuu kuljettajan valvonnassa.

Pyörälinja 612 on suunnattu ensisijaisesti pyöräilijöille, mutta se ei sulje pois muidenkin käyttöä. Sobieszewska-saarelle pääsee myös linjoilla 112, 186 ja N9. Pyöräilijöillä on käytössään useita kilometrejä pyöräreittejä Sobieszewska-saarella; sieltä he voivat jatkaa pyörämatkaansa EuroVelo 10 / 13 -reittiä pitkin Vislan suistolle, aina Venäjän rajalle asti.

Linjalla 612 sovelletaan normaaleja taksoja. Polkupyörien kuljetus on ilmaista. Lue lisää: <https://www.gdansk.pl/wiadomosci/Ze-Srodmiescia-na-Wyspe-Sobieszewska-od-dzisstartuje-sezonowa-linia-autobusowa-612-dla-rowerow,a,199424> (kuvat: ZTM Gdańsk)

Palvelut

Pitkän matkan pyöräreitillä palvelut ovat olennaisia, jotta reitti houkuttelisi enemmän ja erityyppisiä pyörämatkailijoita. Monet olemassa olevat palvelut sopivat pyöräilijöille sellaisinaan, ja pienet muutokset voivat tehdä niistä vielä houkuttelevampia. On tärkeää viestiä reitin varrella olevista erilaisista palveluista, jotta ne voidaan löytää ja hyödyntää. Pyörämatkailijat eivät yleensä ole ainoita palveluiden asiakkaita tai käyttäjiä, joten synergioita eri organisaatioiden, palveluntarjoajien jne. välillä tulisi harkita.

Pitkän matkan pyöräreitit kulkevat usein kaupunkien ja taajamien läpi, mutta myös maaseuduilla voi olla pitkiä osuuksia. Erityisesti Itämeren alueen pohjoispuolella maaseutu on harvaan asuttua. Tällaisilla alueilla voi olla mahdotonta varmistaa majoituksen, ruoan, pyörähuollon ja julkisen liikenteen saatavuutta. Tämä on viestittävä selkeästi, jotta pyöräilijät voivat suunnitella matkansa ja pakata tarvittavat tavarat osuuksille, joilla on vähemmän palveluita.

Majoitus, ruoka, juoma ja lepopaikat

Pitkän matkan pyöräreitillä palvelut ovat keskeisessä roolissa, jotta reitti houkuttelisi laajaa pyörämatkailijoiden joukkoa. Selkeä viestintä reitin varrella olevista erilaisista palveluista varmistaa, että ne pystytään löytämään ja hyödyntämään tehokkaasti.

Majoitus: Päiväetapit alkavat ja päättyvät yleensä paikkaan, jossa on saatavilla majoitusta ja mieluiten myös ruokaa ja juomia. Majoitus voi olla leirintäalue, B&B, hostelli tai muu kohtuuhintainen majoituspalvelu, ja sen tulisi sijaita lähellä reittiä (esim. enintään 5 kilometrin säteellä).

Ruoka ja juoma: Koska pyöräilijät kuluttavat paljon energiaa matkalla, ruokaa, juomavettä ja muita juomia sekä lepopaikkoja tulisi olla saatavilla päiväetapin aikana. Näihin tarpeisiin vastaa esimerkiksi kauppa, kahvila, kioskki tai ravintola. Harvaan asutuilla alueilla voi olla hyvä harkita erilaisia ratkaisuja, kuten itsepalvelua välipalojen ja juomien sekä pyöränhuoltovälineiden tarjoamiseksi.

Varattavat vaihtoehdot: Palvelut voidaan myös mukauttaa varattaviksi pyöräilylomavaihtoehtoiksi. Nämä voivat sisältää muita aktiviteetteja ja palveluita, kuten polkupyörän vuokrausta, kiertoajeluja paikallisissa kiinnostavissa kohteissa tai muita alueella saatavilla olevia aktiviteetteja. Olemassa olevien elämysten räätälöinti pyörämatkailijoille voi lisätä kävijöiden määrää paikallisissa kohteissa.

Pyörän huolto ja vuokraus: Kuten pyöräilijät, myös polkupyörät tarvitsevat palveluita matkan varrella. Jokaisella päiväetapilla tulisi mieluiten olla pyöräkorjaamo, pyöräkauppa tai itsepalveluvaihtoehto pyörän huoltoon ja korjaamiseen. Muut palveluntarjoajat voivat myös tarjota tavallisimpia pyöränkorjaustyökaluja ja varaosia osana palvelujaan. Näiden palveluiden saatavuudesta tulisi myös viestiä selkeästi, jotta turistit voivat valmistautua reitille tarvittavilla varusteilla.

Lisäpalvelut: Pyörämatkailijoille voidaan suunnitella tai tarjota erilaisia palveluita. Palveluntarjoajat, aktiiviset yrittäjät, yhdistykset jne. voivat suunnitella omia palveluitaan pyörämatkailijoille ja ansaita lisätuloja. Pyöräilijät voivat tarvita lisäkuljetus- ja säilytyspalveluita polkupyörille ja/tai muille tavaroille. Erilaisia matkailuun liittyviä palveluita, kuten oppaita ja itsepalvelu- tai matkailupaketteja, voidaan mukauttaa pyöräilijöille. Näitä palveluita tulisi ideoida yhdessä paikallisten sidosryhmien kanssa, jotta löydetään parhaat ratkaisut kyseiselle alueelle.

Lisäpalveluista tulisi viestiä selkeästi materiaaleissa, jotka tarjoavat tietoa reitistä ja sen lähellä olevista nähtävyyksistä. Tämä hyödyttää sekä matkailijoita että palveluntarjoajia, sillä matkailijat voivat suunnitella matkansa paremmin ja varata aikaa lisäpalveluiden hyödyntämiseen.



Kuva 2: Pyöräily-ystävälliset opasteet näyttävät, että pyörämatkailija voi löytää tarvittavat palvelut kohteesta.

Parhaat käytännöt: Pyöräilijäystävällisten paikkojen tunnistaminen Länsi-Pommerissa, Puolassa

Länsi-Pommeri, yksi Puolan 16 maakunnasta, käynnisti "MPR" (Miejsce Przyjazne Rowerzystom – Pyöräily-ystävällinen paikka) -järjestelmän vuonna 2022, vahvistaen asemaansa pyöräilijäystävällisenä alueena. Tämä innovatiivinen aloite pyrkii edistämään pyörämatkailua suosittelemalla paikkoja, joissa pyöräilijät voivat yöpyä mukavasti sekä säilyttää ja huoltaa varusteitaan. Järjestelmään osallistuminen on ilmaista ja vapaaehtoista, ja vuonna 2024 pyörämatkailijoille suositeltiin 106:a "MPR"-merkillä varustettua paikkaa, pääasiassa pk-yrityksiä, kohteita ja tarjouksia. Kaikki niistä ovat nähtävissä täällä: rowery.wzp.pl/miejsca

Pyöräilijäystävälliset paikat voivat saada erottuvia merkkejä, kuten kylttejä ja tarroja, ja ne näkyvät näkyvästi Länsi-Pommerin voivodikunnan julkaisemissa sähköisissä ja paperisissa kartoissa. "MPR"-merkki ja Länsi-Pommerin logo toimivat matkailijoille takeena turvallisista lepopaikoista, joissa on tilat pyörien ja muiden matkatavaroiden säilytykseen, pieniin korjauksiin sekä hyödyllistä tietoa aktiivisille matkailijoille.

Länsi-Pommeri on alue, joka on ollut pitkään sitoutunut pyöräilijäystävällisyyteen, ja se on panostanut kattavien pyöräteiden luomiseen (yksi tärkeimmistä on EuroVelo 10 -pyöräilyreitti), pyöräilytapahotumien järjestämiseen, liikenteen mukauttamiseen pyörille sekä erikoiskarttojen ja sovellusten kehittämiseen. Erityiskartat, jotka ovat saatavilla verkkosivustolla rowery.wzp.pl ja mobiilisovelluksessa, esittelevät reittejä ja nähtävyyksiä sekä korostavat kohteita, joista pyöräilijät voivat odottaa saavansa räätälöityjä palveluja, mukaan lukien mahdollisuuden ostaa vain yhden yön majoitus. Tämä vastaa esimerkiksi pyöräilijöiden kysyntään ja ainutlaatuisiin tarpeisiin, jotka usein vaativat vain lyhyen oleskelun matkan aikana, erityisesti suosituissa matkailukohteissa.

Äskettäin hyväksytty Länsi-Pommerin voivodikunnan pyöräilijäystävällisten paikkojen suositusjärjestelmän säännöt määrittelevät kriteerit majoituspaikoille "Majoituspalvelut" -kategoriassa. Vaatimuksiin kuuluu vähintään neljän matkailijan majoittaminen yhdeksi yöksi, turvallinen ja helposti saavutettava pyörien ja matkatavaroiden säilytys, tavallisten korjaustyökalujen tarjoaminen ilmaiseksi sekä ajantasainen tieto lähialueen pyörähuoltamoista ja -kaupoista.

Järjestelmä ulottuu majoituksen lisäksi myös ravintolapalveluihin, matkailukohteisiin, matkailuneuvontapisteisiin ja muihin kaupallisiin ja palvelulaitoksiin. Näiden paikkojen on tarjottava pyöräilijäystävällisiä palveluita, kuten turvallinen ja ilmainen pyöräpysäköinti, mahdollisuus kuljettaa pyörävaunuja ja epätavallisia polkupyöriä, sekä näkyvää tietoa lähialueen huoltopisteistä ja pyöräkaupoista.

Pyöräilijäystävällisten paikkojen suositusjärjestelmän ensisijainen tavoite on kehittää ja edistää pyörämatkailijoiden palvelujärjestelmää, inspiroida paikallisia yrityksiä luomaan pyöräilijäystävällistä tarjontaa, parantaa kilpailukykyä, edistää yhteistyötä ja lisätä alueen matkailullista vetovoimaa. Pyöräilijöiden tarpeet täyttävät paikat saavat MPR-suosituksen, joka tarkistetaan systemaattisesti ja on matkailumarkkinoiden standardien mukainen.

Osallistuminen pyöräilijäystävällisten paikkojen järjestelmään on vapaaehtoista ja ilmaista, ja siihen liittyvät kustannukset katetaan Länsi-Pommerin voivodikunnan budjetista. Länsi-Pommerin voivodikunta hallinnoi järjestelmää yhteistyössä Zachodniopomorskan matkailuneuvoston (matkailun alueorganisaatio) kanssa.

Yksityiskohtaiset tiedot ja rekrytointi-ilmoitukset löytyvät verkkosivuilta www.turystyka.wzp.pl, www.rowery.wzp.pl ja alueen sosiaalisen median kanavista. Esittelyvideo: <https://youtu.be/i9E-jWpuk-U>

MPR-järjestelmään liittyen on tarjolla mobiilisovellus, joka tarjoaa kaikki pyöräilijöiden tarvitsemat tiedot alueella. Lisätietoja sovelluksesta sivulla 14.

Viestintä

Edellisessä osiossakin korostettiin reitistä viestimisen tärkeyttä. Viestinnällä on useita tarkoituksia: se toimii markkinointimateriaalina, auttaa matkailijoita suunnittelemaan matkaansa jo ennen matkaa, antaa heille valmiuksia erilaisiin reittiolosuhteisiin sekä tarjoaa tietoa palveluista ja muista nähtävyyksistä matkan varrella. Digitaaliset ja painetut materiaalit ovat tärkeitä, samoin kuin opasteet ja infotaulut. Ne palvelevat pyöräilijöitä matkan eri vaiheissa: kohdetta valitessa, matkaa suunnitellessa ja pyöräilyn aikana. Yhteistyö palveluntarjoajien, muiden alueiden, alueorganisaatioiden jne. kanssa on tärkeää, jotta viestintä olisi tehokasta ja kattavaa.

Digitaalinen viestintä

Digitaalinen viestintä on todella tärkeää, erityisesti ulkomailta tulevien matkailijoiden houkuttelemiseksi. Pyöräreitin verkkosivustolla tai muilla digitaalisilla alustoilla tulisi olla olennaiset tiedot koko reitistä ja sen päiväetapeista. On tärkeää, että tämä tieto on saatavilla sekä kansallisella kielellä että englanniksi.

Digitaalisen viestinnän materiaalin tulisi sisältää:

- Yleinen kuvaus reitistä
- Reitin pituus
- Arvioitu kesto koko reitille ja päiväetapeille
- Tienpinta
- Sopiva pyörä
- Päiväetappien kuvaukset
- Reitin kartta
- Ladattava GPX-reitti
- Tiedot siitä, miten reitti on opastettu
- Tiedot majoitus- ja ruokapalveluista
- POI:t (kohdepisteet)
- Julkisen liikenteen yhteydet

Tiedon tulisi olla helposti saatavilla ja luettavissa älypuhelimella. Hyvä viestintämateriaali sisältää myös tietoa reitin soveltuvuudesta eri kohderyhmille. Lisäksi reittitiedon on oltava tarkkaa ja sisällettävä kaikki lisätiedot, kuten haastavat osiot ja saavutettavuustiedot.

Kun tiedot ovat kohdallaan, niitä on seurattava ja päivitettävä tarvittaessa. Tähän on erittäin tärkeää osoittaa vastuu(t) ja turvata resurssit, jos reittiä markkinoidaan pyörämatkailijoille. Digitaaliset viestintäkeinot, kuten verkkosivut ja erilaiset sovellukset, tarjoavat mahdollisuuksia jakaa tietoa reitin varrella olevista palveluista ja muista nähtävyyksistä. Reitin varrella olevien lisäelementtien esitleminen voi tehdä siitä houkuttelevamman, mikä kannustaa matkailijoita viettämään alueella enemmän aikaa. Siksi onnistuneen matkailutuotteen luomiseksi viestintään on suhtauduttava vakavasti.

Parhaat käytännöt: Itsenäisen navigoinnin ja ääniopastusten luominen pyöräilijöille

Pyörämatkailijoille tehokas navigointi matkan aikana on ratkaisevan tärkeää. Olipa kyseessä parhaiden tienpintojen, maisemareittien tai POI:den (Point of Interest, kohdepiste) kuten vesipisteiden ja ruokapaikkojen etsiminen, oikean tiedon saaminen on tärkeää. Koska pyöräilijöillä on erilaisia tarpeita, virolainen yritys CityBike on luonut digitaalisesti ohjattuja reittejä, joista löytyvät kaikki nämä tiedot.

CityBike luo reitit seuraavissa vaiheissa:

1. Karttatyö:

- Aloitetaan reitti-ideasta, joka halutaan esitellä pyöräilijöille. Se voi olla päiväajelu tai monen päivän matka, vaihdellen metsäpoluista helppoihin kaupunkireitteihin.
- Piirretään reitti digitaaliselle kartalle käyttäen erilaisia karttasovelluksia. Tärkein lopputulos on GPX-tiedosto, joka voidaan helposti jakaa ja siirtää eri sovelluksiin.

2. Varsinainen ajo ja maisematyö:

- Vaikka suunnittelu tietokoneen näytöllä on suoraviivaista, varsinainen työ tapahtuu ajon aikana.
- Tehdään mieluummin korjauksia pyöräilyn aikana. Käytetään GPX-tiedostoa ja ladataan se sekä Navicup-sovellukseen että Garmin Edge 1040:een samanaikaisesti.
- Kahden laitteen käyttäminen rinnakkain varmistaa tarkan tiedonkeruun. Keskimäärin katamme noin 10 km kartoituskilometriä kohden.
- Ajon aikana tehdään kiertoteitä, tarkistetaan vaihtoehtoja ja säädetään reittiä tarpeen mukaan.

3. Reitin korjaukset:

- Tietokoneelle palattua tarkistetaan reitti ja tehdään lisäkorjauksia. Joskus tietyt reitit eivät ole järkeviä tai toteutettavissa todellisten olosuhteiden (liikenne, tien sulkemiset jne.) vuoksi. Tällaisissa tapauksissa saatetaan joutua aloittamaan alusta.

4. POI:den lisääminen kartalle:

- Käytetään Navicup.com-sovellusta noudattaen vakiotoimintamenettelyä tärkeiden tietojen lisäämiseksi digitaaliseen karttaan.
- POI:hin kuuluvat:
 - Nähtävyydet: Maamerkit, historialliset kohteet ja luonnonihmeet.
 - Museot: Tiedot aukioloajoista, näyttelyistä ja lippujen hinnoista.
 - Kaupat: Polkupyöräkaupat, pyörähuolto-kohteet ja muut oleelliset liikkeet.
 - Palvelut: Julkiset wc:t, lepopaikat ja vesipisteet.
 - Ruoka ja juoma: Kahvilat, ravintolat ja ruokakaupat.
- Jokaisella POI:lla voi olla lisätietoja, kuten kuvia, ulkoisia linkkejä ja hälytyksiä.
- Suuremmilla alueilla POI:n läheisyyteen saapuminen käynnistää kohteeseen liittyvät äänitiedot.

Yhdistämällä tarkan reittisuunnittelun, todellisen ajokokemuksen ja kattavat POI-tiedot, pyritään tekemään pyöräilijöiden itsenavigoimista matkoista parempia.

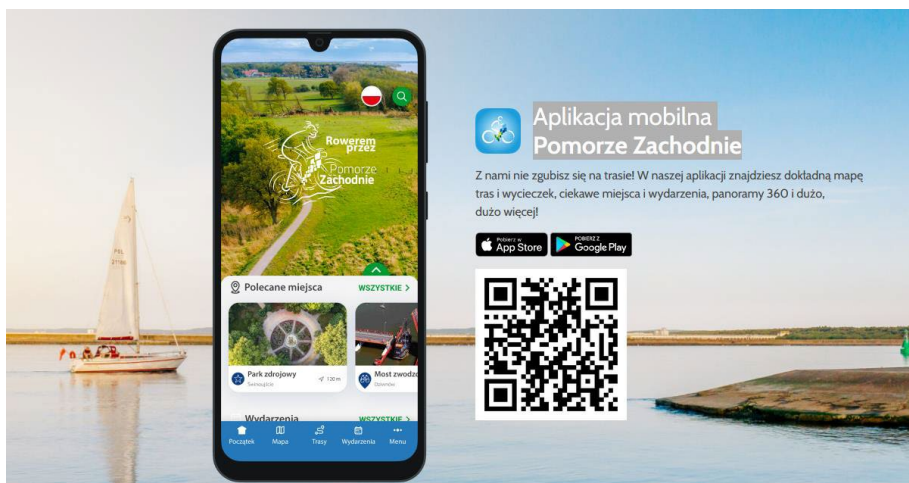
Parhaat käytännöt: Pyöräilijäystävällinen sovellus Länsi-Pommerin alueella Puolassa

Kaikki, mitä kaksipyöräiset matkailijat tarvitsevat, on nyt saatavilla Länsi-Pommerin voivodikunnan marsalkan toimiston lanseeraamassa erityisessä sovelluksessa. Reittien, matkailukohteiden, monumenttien ja luonnon yksityiskohtaiset kuvaukset on rikastettu kiehtovilla valokuvaretrospektiiveillä ja vaikuttavilla suojeltujen eläinlajien 3D-malleilla. Sovellus on ladattavissa ilmaiseksi Google Playsta ja App Storesta. Sovellus edistää alueellista pyörämatkailua, mikä on linjassa alueellisten ekologisuuden, terveellisen elämäntavan ja aktiivisen vapaa-ajan painotusten kanssa. Kuukausien työn tuloksena syntynyt sovellus parantaa pyörämatkojen mukavuutta, kiinnostavuutta ja turvallisuutta koko alueella, tarjoamalla satoja kilometrejä reittejä ja kattavan mobiilisovelluksen.

Tämä moderni sovellus on suunniteltu Länsi-Pommerin kauneimpiin seutuihin tutustumiseen ja sysäys sen luomiseen tuli pitkän matkan pyöräilyreitistä Szczecin-järven ympäri. Tämä lähes 300 kilometrin mittainen ja rajoja ylittävä lenkki - Länsi-Pommerin voivodikunnan ja Greifswaldin piirikunnan yhdessä edistämä projekti - on kiehtovasti kuvailtu ja valokuvattu sovellusta varten. Projektia on jatkuvasti rikastettu uusilla paikoilla ja ominaisuuksilla, kattaen nykyään yli 1400 km reittejä. Sovellus navigoi nimetyillä reiteillä ja tarjoaa tietoa myös reittien ulkopuolelta, mukaan lukien erilaisia karttapohjia ja avoimen reittipalvelu API:n, jonka avulla käyttäjät voivat luoda omia pyöräreittejään. "Pomorze Zachodnie" -sovellus on käyttäjäystävällinen ja monitoiminen opas alueelle. Se tarjoaa helpon pääsyn "suositeltuihin reitteihin", "suositeltuihin paikkoihin" sekä tuleviin tapahtumiin, kuten konsertteihin, esityksiin, näyttelyihin ja urheilutapahtumiin.

Sähköinen kartta osoittaa noin 9 000 POI:ta (Point of Interest, kohdepiste), samaan tapaan kuin suosituissa navigointisovelluksissa. Kohteita on 3 937 ja tietokanta kasvaa edelleen. Sovelluksessa korostetaan maamerkkejä, arkkitehtonisia aarteita (esim. Szczecin'in filharmonia), luonnonihmeitä (Jasne Błonia ja vesipuisto Świnoujściessa), teknologisia ihmeitä (esim. majakka Świnoujściessa tai rautatien vesitorni Trzebieżissä), urheilutiloja ja matkailukohteita. Sovellus tunnistaa myös pyöräilijäystävälliset paikat osana vuonna 2022 käyttöön otettua MPR-suositusjärjestelmää ja on jatkuvasti avoin uusille ehdotuksille.

Sovellus osoittaa leirintäalueiden, telttailualueiden, rautatieasemien, matkailuneuvontapisteiden ja muiden merkityksellisten kohteiden sijainnit matkan varrella. Lisäominaisuuksiin kuuluvat 3D-panoraamat, kätevä kasvi- ja eläintietosanakirja sekä kiehtovat valokuvaretrospektiivit – arkistovalokuvat reitin varrella olevista kohteista. Sovellus tarjoaa myös ulkopelejä, jotka muuttavat älypuhelimien työkaluksi Karsibórin saaren "Luonnonnurkkien" tutkimiseen, Nowe Warpnowssa (lastenpelissä) kiertelyyn ja paljon muuta. Sovelluksessa on puolaksi, saksaksi ja englanniksi ääniohjeet, jotka tarjoavat tietoa pyöräreiteistä ja Länsi-Pommerin mielenkiintoisimmista paikoista. Kuvaukset on myös tehty näillä kolmella kielellä.



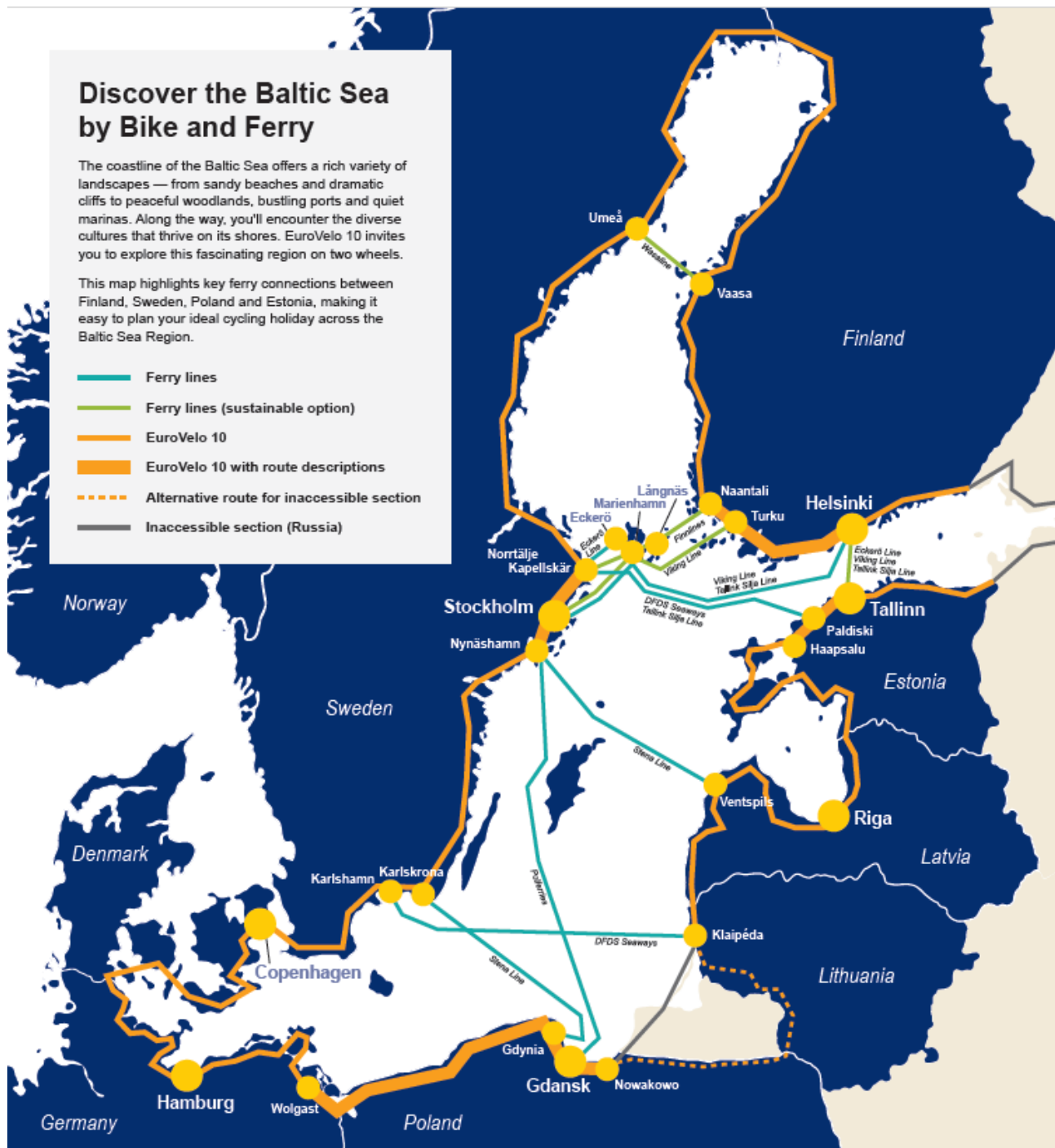
Painettu viestintä ja infotaulut

Pyörämatkailijat luottavat yhä offline-viestintään, kuten painettuihin karttoihin ja infotauluihin, sillä ne auttavat suunnittelemaan ja hahmottamaan koko reitin. Reitille tulisi olla saatavilla opaskirja tai yksityiskohtainen painettu kartta. Infotauluja voidaan hyödyntää reitin varrella, ja niitä tulisi olla mieluiten yksi jokaisella päiväetapilla. Infotauluihin voidaan lisätä useita palveluja ja nähtävyyksiä, jotta ne olisivat hyödyllisiä monenlaisille käyttäjille ja vierailijoille. Kartat ja infotaulut tarvitsevat päivityksiä säännöllisesti, joten niiden ylläpito- ja huoltovastuut on määriteltävä selkeästi. Myös digitaalisen ja fyysisen viestinnän yhdistäminen, esimerkiksi QR-koodien muodossa, voi olla hyödyllistä lisätiedon jakamisessa ja tiedon pitämisessä ajantasaisena.

Julkinen liikenne: Yhteydet Itämeren maiden sisällä ja välillä

Julkinen liikenne on olennainen osa pyörämatkailua. Olipa pyöräilijöitä tulossa naapurialueilta tai muista maista, polkupyörä on usein vain yksi kulkumuoto heidän matkallaan. Siksi yhteydet pyöräilyreitin lähtö- ja päätepisteisiin tulisi suunnitella huolellisesti ja viestiä niistä tehokkaasti, jotta reitti olisi helposti saavutettavissa. Julkisen liikenteen vaihtoehdot tarjoavat pyöräilijöille lisää mahdollisuuksia ja joustavuutta reitin varrella. Mahdollisuus kuljettaa pyörä mukana ja tehdä sille paikkavaraus on ratkaisevan tärkeä asia matkan suunnittelun kannalta. Lisäksi maaseutualueilta suurempiin liikenteen solmukohtiin kulkevien yhteyksien korostaminen voi parantaa kokonaiskokemusta.

Itämeren alueella on erinomaiset yhteydet maiden välillä. Tämä luo matkailijoille jännittäviä mahdollisuuksia tutustua pyörällä useisiin maihin alueella. Kuitenkin selkeä viestintä lauttayhteyksistä on olennainen asia, joka auttaa matkailijoita suunnittelemaan matkaansa. Pyörämatkailijoiden tarpeista voidaan keskustella lautta- ja satamatoimijoiden kanssa varmistaakseen niiden tietoisuuden tästä asiakasryhmästä.



Kuva 3: Esimerkkejä olemassa olevista Itämeren lauttayhteyksistä

Parhaat käytännöt: Matkansuunnittelupalvelut

Useissa Itämeren maissa on käytössään kansallisia ja alueellisia digitaalisia matkansuunnittelupalveluita. Ruotsissa Samtrafiken Ab operoi Resrobotia, jonka tavoitteena on kattaa kaikki julkisen liikenteen muodot junista metroon koko maassa. Heidän tavoitteenaan on myös tehdä julkisen liikenteen lipuista yhdistettäviä, myytäviä ja jaettavia Ruotsin sisällä. Työ on edelleen kesken. Samtrafiken Ab on julkisessa ja yksityisessä omistuksessa.

Suomessa ja Virossa julkisen liikenteen tarjonta on yhdistetty Traficommin hallinnoimaan Matka.fi -palveluun. Matka.fi:n avulla voi suunnitella ovelta ovelle -matkoja Suomen ja Viron välillä, kun julkisen liikenteen vaihtoehtoja on saatavilla. Palvelu ei sisällä vielä kaikkia toimijoita, mutta yritykset voivat lisätä sinne omia palveluitaan. Palvelusta ei voi ostaa lippuja.

Molemmat edellä esitellyistä palveluista ovat hyviä esimerkkejä kansallisen ja maiden rajoja ylittävän liikenteen helpottamisesta. Kummallakaan ei kuitenkaan ole vielä mahdollisuutta lisätä matkalle polkupyörää.

Lopuksi

Opas on kirjoitettu osana Interreg BSR -rahoitusohjelmaa rahoitettua Bike across the Baltic -hanketta. Lisätietoja oppaasta, hankkeesta ja pyörämatkailun kehittämisestä saatte hankkeen projektipäälliköltä:

Heidi Heikkilä

heidi.heikkila@turkuamk.fi

i