



LAUREA
AMMATTIKORKEAKOULU
Yhdessä enemmän

Pyörämatkailusuunnitelma Vihdin matkailuyhdistykselle

Mäkinen, Anna-Mari

2016 Laurea

Laurea-ammattikorkeakoulu
Leppävaara

Pyörämatkailusuunnitelma Vihdin matkailuyhdistykselle

Mäkinen, Anna-Mari
Palvelujen tuottamisen ja johtami-
sen koulutusohjelma
Opinnäytetyö
Toukokuu, 2016

Mäkinen, Anna-Mari

Pyörämatkailusuunnitelma Vihdin matkailuyhdistykselle

Vuosi 2016 Sivumäärä 45

Opinnäytetyön tarkoituksena oli toteuttaa pyörämatkailusuunnitelma Vihtiin. Toimeksiantajana oli Vihdin matkailuyhdistys, joka on johtava toimija Vihdin pyörämatkailuprojektin suunnittelussa ja toteuttamisessa. Opinnäytetyön tavoitteena oli tutkia pyörämatkailua ja selvittää pyörämatkailun nykytila Suomessa. Tavoitteena oli perehtyä pyörämatkailun suunnitteluun ja siihen kuuluviin osa-alueisiin. Pyörämatkailun suunnittelun osa-alueista valittiin tärkeimmät Vihdin matkailuyhdistykselle toteutettuun pyörämatkailusuunnitelmaan. Opinnäytetyön tuloksena syntyneen pyörämatkailusuunnitelman on tarkoitus auttaa Vihdin matkailuyhdistystä pyörämatkailuprojektin suunnittelussa ja toteutuksessa.

Opinnäytetyön teoreettinen viitekehys koostuu pyöräilyn, pyörämatkailun ja pyörämatkailun suunnittelun teoriasta. Tutkimusmenetelminä käytettiin haastatteluun pohjautuvaa kirjallista lausuntoa, ryhmäkeskustelua ja kolmikanta-arviointia. Haastatteluun pohjautuviin kirjallisiin lausuntoihin valittiin pyörämatkailureittien rakentamiseen osallistuvia toimijoita. Tutkimusmenetelmän tavoitteena oli selvittää tärkeimmät pyörämatkailun suunnittelun osa-alueet toteutettavaan pyörämatkailusuunnitelmaan. Ryhmäkeskustelussa laadittiin suunnittelun osa-alueille sisältöä Vihdin pyörämatkailun näkökulmasta. Lisäksi haluttiin selvittää käyttäjien näkökulmia ja ryhmäkeskusteluun valittiin vihtiläisiä pyörä- ja retkeilyharrastajia. Tutkimusmenetelmistä saatuja tuloksia analysoitiin teoreettiseen viitekehukseen verraten ja analysoinnin tuloksista laadittiin Vihdin pyörämatkailusuunnitelma, joka arvioitiin kolmesta näkökulmasta. Arviointiin osallistuivat toimeksiantaja, vihtiläinen polkupyöräliikkeen yrittäjä ja pyöräilyharrastaja. Kolmikanta-arvioinnista saatujen tulosten perusteella laadittiin kehittämissuhteudet laaditulle pyörämatkailusuunnitelmalle.

Vihdin matkailuyhdistykselle laadittuun pyörämatkailusuunnitelmaan löydettiin tärkeimmät osa-alueet. Pyörämatkailusuunnitelma koostuu kuudesta osa-alueesta, joissa on huomioitu reitin elämyksellisyys, reitin saavutettavuus, opastus ja viitoitus, turvallisuus ja reittien ylläpito, kohderyhmien valinta ja riittävien palvelujen turvaaminen sekä tiedon saavutettavuus. Opinnäytetyön tuloksena syntynyt pyörämatkailusuunnitelma tulee olemaan osa hankehakemusta, jossa Vihdin pyörämatkailuprojektille haetaan rahoitusta.

Asiasanat: Pyörämatkailu, pyörämatkailusuunnitelma

Mäkinen, Anna-Mari

A Bicycle Tourism Plan for Vihti Travel Association

Year	2016	Pages	45
------	------	-------	----

The purpose of this thesis was to create a cycle tourism plan for Vihti Travel Association, which is a leading operator in planning and creating the Vihti bicycle tourism project. The purpose of the thesis was to study bicycle tourism and look into the current situation of bicycle tourism in Finland. The objective of the thesis was to familiarize with bicycle tourism planning. The most important elements of bicycle tourism and planning were chosen to the bicycle tourism plan, which was commissioned by Vihti Travel Association. The bicycle tourism plan is created to help Vihti Travel Association to carry out a bicycle tourism project.

The theoretical framework of the thesis consists of theory on bicycling, bicycle tourism and bicycle tourism planning. The used research methods in the thesis were interviews, group conversation and tripartite evaluation. The creators of the future bicycle tourism routes were chosen to participate in the first research method. The purpose of the research method was to clarify essential aspects of bicycle tourism planning in creating the final bicycle tourism plan. The content of the group conversation was used in creating the plan, especially focusing on Vihti. In addition, bicycling and camping experts were chosen to create a variety of views. The received results were analyzed by comparing them to the theoretical framework and the results of the analysis were used to create a bicycle tourism plan for Vihti. The plan was evaluated by using the tripartite evaluation research method. The participants in the evaluation were a representative of Vihti Travel Association, a local bicycle business owner and a bicycle enthusiast. The results of the tripartite evaluation were used to develop the bicycle tourism plan.

The most essential elements bicycle tourism planning were discovered. The final cycle tourism plan consists of six different sections, which take into consideration route experience, route accessibility, guidance and directional signing, safety and route maintenance, selection of target groups along with guaranteeing adequate services and information accessibility. As a result of the thesis, the bicycle tourism plan will be appended to a project application looking for funding for the Vihti bicycle tourism project.

Keywords: Bicycle tourism, bicycle tourism plan

Sisällys

1	Johdanto	6
2	Toimintaympäristön esittely	8
3	Näkökulmia pyörämatkailuun	9
3.1	Pyörämatkailun määritelmiä	11
3.2	Pyöräilylajit	12
3.3	Pyörämatkailijat.....	14
3.4	Pyörämatkailureitit	15
3.5	Pyörämatkailureitin suunnitleminen	17
3.6	Pyörämatkailun haasteet ja mahdollisuudet Suomessa	20
4	Pyörämatkailusuunnitelman laadintaprosessin kuvaus	21
4.1	Suunnittelun lähtökohdat	22
4.2	Alkukartoitus	23
4.3	Suunnittelu	25
4.4	Suunnitelman esittely	29
4.5	Suunnitelman arviointi	32
5	Pyörämatkailusuunnitelman kehittämisehdotukset	35
6	Johtopäätökset	36
	Lähteet	39
	Kuviot..	42
	Taulukot	43
	Liitteet.....	44

1 Johdanto

Pyörämatkailu on Euroopassa suosittu matkailun muoto, ja monissa maissa on panostettu pyörämatkailuun, pyörämatkailureittien ja -informaation kehittämiseen. Pyörämatkailulla on merkittävä vaikutus kohdemaiden talouteen ja työllisyyteen. (Pyöräilystä 2016; Räsänen 2014, 6 - 7.) Pyörämatkailu on kiinnostava aihe sen ajankohtaisuuden vuoksi. Pyörämatkailun maailmanlaajuista kasvua on ennustettu useissa lähteissä. Suomessa pyörämatkailun osuus matkailun kentässä on pieni, mutta kasvava. Pyörämatkailun potentiaali ja sen positiiviset vaikutukset on vähitellen tiedostettu myös Suomessa, ja pyörämatkailua kehitetään niin valtakunnallisesti kuin paikallisestikin.

Opinnäytetyön toimeksiantajana toimii Vihdin matkailuyhdistys. Tässä opinnäytetyössä tavoitteena on tutkia pyörämatkailua ja selvittää pyörämatkailun nykytila Suomessa. Pyöräilylajeja on useita, ja pyöräilyyn motivoi erilaiset tekijät. Opinnäytetyössä keskitytään käsittelemään pyöräilylajeista retkipyöräilyä, pyöräilyä matkailun muotona ja pyörämatkailun nykytilaa Suomessa. Pyörämatkailun suunnitteluprosessi ja suunnittelun osa-alueet ovat keskeisessä roolissa opinnäytetyössä.

Opinnäytetyön tarkoituksena on laatia pyörämatkailusuunnitelma Vihdin matkailuyhdistykselle. Vihdin matkailuyhdistys suunnittelee yhteistyössä eri toimijoiden kanssa Vihtiin pyörämatkailureittejä, ja projektia varten haetaan hankerahoitusta. Opinnäytetyöllä on useita hyötyjä toimeksiantajalle. Opinnäytetyö toimii toimeksiantajalle pyörämatkailun selvitystyönä, osana hankerahoitushakemusta sekä pyörämatkailuprojektin suunnittelun pohjana. Opinnäytetyössä tullaan selvittämään Vihdin pyörämatkailun suunnitteluun liittyvät tärkeimmät osa-alueet erilaisia tutkimusmenetelmiä hyödyntämällä.

Opinnäytetyö tehdään tutkimuksellisenä kehittämistyönä. Tavoitteen toteuttamiseksi opinnäytetyössä pyritään käyttämään monipuolisesti pyörämatkailua käsitteleviä lähteitä ja erilaisia tutkimusmenetelmiä. Opinnäytetyön lopputuloksena syntyvässä pyörämatkailusuunnitelmassa on tärkeää huomioida eri näkökulmat. Jotta pyörämatkailusuunnitelmasta saadaan kattava, on suunnitelman laadinnassa otettava huomioon reitin rakentajan näkökulman lisäksi käyttäjän ja palveluntarjoajan näkökulmat. On tärkeää ymmärtää mitä pyörämatkailu on. Opinnäytetyössä esitellään pyörämatkailun määrittely, pyörämatkailijatyyppit ja pyörämatkailureitit. Jotta pyörämatkailua voidaan suunnitella, toteuttaa ja kehittää, on tärkeää selvittää suunnitteluprosessin keskeisimmät osa-alueet. Opinnäytetyössä havainnollistetaan pyörämatkailun suunnittelua ja suunnittelussa huomioitavia näkökulmia.

Opinnäytetyössä hyödynnetään Nousiaisen (2012) tekemää selvitystä pyöräilymatkailun mahdollisuuksista Suomen Lapissa. Yksi tärkeimmistä lähteistä on Räsänen (2014) laatima Pyörä-

matkailun suunnitteluopas, jossa on kerrottu pyörämatkailusta, pyörämatkailijoista, pyörämatkailureiteistä sekä pyörämatkailureittien suunnittelusta. Opinnäytetyössä hyödynnetään Matkailun edistämiskeskuksen, nykyinen VisitFinland, tekemiä tutkimuksia sekä Pyöräilymatkailun Kehittämisstrategiaa vuosille 2009 - 2013. Pyöräilyreittien esittelyssä hyödynnetään Outdoors Finland -sivuja, joilla on esitelty yksityiskohtaisesti Suomessa sijaitsevia pyöräilyreittejä.

Opinnäytetyö koostuu kuudesta pääluvusta. Toisessa luvussa on esitelty toimintaympäristöä pyörämatkailuprojektin kohdetta, eli Vihdin kuntaa ja Ykkösakseliyhdistystä, josta haetaan hankerahoitusta Vihdin pyörämatkailuprojektia varten. Kolmannessa luvussa esitellään millä tavalla pyörämatkailua on määritelty, ketä pyörämatkailijat ovat ja esitellään Suomessa sijaitsevia pyörämatkailureittejä. Kolmannessa luvussa kuvataan pyörämatkailun suunnittelua ja esitellään suunnittelun osa-alueet. Lisäksi kolmannessa luvussa kuvataan pyörämatkailuun liittyviä haasteita ja mahdollisuuksia. Neljännessä luvussa kuvataan pyörämatkailusuunnitelman laadintaprosessia. Prosessi raportoidaan systemaattisesti vaihe vaiheelta alkukartoituksesta suunnitelman esittelyyn. Viidennessä luvussa esitellään pyörämatkailusuunnitelman kehittämisehdotukset. Kuudennessa luvussa johtopäätöksissä tehdään yhteenveto pyörämatkailusuunnitelman toteutuksesta ja opinnäytetyön tavoitteen toteutumisesta.

2 Toimintaympäristön esittely

Opinnäytetyön toimeksiantaja Vihdin matkailuyhdistys aloittaa yhteistyössä kyläyhdistysten ja muiden toimijoiden kanssa vuoden 2016 aikana hankkeen pyörämatkailun toteuttamiseksi Vihdin kuntaan. Hanketta varten haetaan rahoitusta Ykkösakseliyhdistykseltä. Vihdin pyörämatkailuprojektissa rakennetaan pyöräilyreittejä, joiden varrella sijaitsee kulttuurihistoriallisia, kauniita ja kiinnostavia kohteita. Reitit opastetaan ja viitoitetaan. Lisäksi pyöräilyreitteistä laaditaan sähköinen ja painettu kartta.

Vihti on lähes 30 000 asukkaan voimakkaasti kasvava kunta Uudellamaalla. Vihti muodostuu neljästä päätaajamasta, jotka ovat suuruusjärjestyksessä Nummela, Vihdin kirkonkylä, Ojakkala ja Otalampi. Vihdin liikenneverkoston päärungon muodostavat Helsinki-Turku moottoritie, Vanha Turuntie, Porintie ja Hanko-Hyvinkää kehätie. Vihdin vetovoimatekijöitä ovat luonnonkaunis ympäristö ja kohtuullinen etäisyys pääkaupunkiseudulta. Vihdin ulkoilualueet houkuttelevat kuntaan runsaasti virkistyskäyttäjiä kunnan ulkopuolelta. (Vihdin jalankulku-, pyörätie- ja ulkoilureittiverkoston kehittämissuunnitelma 2012, 7.) Kauniin luonnon lisäksi Vihti tarjoaa nähtävää myös kulttuurista ja historiasta kiinnostuneille. Vihdin kirkonkylässä sijaitsevat muun muassa Pyhän Birgitan kirkon rauniot, Vihdin museo ja kirkko. Nummelassa sijaitsevassa Galleria Pictorissa järjestetään taidenäyttelyjä. Vihdissä sijaitsevat laskettelukeskus Vihti Ski, sekä Hill Side Golf - ja Vihti Golf -kentät. Harrastusmahdollisuuksiin lukeutuvat retkiluistelu, ratsastus, moottorikelkkasafarit, koiravaljakkoajelut sekä purjelento yhdellä Suomen suosituimmalla harrasteilmailukentällä Nummelassa. Vuosittain Vihdissä järjestetään useita tapahtumia, muun muassa Vuosisatamarkkinat, Juhannusjuhlat ja Naisten messut. (Kuntaesittely 2016.) Vihdissä on järjestetty pyöräillen toteutettava seikkailutapahtuma Vihti Race, joka pohjautuu yhdysvaltalaiseen tosiv-formaattiin Amazing Raceen. Kilpailu sisältää erilaisia tehtäviä, joissa vaaditaan fyysistä ja psyykkistä kestävyyttä. (Vihti Race - seikkailukilpailu 2016.)

Vihdin kunta on tehnyt jalankulku-, pyörätie- ja ulkoilureittiverkoston kehittämissuunnitelman vuonna 2012, jonka tarkoituksena on ollut saada kuntaan kokonaisvaltainen kävelyn, pyöräilyn ja ulkoilun verkostojen kehittämissuunnitelma. Yksi tärkeä tavoite on autottoman liikkumisen edistäminen ja lyhyiden automatkojen vähentäminen, sekä lisätä jalan ja pyörällä tehtävien matkojen määrää. Pyöräilyn alalajeista kehittämissuunnitelmassa on huomioitu koulu-, työ- ja asiointimatkapyräily ja pyörälenkkeily rakennetussa ympäristössä. Huomioitavaa on, että suunnitelma ei käsittele pyörämatkailua. Kehittämissuunnitelmassa analysoitiin jalankulun, pyöräilyn ja ulkoilun verkon toimivuutta, turvallisuutta, jatkuvuutta, toimenpiteiden vaikuttavuutta, monikäyttöisyyttä sekä virkistysellisyttä. Vihdissä jalankulku- ja pyörätieverkko on melko kattava Nummelassa, Vihdin kirkonkylässä, Ojakkalassa ja Otalammella. Verkoissa

on puutteita lähinnä taajama-alueen reunamilla. Haja-asutusalueella jalankulku- ja pyöräiteitä on vähän. Tervalammella on kylän läpi kulkeva väylä, ja Nummelan ja Ojakkalan välillä kulkee jalankulku- ja pyörätie. Ojakkalan ja Otalammen, ja Nummelan ja kirkonkylän välillä ei ole erillistä jalankulku- ja pyörätietä. Lohjan suuntaan maantietä myötäilee koko matkan jalankulku- ja pyörätie. Veikkolan ja Espoon suuntaan erillistä jalankulku- ja pyörätietä ei ole. Ulkoilureittejä on Vihdissä melko vähän, vaikka taajamien läheisyydessä sijaitsee laajalti ulkoiluun soveltuvia alueita. Kävely- ja pyöräilylenkkeilyyn, sekä retkeilyyn käytetään virallisten reittien ja alueiden lisäksi paljon vähäliikenteisiä yksityisteitä ja metsäautoteitä. (Vihdin jalankulku-, pyörätie- ja ulkoilureittiverkoston kehittämissuunnitelma 2012, 5, 7, 8, 10, 13.) Vihdin ulkoilureiteistä on laadittu ulkoilu- ja pyöräilykartta vuonna 2014. Laadittu kartta ei täysin vastannut sille asetettuja vaatimuksia, joten karttaa ei ole otettu käyttöön. (Härkönen 2016.)

Pyörämatkailuprojektia varten haetaan rahoitusta Ykkösakseliyhdistykseltä. Ykkösakseli ry on yleishyödyllinen ja aatteellinen yhdistys, jonka tehtävä on kannustaa asukkaita yhteistyöhön oman alueen kehittämiseksi. Yhdistyksen kotipaikka sijaitsee Lohjalla ja toiminta-alueeseen kuuluvat Lohjan lisäksi Salo, Karkkila ja Vihti. Toiminta-alueella tehdään laajamittaista yhteistyötä, osallistutaan maaseudun kehittämistyöhön, sekä erilaisten kansallisten ja kansainvälisten kehittämisohjelmien toteuttamiseen. (Yhdistys 2016.) Ykkösakselissa noudatetaan Leader-toimintatapaa. Alhaalta ylöspäin -periaatteen mukaisesti tavalliset ihmiset päättävät rahoitusta saavista hankkeista. (Mitä Leader on? 2016.) Ykkösakselin visio toiminta-alueesta vuonna 2020 on elinvoimainen ja aktiivinen. Toiminta-alueella on palveluita ja yrittäjyyttä, sekä yhteistyötä tehdään tiiviisti. Ympäristö on tärkeässä osassa, ja luonnon tarjoamat mahdollisuudet pyritään hyödyntämään alueen kehittämisessä. Kylät, taajamat ja kaupunginosat ovat aktiivisia. (Ykkösakselin strategia 2016.)

Rahoitettavan hankkeen tarkoitus on luoda uutta tai kehittää olemassa olevaa. Yleensä hankkeelta edellytetään innovatiivisuutta tai uutuusarvoa. Ykkösakseli rahoittaa yleishyödyllisiä hankkeita, jotka hyödyttävät mahdollisimman laajasti. Hanketukea voivat hakea yritykset ja yhteisöt. Ykkösakselin myöntämä tuki muodostuu Euroopan Unionin ja valtion osuudesta, joka on 80 prosenttia, sekä kuntarahasta, joka on 20 prosenttia. (Mihin voin saada hanketukea? 2016.)

3 Näkökulmia pyörämatkailuun

Pyörämatkailu on Keski-Euroopassa vahvassa suosiossa ja matkailijoiden määrä kasvaa jatkuvasti (Moisio 2013, 10; Nousiainen 2012, 4). Monissa Euroopan maissa pyöräily on huomioitu osana liikennesuunnittelua. Pyöräilyn suosioon vaikuttavia tekijöitä ovat tarkasti suunniteltu ja sujuva liikkuminen, turvallisuus, riittävä opastus ja karttamerkinnot. (Nousiainen 2012, 4.)

Saksassa on määritelty viisi perusasiaa, jotka pyöräilyinfrastruktuurin tulisi täyttää: olosuhteiden tulee olla turvalliset, ajamisen esteetöntä ja mukavaa, reittien suoria ja toisiinsa kytkeytyviä, sekä viehättäviä (Gantar, Kočiš & Pehneć 2012, 9). Pyöräilyn edelläkävijäkaupungeissa pyöräilijöillä on omat kulkuväylänsä. Näin on esimerkiksi Belgiassa, Hollannissa ja Tanskassa. Suosittuja pyöräilyn kohdemaita ovat muun muassa Belgia, Saksa, Ranska, Espanja, Sveitsi, Itävalta, Tanska, Iso-Britannia ja Hollanti. Kyseiset maat ovat myös tärkeitä pyöräilyn lähtömaita. Erityisesti Saksassa ja Sveitsissä on pitkään kehitetty sekä pyörämatkailureittejä että pyörämatkailuinformaatioita. Suuret pyörämatkailijamarkkinat ovat Saksassa ja Iso-Britanniassa. (Nousiainen 2012, 4; Räsänen 2014, 7.)

Suomea ei voi verrata merkittäviin pyöräilymaihin, mutta pyöräilyolosuhteet ovat useimmissa kaupungeissa ja taajamissa erittäin hyvät. Kävelyn jälkeen pyöräily on Suomessa toiseksi harrastetuin liikuntamuoto, ja pyöräilyharrastajia on lähes miljoona. Suomessa kevyen liikenteen väylien kokonaispituus on yhteensä 16 000 kilometriä. Pyöräilykaupungissa Oulussa yli 20 prosenttia kaikista matkoista tehdään pyörällä ja helsinkiläinen pyöräilee keskimäärin 270 kilometriä vuodessa. (Pyöräily 2015.)

Pyörämatkailu vaikuttaa merkittävästi kohdemaiden talouteen ja työllisyyteen. Räsänen (2014, 6) mukaan pyörämatkailun on arvioitu tuottaneen Tanskassa 400 miljoonaa euroa, Saksassa 3,9 miljardia euroa ja Ranskassa 5,6 miljardia euroa vuonna 2010. Euroopan parlamentin vuonna 2012 julkaistun tutkimuksen mukaan Euroopassa tehdään yli 2,2 miljardia turistimatkaa pyöräillen ja 20 miljoonaa yön yli kestävästä pyörällä tehtävää turistimatkaa joka vuosi. Matkojen arvioitu taloudellinen vaikutus on yli 44 miljardia euroa. (Cyclingtourism 2016.) Myös Suomessa pyöräily vaikuttaa merkittävästi matkailu- ja ravitsemisalalan toimintaan. European Cyclists' Federation, eli Euroopan pyöräilijöiden liitto, on arvioinut pyöräilyn luovan suoraan tai välillisesti Suomeen jopa 17 000 täysiaikaista työpaikkaa. (Pyöräilystä 2016.)

Pyörämatkailun kasvua on ennustettu useissa lähteissä (2020 Vision 2014; Gantar ym. 2012, 15; Moisio 2013, 10; Nousiainen 2012, 3; Pyöräilymatkailun Kehittämisstrategia 2009 - 2013 2008, 7; Räsänen 2014, 6). Euroopan pyöräilijöiden liitto (2014) on ilmoittanut visiossa vuodelle 2020 pyöräilyn määrän vähintään kaksinkertaistuvan Euroopassa 15 prosenttiin keskimääräisestä arvosta. Sijoittaminen vapaa-ajan pyöräilyyn ja matkailuun on verrattavissa kuljetusinvestointeihin. (2020 Vision 2014.) Vuonna 2012 tehdyssä EuroVelotutkimuksessa yli 400 asiantuntijaa arvioi pyöräilymarkkinoiden yhä kasvavan nykyisestä (Räsänen 2014, 6). Pyörämatkailun kasvuun vaikuttavia tekijöitä ovat muun muassa hyvinvointitrendi, kestävän matkailun suosio ja matkailijoiden huolestuminen ilmastonmuutoksesta. Ilmastonmuutoksen vaikutukset tulisi jo nyt ottaa huomioon pyörämatkailun kehittämisessä. Suomessa kesäkausi on pidentynyt ja maapallolla joillakin alueilla keskilämpötilan kohoaminen on muuttanut olosuhteet pyöräilyyn liian kuumaksi. Ilmastonmuutos voi tulevaisuudessa vaikuttaa rajoittavasti

lentoliikenteeseen, mikä lisää lähialueiden sekä kotimaan matkailua. (Pyöräilymatkailun Kehittämisstrategia 2009 - 2013 2008, 5.)

Pyörämatkailun kasvua tukee pyörämatkoja tarjoavien matkanjärjestäjien määrän lisääntyminen sekä pyörämatkatarjonnan laajeneminen. Myös Suomessa pyörämatkat ovat muodostuneet osaksi matkanjärjestäjien matkavalikoimaa. Pyörämatkoja tekevät esimerkiksi Kunnon Lomat, You Travel, Aurinkomatkat ja Teemamatkat. Ulkomaisten matkanjärjestäjien määrä on kasvanut. Eri teemoihin ja lajeihin erikoistuneiden matkanjärjestäjien määrä on moninkertaistunut. (Räsänen 2014, 6.)

Gantar ym. (2012, 16) ovat tehneet tulkintoja pyöräilyn eduista matkailutuotteena. Houkuttelevia palveluja tarjoamalla, ja pyöräilyn sisällyttäminen muuhun toimintaan täydentävänä aktiviteettina voi saada lyhyessä ajassa paljon kysyntää, ja samaan aikaan mahdollistaa kehityksen muilla toimialoilla, esimerkiksi ruoka- ja majoituspalveluissa. Pyörämatkailu on ekologinen matkailun muoto ja sillä on vähäiset vaikutukset ympäristöön ja paikallisiin yhteisöihin. Pyörämatkailun kehitys hyödyttää olemassa olevia, mutta myös käyttämättömiä infrastruktuureja, kuten maaseudun teitä. Pyörämatkailun kasvu lisää monimuotoiseen infrastruktuuriin sijoittamista, hyödyttäen samalla paikallisia yhteisöjä. Pyörämatkailulla on kannustava vaikutus päivittäiseen pyöräilyyn. (Gantar ym. 2012, 16.)

3.1 Pyörämatkailun määritelmiä

Pyörämatkailulle on useita määritelmiä. Isobritannialainen kestävää liikennettä edistävä Sus-trans-järjestö on määritellyt pyörämatkailua seuraavasti: pyörämatkailu on pois kotoa tehtäviä huvivierailuja, jotka ovat päivävierailuja tai yön yli kestäviä vierailuja. Vierailut sisältävät vapaa-ajan pyöräilyä olennaisena ja merkittävänä osana matkaa. (Cyclingtourism 2016.)

Pyörämatkailu on määritelty olevan aktiviteettimatkailua, joka koostuu liikunta-, seikkailu- ja luontomatkailun elementeistä. Aktiviteettimatkailussa loman keskeisin tekijä on aktiviteetti ja se määrittää usein lomakohteen valinnan. Aktiviteetti ei tarkoita kilpaurheilua, vaan kiireetöntä liikkumista ja ympäristöön tutustumista. Kuitenkin aktiviteettimatkailijat kiinnittävät huomiota hyvinvointiin ja kunnosta huolehtimiseen. Keskeisimmät aktiviteettimuodot ovat pyöräily, vaellus ja melonta. (Räsänen & Saari 2004, 3; Räsänen & Saari 2005, 4.)

Liikuntamatkailijan motiiveja ovat esimerkiksi hyvä olon ja hyvän kunnon saavuttaminen, oman lajin harjoittaminen, ja perheen tai ystävien kanssa vietetty aika. Liikuntamatkailun tyyppejä ovat pehmeä virkistysellinen liikuntamatkailu ja kova, kilpailullisia elementtejä sisältävä urheilumatkailu. Liikuntamatkailijat ovat primaarisia tai sekundaarisia liikuntamatkailijoita. Primaarisille liikuntamatkailijoille liikunta tai urheilu on matkan päätarkoitus. Se-

kundarisille liikuntamatkailijoille liikunta-aktiviteetit ovat osa muuta matkaa. (Liikuntamatkailun kehittäminen Itä-Lapissa 2013, 1 - 2.)

Seikkailumatkailu on luonnossa tapahtuvaa matkailua, sekä uusien ja autenttisten matkailukokemusten etsintää. Seikkailumatkailijat ovat määrittäneet matkakohteen valinnassa päätehtäväksi luonnonalueen kauneuden. Motiiveja seikkailumatkailulle ovat muun muassa rentoutuminen, sekä uusiin matkakohteisiin ja kulttuureihin tutustuminen. Seikkailumatkailu on jaettu kahteen kategoriaan aktiviteettien mukaan. Pehmeää seikkailumatkailua on muun muassa kulttuurikohteissa vierailu, vaeltaminen ja telttailu. Kova seikkailumatkailu sisältää esimerkiksi kiipeilyä ja vaeltamista. (Global Report on Adventure Tourism 2014, 10, 12, 14 - 15.)

Luontomatkailu on matkailua, jonka vetovoimaisuus ja aktiviteetit perustuvat oleellisesti luontoympäristöön ja siellä toteutettavaan toimintaan. Luontomatkailun käsite voi tarkoittaa periaatteessa kaikenlaista luontoympäristöissä tapahtuvaa matkailua, jossa luonto tavalla tai toisella on aktiviteetin perustana. Luontomatkailun on määritelty olevan yli vuorokauden kestävä lomamatka, joka suuntautuu luontoympäristöön, tai ulkoiluharrastukset toimivat oleellisesti matkustusmotiiveina. (Petäjistö & Selby 2011, 11.)

Pyörämatkailun on määritelty olevan myös elämysmatkailua (Pyöräilymatkailun Kehittämissstrategia 2009 - 2013 2008, 7). Kylänen (2013, 19 - 20) on tulkinut elämyksellisyyttä osana pyörämatkailua. Elämyksillä tarkoitetaan moniaistisia, merkityksellisiä ja unohtumattomia tunnekokemuksia. Parhaimmillaan hyvä elämyskokemus voi johtaa muuttumiseen kokijan ajattelutavassa ja toiminnassa. Matkailijat haluavat henkisiä avuja vietäväksi omaan arkeen. Suuri merkitys on tunteisiin vetoavilla tarinoilla, joihin on mahdollista samastua. Kokemukset, jotka muovautuvat osaksi ihmisten elämää ja arkea rikastaen sitä, vaikuttavat pitkään. (Kylänen 2013, 19 - 20.) Pyörämatkassa matkustaminen ja liikkuminen kohteessa ovat elämyksellinen osa matkaa. Pyörämatkailuun kuuluu autenttisten ja paikallisten kokemusten etsiminen. Pyörämatkalla kokemukset aitoudesta ja autenttisuudesta voivat olla voimakkaita. Matkustaminen tapahtuu hitaalla vauhdilla ja aikaa käytetään kohteisiin tutustumiseen. Pyörämatkailija ei ainoastaan näe, vaan kokee matkan kaikilla aisteillaan. (Räsänen 2014, 6, 34.)

3.2 Pyöräilylajit

Pyöräilylajit on jaettu kolmeen tyyppiin: maantiepyöräilyyn, retkipyöräilyyn ja tutustumispyöräilyyn. (Pyöräilymatkailun Kehittämissstrategia 2009 - 2013 2008, 3 - 4; Nousiainen 2012, 3 - 4.) Pyöräilymatkailun kehittämissstrategiassa vuosille 2009 - 2013 (2008, 3) on edellä mainittujen pyöräilylajien lisäksi listattu myös maastopyöräily. Nousiaisen (2012, 3) mukaan matkailullisesti suosituimpia pyöräilylajeja ovat tällä hetkellä maantiepyöräily ja retkipyöräily, mutta myös päivän kestävät pyöräajelut kohteessa ovat kasvattaneet suosiotaan.

Maantiepyöräilyssä käytetään kevytrakenteista pyörää, ja se on harrastajille ennen kaikkea kuntoilumuoto. Maantiepyöräily on tunnettu myös kilpapyöräilynä. Kevytrakenteista ja kaapearenkaista pyörää käytetään nopeaan ajoon, mutta se ei sovellu tavaroiden kuljettamiseen. Matkailullisesti maantiepyöräily on suosittua Euroopassa, jossa tukikohdasta tehdään erilaisia päivämatkoja. Maantiepyöräilyyn soveltuvat reitit ovat parhaimmillaan yhdestä kohteesta lähteviä ympyräreittejä, joiden pituus vaihtelee muutamasta kymmenestä kilometristä pariin sataan kilometriin. (Nousiainen 2012, 3.)

Maantiepyöräilyä tutumpi pyöräilylaji on retkipyöräily. Retkipyöräilyssä poljetaan eripituisia pyörämatkoja telttaa, ruoanvalmistusvälineitä ja muita varusteita mukana kuljettaen. (Nousiainen 2012, 3.) Tavoitteena on erilaisten kohteiden ja maisemien näkeminen ja kevyt kuntoilu. Pyöräilyssä käytetään apuna karttaa tai reittiselostetta ja hyödynnetään kaupallisten pyöräilyyn liittyvien palvelun tarjoajien tuotteita. Retkipyöräilyssä käytetään vakiopyörää, hybridiä, maantiepyörää tai maastopyörää. (Pyöräilymatkailun Kehittämisstrategia 2009 - 2013 2008, 3.) Päivämatkojen pituus vaihtelee noin 40 kilometrin ja 100 kilometrin välillä, maksimissaan 200 kilometriin. Retkipyöräilyssä ajetaan maantiepyöräilyä hitaammin ja keskimääräinen päivämatka on lyhyempi. Pyörämatkojen kestot voivat vaihdella kuukaudesta muutamaan päivään. Retkipyöräilyä voi harrastaa myös lasten kanssa, jolloin ajettavat päivämatkat ja retken kesto ovat lyhyempiä. Retkipyöräilyä voi harjoittaa päällystetyillä teillä ja sorateillä. (Nousiainen 2012, 3.) Tässä opinnäytetyössä keskitytään pyöräilylajeista retkipyöräilyyn.

Tutustumispyöräilyssä pyörää käytetään liikkumisvälineenä matkakohteessa, ja sen matkailullinen merkitys on kasvamassa. Tarkoituksena on tutustua matkakohteeseen ja sen lähialueeseen. Tutustumispyöräilyä on esimerkiksi majoitusliikkeiden pyörienvuokrauspalvelu, kokousmatkojen pyöräillen toteutettava oheistoiminta ja opastetut pyöräilykiertoajelut. (Nousiainen 2012, 3 - 4; Pyöräilymatkailun Kehittämisstrategia 2009 - 2013 2008, 3 - 4.)

Matkailun edistämiskeskus (Pyöräilymatkailun Kehittämisstrategia 2009 - 2013 2008, 3) on listannut neljänneksi pyöräilylajiksi maastopyöräilyn. Maastopyöräily käsittää useita alalajeja. XC eli cross-country-maastopyöräilyssä ajetaan helppokulkuisia maastoreittejä pitkin. Trailissa pyörät ovat hieman cross-country-pyöriä kookkaampia ja pyöräily on cross-country-pyöräilyä rennompaa. Enduro-pyöräilyssä ajetaan haastavia kivikkoisia ja juurakkoisia polkuja pitkin. Freeridella, eli vapaa-ajolla, tarkoitetaan kaikenlaista pyörän kanssa tempuilua. (Pyöräilymatkailun Kehittämisstrategia 2009 - 2013 2008, 3.)

3.3 Pyörämatkailijat

Pyörämatkailijoista suurin osa toteuttaa lomallaan eripituisia pyörä-, vaellus- tai melontaretkiä. Osa pyörämatkailijoista lomailee harrastaakseen ainoastaan pyöräilyä. Pyörämatka voi olla joko itse räätälöity matka tai valmis pakettimatka. Pyöräillen toteutettua yhden päivän kestävästä retkeilyä kutsutaan pyöräretkeksi. Pyöräilymatkalla tarkoitetaan useamman kuin yhden päivän kestävästä pyöräilyretkeä. Potentiaalsiin pyörämatkailijoihin lukeutuvat myös lähialueen asukkaat, jotka pyöräilevät päiväretkiä tai tekevät yön yli kestäviä retkiä. (Pyöräilymatkailun Kehittämisstrategia 2009 - 2013 2008, 3.) Esimerkiksi 24 kilometrin mittainen Tuusulanjärven pyöräilyreitti on suosittu paikkakuntalaisten keskuudessa (Räsänen 2014, 7). On todettu, että pyörämatkailija käyttää enemmän rahaa, kuin moottoriajoneuvolla liikkuva matkailija ja pyörämatkailija on valmis käyttämään rahaa lisäpalveluihin (Makkonen, Helminen & Yliskylä-Peuralahti 2007, 21; Räsänen 2014, 34).

Räsänen (2014, 7) on tulkinut keskimääräisten pyörämatkailijoiden olevan ilman lapsia paris-kunnittain pyöräileviä keski-ikäisiä, jotka ovat hyvin koulutettuja ja tienaa hyvin. Pyörämatkailijat on jaettu neljään kategoriaan, jotka ovat satunnaiset pyöräilijät, lyhyen päivämatkan pyöräilijät, pitkän matkan pyöräilijät ja aktiivipyöräilijät. Jako on tehty demografisten tekijöiden, harrastaneisuuden, matkan pituuden, motivaation ja suosituimman reittityypin perusteella. (Räsänen 2014, 7 - 11.)

Satunnaiset pyöräilijät ovat nuoria aikuisia ja senioreita. He ovat matkalla ystävien ja perheen kanssa. Harrastaneisuus ei ole aktiivista. Kokonaisen pyörämatkan kesto on pari tuntia. Satunnaiset pyöräilijät pyöräilevät hitaasti, alle 10 kilometrin tuntivauhtia ja pysähtyvät usein. Matkalle motivoi yhdessä oleminen ja tekeminen, sosiaalinen aktiviteetti, ulkoilusta ja luonnosta nauttiminen. Suosituimpia reittejä ovat hyväkuntoiset ja helpot reitit, kuten pyörätiet, polut, puistot ja maisematiet. Tyypillisesti satunnaiset pyöräilijät pyöräilevät kotipaikkakunnalla, vapaa-ajan asunnolla ja lomakohteissa. (Räsänen 2014, 8.)

Lyhyen päivämatkan pyöräilijät ovat varhaisessa keski-ikässä tai vanhempia. He tekevät pyörämatkoja yksin, ystävien tai perheen kanssa. Lapset ovat kouluikäisiä. Lyhyen päivämatkan pyöräilijät ovat satunnaisiin pyöräilijöihin verrattuna aktiivisempia harrastajia ja pyöräilevät usein. Päivämatkojen pituus on 30 - 40 kilometriä. Lyhyen päivämatkan pyöräilijät pyöräilevät reippaasti, noin 12 - 18 kilometrin tuntivauhtia ja pysähtyvät usein. Matkalle motivoi sosiaalinen aktiviteetti, liikunnasta ja ulkoilusta nauttiminen. Suosituimpia reittejä ovat pyöräilyreitit ja hyväkuntoiset polut ja muut reitit. He pyöräilevät kotipaikkakunnalla, vapaa-ajan asunnolla, lomakohteissa, sekä tekevät asiointi- ja vapaa-ajan matkoja. (Räsänen 2014, 9.)

Pitkän matkan pyöräilijät ovat keski-ikäisiä tai vanhempia. Pitkän matkan pyöräilijät matkavat yksin, ystävien tai perheen kanssa. Lapset ovat täysi-ikäisiä. Pitkän matkan pyöräilijät ovat aktiivisia harrastajia. Päivämatkan keskimääräinen pituus on 40 kilometriä. Pitkän matkan pyöräilijät pyöräilevät noin 14 - 20 kilometrin tuntivauhdilla ja pysähtyvät noin puoleentoista tunnin välein. Matkalle motivoi liikunnasta ja ulkoilusta nauttiminen, sekä sosiaalinen aktiviteetti. Pitkän matkan pyöräilijät nauttivat ajamisesta, ylä- ja alamäistä, sekä maaston muotojen muuttumisesta. Suosituimpia reittejä ovat pyöräilyreitit, sekä hyväkuntoiset polut ja muut reitit. (Räsänen 2014, 10.)

Aktiivipyöräilijöihin lukeutuu kaikenikäisiä aikuisia. Aktiivipyöräilijät pyöräilevät säännöllisesti harjoitellakseen tai ylläpitääkseen kuntoaan. Päivämatkat ovat pitkiä. Aktiivipyöräilijät pyöräilevät jopa yli 200 kilometriä päivässä. Aktiivipyöräilijät ajavat kovaa vauhtia, jopa yli 30 kilometriä tunnissa. Matkalle motivoi kuntoilun halu, elämysten kokeminen, kilpailuhenkisyys ja haasteiden hakeminen. Aktiivipyöräilijät suosivat pinnoitettuja reittejä, joilla on vähän liikennettä ja joiden pituus riittää esimerkiksi kahden viikon matkalle. Aktiivipyöräilijät nauttivat mäkisistä reiteistä, ja haasteellisista pitkistä nousuista ja laskuista. (Räsänen 2014, 11.)

3.4 Pyörämatkailureitit

Matkailun edistämiskeskus (Pyöräilymatkailun Kehittämisstrategia 2009 - 2013 2008, 4 - 5) on jaotellut pyöräilyreitit retki- ja maastopyöräilyreitteihin, maastopyöräilyreitteihin ja pyöräilytapahtumiin, joita ovat muun muassa Tour de Helsinki, Tour de Levi, Pirkan pyöräily, Kilpisjärvi-Tornio jokivarsipyöräily ja Myllyn pyöräily. Räsänen (2014, 15) on jaotellut pyöräilyreitit kahteen tyyppiin: retki- ja maastopyöräilyreitteihin ja EuroVelo-reitteihin, sekä valtakunnallisiin ja alueellisiin pyörämatkailureitteihin. Outdoors Finland -sivuilla (Pyöräily 2016) retki- ja maastopyöräilyreitit on jaettu valtakunnallisiin ja alueellisiin reitteihin, sekä EuroVelo-reitteihin. Matkailun edistämiskeskuksen (Pyöräilymatkailun Kehittämisstrategia 2009 - 2013 2008, 4) mukaan matkailullisesti tärkeimpinä retki- ja maastopyöräilyreiteinä voidaan pitää Saariston rengastietä, Kuninkaantietä ja Uudellamaalla sijaitsevia reittejä. Myös Ahvenanmaa on suosittu pyörämatkailijoiden keskuudessa (Nousiainen 2012, 5).

Valtakunnalliset reitit kulkevat suurien kaupunkien välillä tai Suomen merkittävien vesistöjen äärellä (Valtakunnalliset reitit 2016). Räsänen (2014, 17) on tulkinnut valtakunnallisiksi pyörämatkailureiteiksi seuraavat reitit: Helsinki - Tampere, Helsinki - Jyväskylä, Helsinki - Mikkeli, Turku - Oulu, Turku-Tampere, Kuninkaantie Turusta Helsingin kautta Lappeenrantaan, Saariston rengastie, Saimaan ympäri -kierros ja Hämeen härkätie, eli reitti Turun ja Hämeenlinnan välillä. Outdoors Finland (Valtakunnalliset reitit 2016) on määritellyt seitsemän valtakunnallista pyöräilyreittiä, jotka ovat osittain samat Räsänen (2014) tulkinnan kanssa: Helsinki - Tampere, Helsinki - Jyväskylä, Helsinki - Mikkeli, Itäinen Kuninkaantie Helsinki - Lappeen-

ranta, Läntinen Kuninkaantie Helsinki - Turku, Suur-Saimaan kierros ja Näätämo - Vaalimaa. Valtakunnallisten pyörämatkailureittien kokonaispituus on noin 20 000 kilometriä ja ne ovat nähtävissä Pyöräily GT -kartoilla. Pyöräily GT -karttasarjat ovat Karttakeskuksen julkaisemia, ja valtakunnallisten pyöräilyreittien lisäksi karttoihin on painettu paikallisia pyöräilyreittejä (Kartat ja oppaat 2015). Valtakunnalliset reitit on merkitty maastoon ruskeapohjaisilla reitti-merkeillä ja numeroilla. Opasteet ovat vanhentuneita ja puutteellisia heikon ylläpidon vuoksi. Tarkoituksena on, että reitit pyritään lähivuosina viitoittamaan valtakunnallisesti yhtenäiseksi uusilla opasteilla. (Nousiainen 2012, 4; Räsänen 2014, 17.)

Alueellisten retkipyöräilyreittien varrella sijaitsevat jokaisen alueen merkittävimmät nähtävyydet ja luontokohteet. Outdoors Finland (Alueelliset reitit 2016) on esitellyt 18 erilaista alueellista retkipyöräilyreittiä. Yksi alueellinen reitti on Itä-Uudenmaan kierros, jonka sijaitsee muun muassa maailmanperintökohde Struven ketju, Sipoon vanha kirkko ja Vantaanjokivarvi. Reitin kesto on kuusi päivää ja kokonaispituus 259 kilometriä. Lyhyt alueellinen reitti on esimerkiksi Etelän Aarre, Hanko. Reitin kesto on noin kaksi tuntia ja kokonaispituus 19 kilometriä, jonka aikana pyöräilijä näkee muun muassa Hangon Casinon, satamat ja Hangon museon. (Etelän Aarre, Hanko 2016; Itä-Uudenmaan kierros 2016.)

Matkailun edistämiskeskuksen (Pyöräilymatkailun Kehittämisstrategia 2009 - 2013 2008, 4) ja Outdoors Finlandin (Pyöräily 2016) mukaan retkipyöräilyreitteihin kuuluvat EuroVelo-reitit. EuroVelo-pyöräilyreitiverkostoon kuuluu 14 reittiä, jotka kulkevat Euroopan läpi. Reitien koordinoinnista vastaa Euroopan pyöräilijöiden liitto. Suomessa kulkee kolme EuroVelo-reittiä. EuroVelo 10 kulkee Vaalimalta Kuninkaantietä pitkin Helsingistä Turkuun, ja Turusta länsirannikkoa myötäillen Tornioon saakka. EuroVelo 11 kulkee Helsingistä Jyväskylään, Kuopioon, Kajaaniin, Ouluun, Rovaniemelle, Ivaloon ja päätepisteeseen Karigasniemelle. EuroVelo 13, nimeltään Rautaesirippu eli Iron Curtain Trail, kulkee Vaalimalta itärajan suuntaisesti Jäämerelle. (Räsänen 2014, 16.)

Räsänen (2014, 15) mukaan pyörämatkailureitit voidaan jakaa jana- ja ympyräreitteihin. Jana-reitin aloitus- ja lopetuspiste sijaitsevat eri kohteissa. Ympyräreitin aloitus- ja lopetuspiste ovat samassa kohteessa. Pyörämatkailualueella on sekä ympyräreittejä että jana-reittejä, ja niihin on liitetty julkisen liikenteen palveluita. Jana-reitin suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota sen saavutettavuuteen. Reitien käyttötarkoitus vaikuttaa sen pituuteen. Useamman päivän kestävä pyörämatka vaatii pituudeksi vähintään noin 100 kilometriä. Keskiaverto pyörämatkailija ajaa päivässä noin 15 - 35 kilometriä, jolloin viikon kestävä matkalle riittäisi 100 kilometrin reitti tai reitistö. (Räsänen 2014, 15 - 16.)

3.5 Pyörämatkailureitin suunnittelu

Pyörämatkailureitin suunnittelussa on huomioitava useita asioita, jotta reitti palvelee pyörämatkailijan tarpeita. Pyörämatkailureitin tai -reitistön tärkein tekijä on sen johdonmukaisuus. Johdonmukaisesti etenevällä reitillä pyöräilijä voi keskittyä matkaan ja matkasta nauttimaan. (Räsänen 2014, 15.) Räsänen (2014, 18 - 24) on listannut pyörämatkailureitin suunnittelun sisältävän kahdeksan osa-alueita.

Ensimmäinen alue pyörämatkailureitin suunnitteluprosessissa on reitin elämyksellisyys. Reitti tulee rakentaa elämyksien varaan, koska matkalla koettuja ja nähtyjä asioita matkailija muistelee jälkikäteen. Pyörämatkailija nauttii kansallisista ja kulttuurisista maisemista, syksyisistä viljapelloista, kukkivista niityistä ja sinisinä kimaltavista vesistöistä. Pyörämatkailija ei ainoastaan näe ympärillä olevaa maisemaa. Kokonaiselämyksen syntyyn vaikuttavat myös maut, tuoksut ja äänet. Hyvän reitin tunnusmerkki on mutkaisuus. Kartalla mutkainen reitti näyttää hyvältä ja mutkaista reittiä on miellyttävämpi polkea. Reitit suunnittelussa tulee muistaa kohtuullisuus. Ydinreitin pituus kasvaa turhan suureksi ja reitistä tulee liian mutkainen, mikäli reitti koostetaan yksittäisistä kohteista. (Räsänen 2014, 18.)

Toinen suunnittelun osa-alue on reitin rakentaminen matkailutuotteeksi ja riittävien palvelujen turvaaminen pyörämatkailureitille. Reitti koostuu kauniista maisemista ja useista matkailukohteista. Reitit suunnittelussa kartalle tulee sijoittaa elämyskohteet ja matkailukohteet. Elämyskohteita ovat esimerkiksi maisemakohteet ja matkailukohteisiin lukeutuvat nähtävyydet, käynti- ja majoituskohteet. Kohteista tulee valita tärkeimmät, joiden kautta reitti kulkee. Karttamateriaalin informaatio-osioon sijoitetaan tiedot kaikista kohteista, joihin pyöräilijä voi halutessaan tutustua. Majoituskohteiden määrää reitin varrella päätettäessä tulee arvioida reitin suosittuus tulevaisuudessa. Reitit markkinapotentiaali kasvaa, mitä tiheämmin majoitus- ja taukopaikkoja reitin varrella sijaitsee. Taukopaikkojen vähyys vaikuttaa suoraan matkailijamäärään ja vähäiset pyöräilijät ovat todennäköisesti hyväkuntoisia aktiiviharrastajia, jotka käyttävät vähän palveluja. Suosituksena on, että majoituskohteita tulisi sijaita 30 kilometrin välein. Helpoilla reiteillä taukopaikkoja tulee sijaita noin 10 kilometrin välein ja vaativilla 15 - 20 kilometrin välein. Taukopaikat ovat kaupallisia palveluja, kuten huoltamoita, kahviloita tai ravintoloita. Pyöräilijällä tulee olla 20 - 30 kilometrin välein mahdollisuus ruoan ja juoman ostamiseen, syömiseen ja wc:ssä käymiseen. Taukopaikkojen sijoittelussa tulee huomioida paikan maisemallinen viehättävyys ja varmistaa muiden pyöräilijöiden ohiajamisen vaivattomuus. Pitkän reitin varrella tulee olla katettu taukopaikka, jossa on pyöräkatos, penkit, pöytä ja wc. (Räsänen 2014, 18 - 20.)

Palvelujen turvaamisessa on huomioitava pyörien huolto ja pyörävuokraus. Aktiivipyöräilijä kaipaa tietoa pyörähuolto- ja pesupisteistä, ja satunnainen pyöräilijä pyörävuokraus-

sesta. Pyörämatkailureitin ei tarvitse kulkea palvelujen kautta, mutta karttamateriaalin reitimerkintöihin tulee sisällyttää tiedot vuokraus- ja huoltopisteistä. (Räsänen 2014, 20, 32.)

Kolmas suunnittelun osa-alue on reitin ylläpito ja huolto. Hyvin suunniteltu ja toteutettu reitti helpottaa ylläpitoa. Investoiminen kannattaa kohdentaa niihin reitteihin, joiden ylläpito ja huolto pystytään varmistamaan. Retkipyöräilyreitit ovat yleensä maanteillä, jolloin niitä ei tarvitse tarkistaa usein. Retkipyöräilyreitit tulisi tarkistaa läpi kerran vuodessa. Reittien ylläpitoa ja huoltoa varten on laadittava suunnitelma, jossa on huomioitu henkilöstölliset ja taloudelliset resurssit. (Räsänen 2014, 20 - 21.)

Pyörämatkailureitin suunnittelun neljäs osa on reitin saavutettavuus. Saavutettavuus lisää reitin käyttöarvoa. Reitin aloitus- ja lopetuspisteisiin tulee päästä joko pyörällä, omalla autolla tai julkisen liikenteen kulkuneuvoilla. Potentiaalisten matkailijoiden määrä vähenee, mikäli reitti alkaa ja päättyy eri pisteisiin, tai aloitus- ja lopetuspisteisiin ei ole mahdollista päästä julkisen liikenteen avulla. Karttamateriaalissa tulee olla tieto miten reitille pääsee. Tärkeimpiä tietoja ovat GPS-koordinaatit, julkisen liikenteen yhteydet, paikoitustiedot ja reitin aloituspisteen osoitetiedot. (Räsänen 2014, 21.)

Luokittelu on pyörämatkailureittien suunnittelun viides osa-alue. Suomessa retkipyöräreiteille ei varsinaisesti ole olemassa valmista luokitusta, mutta pyörämatkailija tarvitsee tiettyjä tietoja, jotta voi valita itselleen sopivan reitin. Pyöräilijän löydettävissä tulee olla vähintään seuraavat tiedot: reittiprofiili, reitin pituus kilometreissä, nousujen ja laskujen määrä metreissä, maisemakohteet ja nähtävyydet, sekä saavutettavuus. Muita pyöräilijää kiinnostavia tietoja ovat majoituskohteiden määrä, vaaralliset ja vaikeat osuudet ja kohteet, sekä liikenteen määrä. On hyvä ilmoittaa myös pisin majoituskohteiden välinen etäisyys. (Räsänen 2014, 21, 33.)

Reitin nimeäminen on kuudes osa suunnitteluprosessia. Reitin nimi havainnollistaa reitin teemaa. Nimi voi perustua esimerkiksi reitin haastavuuteen, reitin varrella sijaitseviin kohteisiin tai maisemiin. Rautaesirippu-reitti kulkee Suomen entistä itärajaa pitkin ja Euroopan halki, Turun saaristossa oleva Saariston rengasreitti havainnollistaa reitin muotoa ja Tuusulanjärven reitti ilmentää reitin sijaintia. Reitin nimeä on suositeltavaa käyttää samassa kirjoitusasussa kaikessa materiaalissa: markkinointimateriaalissa, opastauluissa, viitoissa ja kartoissa. Nimen yhteyteen on mahdollista liittää kuvia ja videoita. (Räsänen 2014, 21.)

Turvallisuudesta huolehtiminen on suunnittelun seitsemäs osa-alue. Reitin turvallisuuteen ja turvalliseen käyttäjäkokemukseen vaikuttaa liikenteen määrä tiellä, erityisesti raskaan liikenteen määrä. Vilkkaasti liikennöidyllä tiellä syntyvä melu vaikuttaa matkan miellyttävyyteen. Raskas liikenne synnyttää ilmavirtoja, jotka leveistä pientareista huolimatta vaikuttavat pyö-

rän kulkuun. Pientareen leveys vaikuttaa pyöräilijän turvallisuuteen. Asfaltoidulta tieltä on usein pudotus sorapientareelle, jolloin pudotus voi aiheuttaa pyörän kaatumisen. Mikäli tiellä on kapea ja jyrkkä piennar, pyöräilijä hakeutuu kesemmälle tietä, mikä synnyttää vaaratilanteita. Sorapäälysteisellä tiellä ohi ajavat autot muodostavat hiekkapölyä ja autonrenkaat irrottavat maasta kiviä. Sade muodostaa tiehen railoja ja kuoppia. Alamäessä sora voi luistaa renkaiden alla. (Räsänen 2014, 22.)

Viimeinen pyörämatkailureittien suunnittelun osa-alueista on viitoittaminen ja opastaminen. Reittien viitoittamisen merkitys on tänä päivänä korostunut. Kaupungistunut sukupolvi voi kokea luontokokemuksen jopa pelottavaksi. Matkailijat hakevat yhä enemmän valmiiksi suunniteltuja ja luokiteltuja rengasreittejä, joiden varrella on mielenkiintoista nähtävää. Hyvin toteutetulla viitoituksella ja opastuksella on vaikutus käyttäjäkokemukseen. Viitoitus ja opastus ohjaavat polkijan ongelmitta reittiverkoston läpi, kertoo reittiverkostosta ja koko alueesta. Viitoituksen lähtökohta on, että pyöräilijän ei tarvitse pysähtyä etsimään oikeaa reittiä. Viitoja tai merkintöjä tulee olla riittävästi, ja viitoituksen on oltava selkeä ja looginen. Ensin tulee valita runkoväylät eli pääurat, ja viitoittaa ne. Reitin varrella olevat tärkeimmät kohteet, eli kiintopisteet, on viitoitettava reitiltä. Viitoituksen ja reittimerkintöjen on oltava yhteneviä karttamateriaalin kanssa GPS-laitteessa, älypuhelimessa ja painetussa kartassa. Hyvän suunnittelun lähtökohta on opastekokonaisuus, joka muodostuu reiteistä, reitistöistä, reitistöjen viitoista, opasteista ja merkinnöistä. Opastaulusta on mahdollista nähdä koko reitti tai reittiverkosto. Tärkeitä tietoja ovat suositeltava kiertosuunta, reitin pituus, luokittelu, liittyvät alueella oleviin muihin reitteihin tai reitistöihin, reitin varrella sijaitsevat kohteet ja reitin aloitus-, lopetus- ja poistumispisteet. Reittiä teemoittavat informaatio-opasteet, jotka voivat kertoa esimerkiksi alueen eläimistöstä ja kohteen historiasta. (Räsänen 2014, 23 - 24.)

Pyörämatkailusuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota edellä esiteltyjen osa-alueiden lisäksi muutamiin muihin asioihin. Kohderyhmän määrittäminen on keskeistä suunnitteluprosessissa. Parhaan asiakaskokemuksen voi tarjota, kun tietää mitä asiakkaat haluavat. Suurimmat markkinat ovat satunnaisten pyöräilijöiden kohdalla, mutta aktiivipyöräilijöiden markkinat ovat kasvussa. Molemmat ryhmät kaipaavat etukäteen reittitietoja, esimerkiksi reittien lähtöpisteistä ja reittien haasteellisuudesta. Aktiivipyöräilijät tarvitsevat tietoa muusta tekemisestä, jota voi liittää pyöräilyn oheen. Satunnaiset pyöräilijät tarvitsevat enemmän vaikuttavaa markkinointia ja informaatioita kohteesta. He harrastavat muita aktiviteetteja loman aikana ja ovat joustavampia päiväohjelman ja suunnitelmien suhteen. (Räsänen 2014, 32.)

Pyörämatkailijat etsivät ja käyttävät tietoa matkan kaikissa vaiheissa. Monikanavaisuuteen panostaminen on tärkeää, koska tietoa hyödynnetään internetistä, mobiililaitteista, sekä tulostettavista ja painetuista kartoista ja oppaista. (Räsänen 2014, 33.) Pyöräilyreiteistä puhuttaessa kartta on ensimmäinen ja tärkein informaation jakelumuoto. Perinteinen paperikartta

on saanut rinnalleen erilliset GPS-laitteet, älypuhelimet sekä internet-kartat. Sähköisten karttojen käyttö on lisääntynyt huomattavasti, mutta lähes jokaiselta pyöräilijältä löytyy myös paperikartta. Käyttöön halutaan yleensä molemmat vaihtoehdot. Tärkeimmiksi karttamerkinnöiksi ovat osoittautuneet virkistys- ja levähdyspaikat, majoituspaikat, vaikeakulkuiset paikat ja tien pinta, nähtävyyshkohteet, korkeuskäyrä, leirintäalueet sekä pyörän huolto. (Moisio 2013, 11 - 12.)

3.6 Pyörämatkailun haasteet ja mahdollisuudet Suomessa

Suomessa pyöräilyn perusasiat ja olosuhteet pyöräilyyn ovat kunnossa (Pyöräily 2015; Vaismaa, Rantala, Karhula, Luukkonen, Metsäpuro & Mäntynen 2011, 8). Kehityskohteita on muun muassa liikennejärjestelmässä ja pyöräilyinfrastruktuurissa. Suomen kaupungeissa pyöräily ja kävely eivät ole aidosti osa liikennejärjestelmää. Suunnittelua on tehty pääsääntöisesti auto liikenteen ehdoilla, jonka sivutuotteena on syntynyt pyöräily- ja kävelyväyliä. (Vaismaa ym. 2011, 8.) Nousiaisen (2012, 4) mukaan Suomessa pyöräilijät rinnastetaan jalankulkijoihin, ulkomailla vahvuutena on näiden kahden liikkumismuodon erottaminen toisistaan. Vaismaa ym. (2011, 8) ovat tehneet samankaltaisen tulkinnan. He ovat todenneet Suomen olevan jäljessä keskieuropalaista tasoa etenkin pyöräilyinfrastruktuurissa. Pyöräilijät joutuvat käyttämään pääsääntöisesti jalkakäytävätasoisia ratkaisuja. Pyöräteiden toteutus saattaa olla puutteellinen: pyörätiet voivat päättyä yllättäen tai pysäköintimahdollisuuksia ei ole. Lisäksi risteys- ja väistämissäännöt ovat puutteelliset, jolloin autoilijat ja pyöräilijät eivät välttämättä tiedä kuka on väistämisvelvollinen. (Vaismaa ym. 2011, 8.)

Kansainvälisestä näkökulmasta Suomi on edelleen kovin tuntematon pyöräilymaa (Kansainvälinen luontomatkailututkimus 2010, 35; Pyöräilymatkailun Kehittämisstrategia 2009 - 2013 2008, 5; Räsänen & Saari 2004, 3). Pyörämatkailun kehittämistyössä tulisi keskittyä reittien vetovoimatekijöihin, turvallisuuteen, reitteihin ja reittien varrella oleviin palveluihin. Suomessa aktiviteettimatkailuun liittyviä ongelmia ovat tuotteistamisen, pitkäjänteisyyden ja jakelutieosaamisen puute, sekä toiminnan suunnittelemattomuus. Panostusta kaivataan tuote- ja markkinaosaamiseen. Tulevaisuudessa markkinoinnissa ja tuotekehityksessä pyöräilytahtumia tulisi hyödyntää paremmin, sekä uusien pyörämatkailutapahtumien järjestämistä tulisi lisätä. (Pyöräilymatkailun Kehittämisstrategia 2009 - 2013 2008, 6, 9; Räsänen & Saari 2004, 3.)

Suomen monipuolista luontoa, vaihtelevia maisemia, sekä alueellisia erityispiirteitä tulisi entistä paremmin hyödyntää pyörämatkailussa. Erilaisia teknologisia sovelluksia tulee liittää entistä enemmän osaksi pyörämatkailua, esimerkiksi paikannusta, karttoja ja reittien suunnittelua. Olemassa olevien reittien tulisi olla käytettävissä ympäri vuoden. Tämä loisi mahdollisuuksia erottuvien matkailutuotteiden räätälöintiin. Esimerkiksi talvipyöräilystä voisi rakentaa

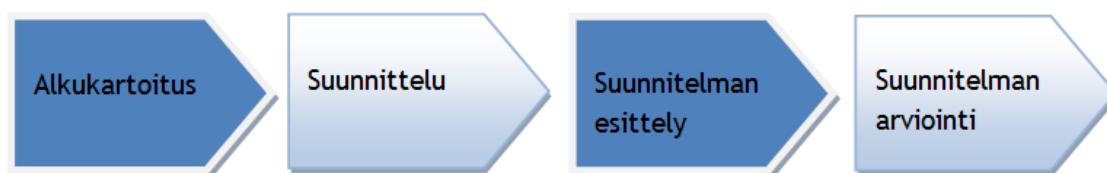
matkailutuotteen. Pyöräilykeskusten rakentamista tulisi myös harkita. (Pyöräilymatkailun Kehittämistrategia 2009 - 2013 2008, 5 - 6.)

Potentiaalisten asiakasryhmien tunnistaminen, tavoittaminen ja oikea hyödyntäminen ovat tärkeitä tekijöitä pyörämatkailun toteuttamisessa. Potentiaalisia asiakkaita on paljon lähimarkkinoilla ja Keski-Euroopassa. Kotimaisen potentiaalin lisäksi tämän potentiaalin oikeanlainen hyödyntäminen on tärkeää. Kotimaista kysyntää tulisi kasvattaa myös kestävän matkailun näkökulmasta. (Pyöräilymatkailun Kehittämistrategia 2009 - 2013 2008, 6.)

Pyöräilyn kauaskantoinen kehittäminen vaatii laajaa yhteistyöverkostoa ja edellyttää yhteistyötä erityisesti julkisen ja yksityisen sektorin välillä. Pyörämatkailun toteuttamista ja kehittämistä hankaloittaa hajallaan olevat pyörämatkailun parissa toimivat yritykset. Aluerajat ovat vahvat ja koordinointi on haastavaa. Maaseutu autioituu, jonka seurauksena ylläpidettyjen pysähdyspaikkojen, palveluiden ja paikalliselämän määrä on vähentynyt. Reittien ja opasteiden ylläpito on todettu olevan puutteellista. Reittien, reittien luokittelun, viitoitusten ja karttojen laatimiseen ja ylläpitämiseen tarvitaan yhteistyötä. Toimien painopiste tulisi olla nykyisten reittien laadun kohottamisessa. (Pyöräilymatkailun Kehittämistrategia 2009 - 2013 2008, 6; Räsänen & Saari 2004, 3.)

4 Pyörämatkailusuunnitelman laadintaprosessin kuvaus

Pyörämatkailusuunnitelman laadintaprosessi koostuu neljästä vaiheesta (Kuvio 1). Ensimmäisessä vaiheessa määritettiin Vihdin pyörämatkailuprojektiin liittyvät tärkeimmät pyörämatkailun suunnittelun osa-alueet. Toisessa vaiheessa laadittiin keskeisimmille suunnittelun osa-alueille sisältöä ajatellen Vihtiä pyörämatkailukohteena. Kolmas vaihe koostui pyörämatkailusuunnitelman esittelystä. Neljännessä vaiheessa pyörämatkailusuunnitelma arvioitiin kolmesta näkökulmasta.



Kuvio 1: Pyörämatkailusuunnitelman laadintaprosessin kuvaus

Aluksi kartoitettiin ne pyörämatkailusuunnittelun osa-alueet, joihin keskitytään pyörämatkailusuunnitelman laadinnassa. Tässä alkukartoituksessa käytettiin tutkimusmenetelmänä haastatteluun pohjautuvaa kirjallista lausuntoa, jonka avulla pyrittiin samaan laajaan näkökulmaan pyörämatkailureittien toteutukseen osallistuvilta edustajilta. Alkukartoituksessa haluttiin sel-

vittää reitin rakentajien näkökulmia. Alkukartoituksen tuloksena saatiin keskeisimmät osa-alueet Vihdin pyörämatkailun suunnitteluprojektiin.

Alkukartoituksen jälkeen toteutettiin suunnittelu. Vaihe toteutettiin ryhmätyöskentelynä, jonka tarkoituksena oli laatia suunnittelun osa-alueille sisältöä. Tässä vaiheessa menetelmänä käytettiin kolmen osallistujan ryhmäkeskustelua. Toisessa vaiheessa haluttiin selvittää pyörämatkailureitin käyttäjien näkökulmia. Ryhmäkeskustelun tulokset kirjattiin ennalta laadituille kahdeksalle erilliselle vastauslomakkeelle, joista jokainen käsitteli yhtä suunnittelun osa-alueita. Vaiheen tarkoituksena oli selvittää millä tavalla osa-alueet ovat toteutettavissa Vihdissä.

Kolmantena vaiheena oli suunnitelman esittely. Suunnitelman laadinnassa hyödynnettiin alkukartoituksesta ja suunnittelu-vaiheesta saatuja ja analysoituja tuloksia. Suunnitelmassa pyrittiin nostamaan esiin ne osa-alueet, joita tutkimusmenetelmissä saatujen tulosten, sekä pyörämatkailua käsittelevien lähteiden perusteella voidaan pitää keskeisimpinä asioina Vihdin pyörämatkailun suunnittelussa. Suunnitelma on havainnollistettu taulukkona ja kirjallisessa muodossa.

Neljäntenä vaiheena oli suunnitelman arviointi, joka toteutettiin kolmikanta-arviointina. Suunnitelman arvioijina toimivat Vihdin matkailuyhdistyksen edustaja, vihtiläinen polkupyöräliikkeen yrittäjä ja Vihdistä kotoisin oleva pyöräilyharrastaja. Arviointi toteutettiin arviointilomakkeen avulla, jossa osa-alueet arvioitiin numeerisesti asteikolla yhdestä viiteen. Numeerisen arvioinnin lisäksi osa-alueita pyydettiin kommentoimaan kirjallisesti. Arvioinnin avulla pyrittiin selvittämään suunnitelman onnistuneet osa-alueet, sekä mahdolliset puutteet tai epäolennaisuudet. Vaiheiden raportointi on toteutettu systemaattisesti ja tuloksena saadut näkemykset on esitelty vaiheittain.

4.1 Suunnittelun lähtökohdat

Suunnittelun lähtökohtina toimivat aiemmin esitellyt Räsänen (2014) määrittämät kahdeksan keskeistä osa-alueita pyörämatkailureitin suunnittelussa. Pyörämatkailureitin suunnittelun osa-alueet ovat reitin elämyksellisyys, reitin rakentaminen matkailutuotteeksi ja riittävien palveluiden turvaaminen, reitin ylläpito ja huolto, reitin saavutettavuus, reitin luokittelu, reitin nimeäminen, turvallisuudesta huolehtiminen, sekä viitoittaminen ja opastaminen.

Pyörämatkailureitit ja -alueet ovat erilaisia sisältäen erilaisia kohteita ja palveluita. Tästä syystä Räsänen (2014) esittelemiä suunnittelun osa-alueita ei voida hyödyntää Vihdin pyörämatkailusuunnitelmassa sellaisenaan. Pyörämatkailusuunnitelman laadintaprosessiin valittiin jokaiseen vaiheeseen niihin soveltuvat tutkimusmenetelmät, joita hyödyntämällä Räsänen

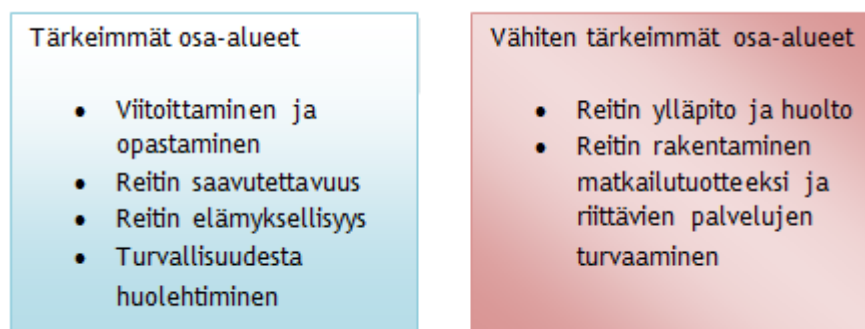
(2014) esittelemistä pyörämatkailureitin suunnittelun osa-alueista valikoitiin keskeisimmät ja niitä kehitettiin Vihdin matkailuyhdistykselle laadittavaan pyörämatkailusuunnitelmaan. Alkukartoituksen tarkoituksena oli rajata kahdeksasta osa-alueesta keskeisimmät, ryhmäkeskustelussa tarkoituksena oli tuottaa pyörämatkailusuunnitelmaan sisältöä ja arvioinnin tarkoituksena oli selvittää pyörämatkailusuunnitelman toimivuus.

4.2 Alkukartoitus

Alkukartoituksessa selvitettiin pyörämatkailureitin suunnittelun kahdeksasta osa-alueesta keskeisimmät Vihdin pyörämatkailusuunnitelmaan. Alkukartoituksessa haluttiin selvittää reitin rakentajien näkökulmia. Vastaajiksi alkukartoitukseen valittiin Vihdin matkailuyhdistyksen, Vihdin liikuntapalveluiden ja kyläyhdistyksen edustajat. Tärkeimmät suunnittelun osa-alueet selvitettiin käyttämällä haastatteluun pohjautuvaa kirjallista lausuntoa. Haastateltavia pyydettiin kertomaan oma näkemys kustakin osa-alueesta, sekä pyydettiin asettamaan osa-alueet tärkeysjärjestykseen reitin rakentajan näkökulmasta. Tärkeysjärjestykseen asettamisessa vastaajat saivat halutessaan jättää osa-alueita pois listauksesta, mikäli kokivat ne epäolennaisina. Kartoitus toteutettiin Vihdin kunnantalolla järjestetyssä pyörämatkailun keskusteluillan maanantaina 29.2.2016.

Hirsjärvi ym. (2005, 193) havainnollistavat haastattelun olevan ainutlaatuinen menetelmä kerätä tietoa. Haastattelu on joustava kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä, koska siinä ollaan kielellisessä vuorovaikutuksessa tutkittavan henkilön kanssa. Kvalitatiivisen eli laadullisen tutkimuksen lähtökohtana on kuvata moninaista todellista elämää, ja aineistoa kerätään todellisissa tilanteissa sekä luonnollisissa ympäristöissä. Kvalitatiivinen tutkimus on menetelmänä joustava, koska tutkimussuunnitelmia ja tutkimusta muutetaan olosuhteiden mukaisesti. (Hirsjärvi ym. 2005, 152, 155.) Haastattelun avulla haastateltava voi tuoda esiin sellaisia asioita, joita pitää itse tärkeänä. Kun halutaan syventää saatavia tietoja ja selventää vastauksia, haastattelu on oivallinen tutkimusmenetelmä. (Hirsjärvi ym. 2005, 193 - 194.) Tässä opinnäytetyössä käytettiin tutkimusmenetelmänä haastatteluun pohjautuvaa kirjallista lausuntoa, jossa haastateltavien lausunnot kirjattiin erillisille vastauslomakkeille. Käytetty tutkimusmenetelmä on lähellä Hirsjärven ym. (2005, 197) havainnollistamaa strukturoitua haastattelua eli lomakehaastattelua. Strukturoidussa haastattelussa käytetään lomaketta, jossa kysymykset ja väitteet esitetään määrättyssä järjestyksessä. (Hirsjärvi ym. 2005, 197.) Tässä opinnäytetyössä käytetty haastattelumenetelmä ei ollut yhtä tarkasti säädely kuin strukturoitu haastattelu. Haastattelun avulla pyrittiin saamaan vastaajien näkökulmat ja mielipiteet selville siten, että pyörämatkailusuunnittelun osa-alueisiin oli mahdollista palata haastattelun edetessä.

Haastatteluun pohjautuvien kirjallisten lausuntojen vastauksissa reitin elämyksellisyys koettiin tärkeäksi tekijäksi. Paikallisuus, paikallisten kohteiden valinta ja tarinallisuus ovat keskeisessä roolissa elämysten muodostumisessa. Riittävien palveluiden turvaamisessa keskeisimmäksi tekijäksi muodostui ruokapalveluiden turvaaminen. Vastauksissa mainittiin reittien ylläpitoon ja huoltoon liittyvinä tärkeitä tekijöinä talkootyö ja kyläyhdistysten välinen yhteistyö. Reitin saavutettavuuteen liittyen vastauksissa koettiin tärkeäksi useat lähtöpisteet sekä ympyräreitit, jolloin reitille on vaivatonta saapua esimerkiksi autolla. Reitin luokitteluun vastasi vain yksi edustaja, joka ehdotti reittien luokittelua kolmeen kategoriaan: helppo, keski-vaikea ja vaikea. Reitin nimeäminen oli kaikkien vastanneiden mielestä tärkeää. Vastauksissa reitin nimen mainittiin olevan oleellinen osa mielikuvan rakentumisessa, kertovan reitistä ja olevan osa markkinointia. Reitin nimeämisen lisäksi turvallisuudesta huolehtiminen, sekä viitoittaminen ja opastaminen koettiin yhtenä tärkeimmistä osa-alueista.



Kuvio 2: Alkukartoituksen tulokset

Alkukartoituksessa saadut keskeisimmät tulokset on esitelty Kuviossa 2. Osa-alueiden tärkeysjärjestys vaihteli vastanneiden kesken. Vihdin matkailuyhdistyksen edustajan mielestä tärkein osa-alue pyörämatkailusuunnittelussa on turvallisuudesta huolehtiminen, jonka Vihdin liikuntapalveluiden edustaja oli määrittänyt tärkeysjärjestyksessä loppupäähän. Vihdin liikuntapalveluiden edustaja koki tärkeimmäksi pyörämatkailureitin luokittelun, joka oli Vihdin matkailuyhdistyksen edustajan mielestä vähiten tärkein osa-alue. Kyläyhdistyksen edustaja valitsi tärkeimmäksi tekijäksi viitoittamisen ja opastamisen. Kyläyhdistyksen edustaja oli listannut tärkeysjärjestykseen vain kolme osa-aluetta, jotka olivat viitoittaminen ja opastaminen, elämyksellisyys ja saavutettavuus. Tärkeimmiksi tekijöiksi kaikissa vastauksissa koettiin viitoittaminen ja opastaminen, reitin saavutettavuus, reitin elämyksellisyys ja turvallisuudesta huolehtiminen. Vähiten tärkeimmiksi osa-alueiksi koettiin reitin ylläpito ja huolto, sekä reitin rakentaminen matkailutuotteeksi ja riittävien palveluiden turvaaminen.

4.3 Suunnittelu

Toisessa vaiheessa suunniteltiin ja tuotettiin sisältöä Vihdin pyörämatkailusuunnitelmaan. Vaihe toteutettiin ryhmäkeskusteluna ja ryhmäkeskustelussa pyrittiin selvittämään pyörämatkailureittien käyttäjien näkökulmia. Keskustelu toteutettiin tiistaina 22.3.2016 ja suunnitteluun osallistui kolme henkilöä, kaksi miestä ja yksi nainen. Miehet ovat vihtiläisiä ja nainen on kotoisin Pohjanmaalta, mutta on sittemmin muuttanut Vihtiin. Osallistujat valittiin ryhmäkeskusteluun pyöräily- ja retkeilyharrastusten vuoksi. Paikkakunnan tunteminen, sekä vanhojen ja uusien näkökulmien yhdistäminen koettiin tärkeäksi pyörämatkailusuunnitelman laatimisprosessissa.

Ruusuvuori ja Tiittula (2005, 229) havainnollistavat ryhmäkeskustelun olevan järjestetty keskustelutilaisuus, jossa kutsuttu ryhmä ihmisiä keskustelee valikoiduista aiheesta vapaamuotoisesti. Ryhmäkeskustelu kestää tietyn ajan, yleensä noin kaksi tuntia. Ryhmän muodostaminen on keskeistä ryhmäkeskustelun toteuttamisessa. On tärkeää saada mahdollisimman hyvä otos osallistujia ryhmäkeskusteluun. Ryhmäkeskustelussa keskeistä on vuorovaikutus. Vuorovaikutuksen syntyyn vaikuttaa esimerkiksi tuntevatko keskustelijat entuudestaan ja ovatko he samassa asemassa. Ryhmäkeskustelu on tutkimusmenetelmänä lähellä ryhmähaastattelua, mutta ryhmäkeskustelu on ryhmähaastattelua verrattuna vapaamuotoisempi. Keskustelua käydään tietystä aihealueesta, viitekehyksen rajoittamana. Ryhmäkeskustelussa kysymykset muovautuvat tilanteen mukaisesti ja jatkokysymykset ovat riippuvaisia keskustelijoiden vastauksista. Perinteisessä ryhmähaastattelussa haastattelijan rooli on esittää kysymys, johon osallistuja vastaa, ja jonka jälkeen seuraa uusi kysymys. (Ruusuvuori & Tiittula 2005, 223, 229.)

Ryhmäkeskustelu toteutettiin osallistavan kehittämisen menetelmin, jolloin osallistujat yhdessä keskustelivat eri osa-alueista ja kirjasivat vastauksia etukäteen laadituille vastauslomakkeille. Pyörämatkailun suunnittelun kahdeksan osa-alueetta oli jaettu jokainen omalle lomakkeelle, joihin osallistujat kirjasivat yhteistyössä laaditut vastaukset. Opinnäytetyön tekijän rooli oli auttaa keskustelun etenemisessä ja vastata tarvittaessa tarkentaviin kysymyksiin. Ryhmäkeskustelu kesti noin tunnin. Ryhmäkeskustelun tulokset on esitelty Taulukossa 1.

<p>1. Reitin elämyksellisyys</p> <p>Kohteita</p> <p>Luontokohteita: Nuuksio, Palakosken retkeilyalue, Kokkokallio, Salmen ulkoilualue, Pääkslahden luontopolku, Kalkkimäki, järvet, lammet, kosteikkopuistot, pellot ja kalliot.</p> <p>Elämiskohteita: pellot, hevoslaitumet ja -tilat, rannat ja uimarannat, Pääkslahden tammikuja</p> <p>Matkailukohteita: Vanha Nummela, Vihdin kirkko, Pyhän Birgitan kirkon rauniot, Vihdin museo ja viljamakasiini, Nummelan lentokenttä, marjatilat, kotieläinpiha, fris-beegolf- ja urheilukentät.</p>	<p>2. Reitin rakentaminen matkailutuotteeksi ja riittävien palvelujen turvaaminen</p> <p>Palveluja</p> <p>Kahvilat: Kotieläinpihan kahvila, Muffinssi ja Moccha House.</p> <p>Ravintoloita: Tawerna ja Seisakki, huoltoasema ABC.</p> <p>Majoituskohteita: Selli Majoitus, Salmen ulkoilualue ja Pääkslahden matkailuvaunualue</p> <p>Muita: leipomo Aholeipä</p> <p>Pyörähuolto: Sporthammer, Pro Bike ja Intersport.</p>
<p>3. Reitin ylläpito ja huolto</p> <p>Reittien ylläpitotarkastus säännöllisesti, esimerkiksi neljä kertaa vuodessa.</p> <p>Tarkastusta vaativat reittimerkinnot, taukopaikat, sekä mahdolliset tie- ja myrskyvauriot.</p> <p>Taukopaikkojen siisteydestä huolehtiminen ja roskastioiden säännöllinen tyhjentäminen.</p> <p>Vaurioista ja esteistä ilmoitus Vihdin kunnan internetsivuille.</p> <p>Huollon yhteystiedot Vihdin kunnan internetsivuille.</p>	<p>4. Reitin saavutettavuus</p> <p>Reitin aloituspiste suurten paikoitusalueiden, matkailuvaunualueiden ja ulkoilualueiden läheisyyteen.</p> <p>Aloitus- ja lopetuspisteiden osoitteet.</p> <p>Reitin aloituspisteessä opaste, josta näkyy nykyinen sijainti.</p> <p>Reittikarttojen lainaaminen.</p> <p>Aktiivisuus internetsivuilla ja sosiaalisessa mediassa.</p> <p>Yhteistyö eri toimijoiden kanssa: retkipaikka.fi, laavu.org, Vihdin Retkeilijät, Vihdin metsästysseurat ja Metsähallitus.</p>
<p>5. Reitin luokittelu</p> <p>Ilmoitettavia tietoja: reitin pituus, sen varrella olevat taukopaikat, nousut, esteet ja mahdolliset ylitykset, liikennerajoitukset, kevyen liikenteen väylien osuudet.</p> <p>Reittien luokittelu kolmeen kategoriaan: maisemareitti, kuntoreitti ja koko perheelle sopiva reitti.</p>	<p>6. Reitin nimeäminen</p> <p>Reitin nimi historian tai alueen mukaan:</p> <p>Nummelan rengas</p> <p>Historian havinaa</p> <p>Kalkkimäen sotahistoriaa</p> <p>Enäjärven erikoiskoe</p>
<p>7. Turvallisuudesta huolehtiminen</p> <p>Kevyen liikenteen väylien suosiminen.</p> <p>Reittien valinnassa huomioitava liikenteen määrä, liikenenopeudet, jyrkät mutkat, vaikeatulkintaiset risteykset ja junaratojen ylityspaikat.</p> <p>Heijastinliivien vuokraaminen yhteistyökumppaneiden toimipisteistä.</p>	<p>8. Viitoittaminen ja opastaminen</p> <p>Aloituspisteessä opastetaulun kartassa nykyinen sijainti, luokitellut reitit eri värein, reittien pituudet, reittivaihtoehdot sekä taukopaikat. Muita tärkeitä tietoja: yöpymispaikat, esimerkiksi telttailualueet, käymälät, bussipysäkit sekä paikoitusalueet.</p> <p>Reittien varrelle riittävästi opasteita.</p> <p>Viitoissa luokiteltujen reittien teemavärit ja kuvia.</p>

Taulukko 1: Ryhmäkeskustelun tulokset

Ensimmäinen osa-alue pyörämatkailun suunnittelussa on pyörämatkailureitin elämyksellisyys. Keskustelijoiden yhteistyö alkoi syventyä nopeasti varsinaisiin elämys- ja matkailukohteisiin, joita kysyttiin toisessa vastauslomakkeessa. Toinen osa-alue käsittää reitin rakentamisen matkailutuotteeksi ja riittävien palvelujen turvaamisen. Ensimmäisen ja toisen lomakkeen vastauksissa nousi erityisesti esiin luontokohteet. Osallistujat listasivat useita Vihdin luontokohteita, joita ovat muun muassa Nuuksio, Palakosken retkeilyalue, Kokkokallio, Salmen ulkoilualue ja Pääkslahden luontopolku. Vastauksissa mainittiin myös elämiskohteita, kuten pellot, hevoslaitumet ja Pääkslahdessa sijaitseva tammikuja. Tärkeimpiä matkailukohteita keskusteli-

joiden mukaan ovat Vanha Nummela, Vihdin kirkko, Pyhän Birgitan kirkon rauniot ja Nummelan lentokenttä.

Reitin rakentamiseen matkailutuotteeksi ja riittävien palvelujen turvaamiseen liittyen osallistujia kehoitettiin miettimään käyntikohteiden lisäksi ruoka- ja majoituskohteita. Tärkeimmät palvelut on esitelty taulukossa (Taulukko 1). Tärkeimmiksi pyörämatkailijoiden taukopaikoiksi keskustelijat kokivat Nummelassa sijaitsevat kahvilat, ja ravintoloista Vihdin kirkonkylällä sijaitsevan Tawernan ja valtatie 25 varrella sijaitseva Seisakin. Taukopaikoista mainittiin myös kotieläinpihan kahvila, josta on mahdollista ostaa muun muassa paikallisten tilojen jauhoja. Majoituskohteista mainittiin Vihdin kirkonkylällä vanhan poliisiaseman tiloissa sijaitseva Selli Majoitus. Leirintä- ja matkailuvaunualueista nostettiin esiin tärkeimpinä Salmen ulkoilualue sekä Pääkslahden matkailuvaunualue. Keskustelijat kokivat pyörähuoltopaikkoja olevan Vihdissä riittävästi.

Pyörämatkailun suunnittelun kolmas osa-alue on reitin ylläpito ja huolto. Keskustelijoiden mukaan pyöräreitit tulee tarkistaa riittävän usein, esimerkiksi neljä kertaa vuodessa. Talvella tarkistusta ei tarvitse tehdä usein. Huomiota tulee kiinnittää reittimerkintöihin, niiden kuntoon ja viitoituksen oikeellisuuteen. Keskustelijat kokivat, että on tärkeää pitää taukopaikat siisteinä ja hyvässä kunnossa, ja roska-astiat tulee tyhjentää säännöllisesti. Teiden vaurioista tulisi tehdä ilmoitus kunnalle. Myrskyjen jälkeen reiteille tulisi suorittaa ylläpitotarkistus, ja ilmenneet vauriot ja esteet tulisi ilmoittaa kunnan internet-sivuilla. Vastaajien mielestä oli tärkeää, että huollon yhteystiedot on helposti löydettävissä, jolloin mahdollisten ilmoitusten ja kyselyjen teko olisi vaivatonta.

Yksi osa-alue suunnittelussa on reitin saavutettavuus. Keskustelijoiden mielestä reittien aloituspisteiden lähetyvillä tulisi sijaita paikoitustilaa. Esimerkkinä mainittiin Nummelassa sijaitsevat Prisman ja Citymarketin paikoitustilat, sekä matkailuvaunu- ja ulkoilualueiden parkki-alueet. Reittien aloitus- ja lopetuspisteiden osoitteet tulee olla ilmoitettu, ja reiteille toivottiin aloituspisteen merkintää. Reittikarttoihin tulee merkitä aloitus- ja lopetuspisteet. Karttoja tulisi olla lainattavissa lainauslaatikoista ja yhteistyökumppaneilta. Reittien saavutettavuuteen liittyen toivottiin sosiaaliseen mediaan, sekä Vihdin matkailusivuille laadukkaita kuvia ja aktiivista uutisointia. Keskustelussa pohdittiin yhteistyön eri tahojen välillä vaikuttavan saavutettavuuteen ja reittien toimivuuteen. Vihdin matkailuyhdistys voisi tehdä yhteistyötä muun muassa Vihdin metsästysseurojen ja Metsähallituksen kanssa.

Reitin luokittelu on viides osa-alue pyörämatkailun suunnitteluprosessissa. Keskustelijoiden mielestä pyöräilijöiden saatavilla tulee olla seuraavat tiedot: reitin pituus, sen varrella olevat taukopaikat, nousut, esteet ja mahdolliset ylitykset, liikennerajoitukset ja kevyen liikenteen väylien osuudet kokonaisreitistä. Vastaajat kokivat, että mahdollisten ylitysten ilmoittaminen

on tärkeää erityisesti perhepyöräilyä ajatellen, jolloin mukana on lapsia. Keskustelijat kannattivat ajatusta reittien luokittelusta kolmeen kategoriaan, jotka olisivat maisemareitit, kuntoreitit ja koko perheelle sopivat reitit. Luokittelussa olisi tällöin huomioitu polkijan kunto ja lapsille sopivat reitit.

Kuudes osa-alue reitin suunnittelussa on sen nimeäminen. Vaikka reittejä tai kohteita ei ole vielä määritetty, yhteistyö keskustelijoiden välillä synnytti useita hyviä esimerkkejä reittien sijainnista, niiden varrella olevista kohteista ja reittien teemoista. Osallistujat kokivat, että reitit tulisi nimetä alueen tai alueen historian mukaan. Esimerkinomaisia reittinimiä olivat Nummelan rengas, Historian havinaa, Kalkkimäen sotahistoriaa ja Enäjärven erikoiskoe.

Seitsemäs huomioitava osa-alue on pyörämatkailureittien turvallisuudesta huolehtiminen. Ryhmäkeskustelussa pohdittiin turvallisuutta reittivalintojen kautta. Reittivalinnoissa tulee suosia osuuksia, joilla on kevyen liikenteen väyliä. Karttamateriaalissa tulee ilmoittaa, mikäli reitti koostuu kevyen liikenteen väylien lisäksi muista osuuksista. Huomiota tulee kiinnittää liikenteen määrään ja liikennenopeuksiin, jyrkkiin mutkiin, vaikeatulkintaisiin risteyskohtiin, sekä junaratojen ylityspaikkojen määrään ja luonteeseen. Vihdin kunnan alueella on useita junaradan ylityspaikkoja, ja on selvitetävä onko liikenne ohjattu liikennevalojen avulla. Pyöräilijöiden näkyvyys koettiin liikenteessä tärkeäksi, ja keskustelijat ehdottivat mahdollisuutta heijastinliivien vuokraukseen tai lainaukseen yhteistyökumppaneiden toimipisteistä.

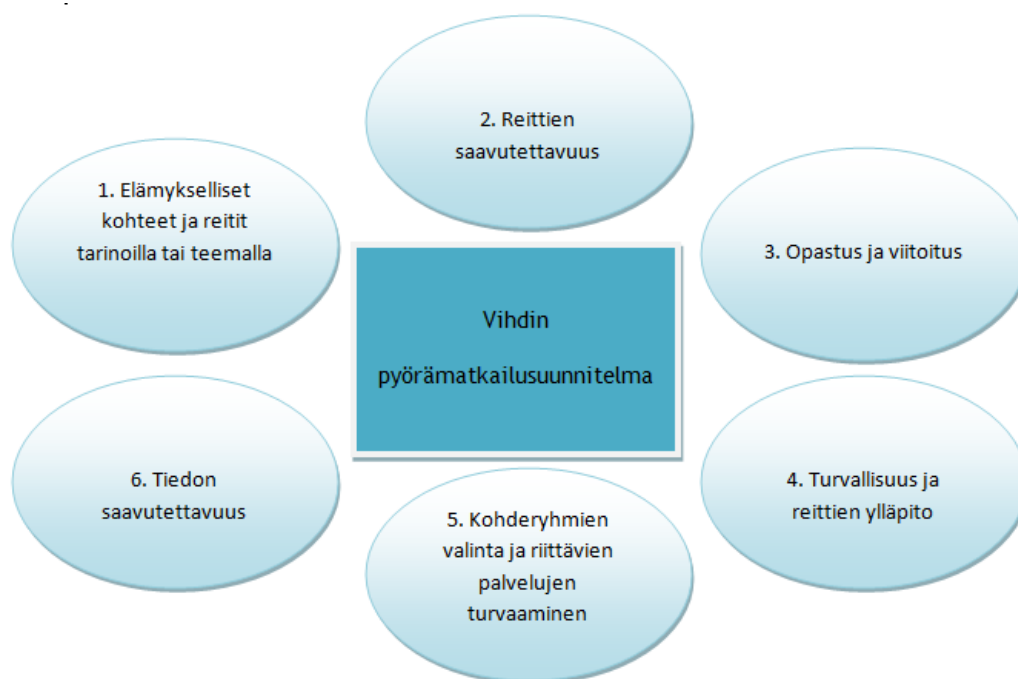
Viimeinen osa-alue suunnittelussa on viitoittaminen ja opastaminen. Retkeilyä harrastaneet kokivat poikkeuksetta opastuksen ja viitoituksen olevan puutteellista retkeily- ja pyöräilyreiteillä. Keskustelijat kokivat, että reittimerkinnot tulee olla mahdollisimman selkeät ja viittoja tulee olla reitillä riittävästi. Luokiteltujen reittien varrella opasteissa ja viitoissa tulee käyttää sille valittua teemaväriä ja kuvia. Aloituspuutteen opastetaulun kartassa tulisi olla nähtävissä nykyinen sijainti, luokitellut reitit teemavärein, reittien pituudet, reittivaihtoehdot sekä taukopaikat. Tärkeitä tietoja ovat myös yöpymispaikat, esimerkiksi telttailualueet ja käymälät, sekä linja-autopysäkit ja paikoitusalueet.

Keskustelijat valitsivat suunnitteluprosessin osa-alueista kolme tärkeintä ja asettivat ne tärkeysjärjestykseen. Osallistujat kokivat viitoittamisen ja opastamisen tärkeimmäksi osa-alueeksi pyörämatkailun suunnittelussa ja toteutuksessa. Perusteluiksi mainittiin yleinen opastuksen ja viitoituksen puute retkeily- ja pyöräilyreiteillä, mikä tekee etenemisestä hidasta ja epävarmaa. Toiseksi tärkeimmäksi osa-alueeksi valittiin reitin saavutettavuus. Keskustelijat mukaan pyörämatkailureittejä on turha toteuttaa, mikäli ne ovat vaikeasti saavutettavissa. Kolmanneksi tärkeimmäksi osa-alueeksi koettiin reitin ylläpito ja huolto. Osallistujat kokivat tärkeäksi, että reitti pidetään esteettömänä, ja viitoituksessa ei ilmene puutteita.

Ryhmäkeskustelun tuloksena pyörämatkailun suunnittelun tärkeimmiksi osa-alueiksi muodostuivat tiedon ja pyörämatkailureitin saavutettavuus, reittien viitoitus ja opastus, sekä reittien kokonaisvaltainen turvallisuus. Pyörämatkailureitistä tulee olla löydettävissä tietoa matkan jokaisessa vaiheessa. Pyörämatkailureitin tulee olla helposti saavutettavissa ja aloituspisteen helposti löydettävissä. Viitoitus ja opastus koettiin yhtenä tärkeimmistä osa-alueista. Osallistujat pohtivat, että viitoituksella ja opastamisella reitin eteneminen tehdään sujuvaksi. Keskustelijat kokivat reittien turvallisuuden tärkeäksi, joka edellyttää jatkuvaa ylläpitoa ja huoltoa. Ylläpidon ja huollon avulla voidaan taata opasteiden ja viittojen hyvä kunto ja niiden riittävä määrä. Ylläpidon avulla reitti pidetään esteettömänä ja turvallisena kaikille matkailijoille.

4.4 Suunnitelman esittely

Kolmantena vaiheena on suunnitelman esittely. Vihdin pyörämatkailusuunnitelma laadittiin analysoimalla alkukartoituksessa ja ryhmäkeskustelussa saatuja tuloksia, ja niitä verrattiin teoreettisen viitekehukseen. Reitin rakentajien ja käyttäjien näkökulmat, sekä omakohtaiset kokemukset koettiin keskeiseksi pyörämatkailusuunnitelman laadinnassa. Vihdin pyörämatkailusuunnitelma koostuu kuudesta osa-alueesta (Kuvio 3).



Kuvio 3: Vihdin pyörämatkailusuunnitelma

1. Elämykselliset kohteet ja reitit tarinoilla tai teemalla

Vihdin pyörämatkailureittien suunnittelu tulee aloittaa elämyksellisten kohteiden kartoittamisella. Reitit tulee tarjota matkailijalle jotakin ikimuistoista, koska elämyksellisyys motivoi

matkailijaa liikkeelle. Vihti tarjoaa elämyksiä etenkin luonnosta ja maalaismaisemista nauttiville. Vihdissä sijaitsee useita ulkoilualueita ja luontokohteita. Lyhyen matkan päässä pääkaupunkiseudusta on mahdollista päästä ihailemaan kauniita ja vaihtelevia maisemia, kuten erilaisia vesistöjä, metsiä ja peltoja. Vihti tarjoaa elämyksiä koko perheelle. Vihdissä on useita ratsutalleja ja kotieläinpiha. Kosteikkopuistoissa on mahdollista päästä näkemään muun muassa hyönteisiä ja sammakoita. Kallioilla ja useilla ulkoilualueilla on mahdollista kokea maastonmuotojen vaihtelu ja päästä ihailemaan jylhiä maisemia. Elämykselliset reitit sisältävät elämyksellisiä palveluita. Nummelassa ja Vihdin kirkonkylällä sijaitsee pieniä kahviloita ja ravintoloita, jotka sopivat pyörämatkailijoiden taukopaikoiksi. Elämyksellisyyttä ja reitin yhtenäisyyttä voidaan lisätä tarinoita tai teemaa hyödyntämällä. Tarina tai teema näkyy reitti-kohteiden valinnassa, jolloin reitti sisältää esimerkiksi historiallisia kohteita tai luontokohteita. Reittivalinnoissa tulee kiinnittää huomiota niiden pituuksiin. Lyhyet reitit sopivat koko perheelle ja lyhyen päivämatkan pyöräilijöille, kun taas pitkän matkan pyöräilijät ja aktiivi-pyöräilijät nauttivat pitkistä ja haastavista reiteistä.

2. Reittien saavutettavuus

Elämyksellinen reitti tulee olla helposti saavutettavissa ja löydettävissä. Hyvin suunniteltu ja elämyksiä tarjoava reitti ei täytä sen olemassa olon tarkoitusta, ellei matkailija löydä reitille. Reittien aloitus- ja lopetuspisteiden valinta tulee suunnitella huolella. Reittivalinnoissa tulee suosia ympyräreittejä, koska janareitti päättyy eri kohteeseen, kuin mistä reitti alkaa. Tämä voidaan kokea matkailijan näkökulmasta ongelmallisena erityisesti pitkien reittien kohdalla, varsinkin mikäli matkailija on saapunut aloituspisteeseen omalla autolla. Reitien aloituspisteiden osoite, sekä mahdolliset GPS-koordinaatit tulee olla löydettävissä esimerkiksi Vihdin matkailusivuilla. Matkailija tarvitsee tietoa myös siitä miten aloituspisteeseen pääsee, esimerkiksi omalla autolla tai julkisen liikenteen kulkuneuvoilla. Tietoa tulee olla muun muassa paikoitus-tilasta. Reitien saavutettavuuteen liittyy olennaisesti opastus ja viitoitus reitien aloituspisteelle. Vihdin matkailusivuilla tulee olla tulostettava kartta tai tietoa siitä, missä painettuja karttoja on saatavilla.

3. Opastus ja viitoitus

Viitoittamisen ja opastuksen puutteellisuus on noussut esiin yhtenä keskeisimpänä ongelmana Suomen pyöräily- ja retkeilyreiteillä. Riittävä ja selkeä opastus ja viitoitus vaikuttavat suoraan käyttäjäkokemukseen: pyörämatkailureitillä tulee olla riittävästi opasteita ja viittoja, jotta matkailijan on vaivaton edetä reitillä. Matkailija voi keskittyä täysin pyöräilystä nauttimiseen, kun pyöräilyolosuhteet on tehty sujuvaksi. Suunnitteluprosessissa on tärkeämpää keskittyä pyörämatkailureittien kokonaisvaltaiseen toteutukseen, kuin niiden määrään. Pyörämatkailureittejä voidaan suunnitella esimerkiksi neljä elämyksellistä reittiä, jotka ovat kattavasti opastettu ja viitoitettu. Neljä erilaista reittiä voisivat olla esimerkiksi maisemareitti, luontoreitti, kuntoreitti sekä koko perheelle sopiva reitti. Maisema- ja luontoreittejä sekä

koko perheelle sopivia reittejä voidaan laatia useampi vaihtoehto. Pyörämatkailun keskeinen ajatus on matkasta nauttiminen ja sen varrella oleviin kohteisiin tutustuminen, joten on olennaista suunnitella pyörämatkailureiteille informaatio-opasteita, joissa voidaan kertoa esimerkiksi kohteen historiasta tai kasvistosta. Informaatio-opasteilla on tärkeä rooli reitin tarinallisuuden tai teeman tukemisessa. Opastusta ja viitoitusta voidaan selkeyttää käyttämällä niissä reittiluokittelussa määritettyjä teemavärejä, jolloin esimerkiksi maisema-, kunto- ja perhereiteille on käytössä omat teemavärit.

4. Turvallisuus ja reittien ylläpito

Alkukartoituksessa ja ryhmäkeskustelussa yhtenä pyörämatkailun suunnittelun osa-alueista esiin nousi turvallisuudesta huolehtiminen. Pyörämatkailureittien suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota muun muassa teiden valintaan. Reittien valinnassa on syytä välttää vilkkaita ja suurinopeuksisia autoteitä, ja suosia mahdollisimman paljon kevyen liikenteen väyliä ja vähemmän liikennöityjä autoteitä, esimerkiksi Vihdin taajamien ja haja-asutusalueiden läpi kulkevia teitä. Pyörämatkailureitin elämyksellisyys ja kokonaisvaltainen käyttömukavuus edellyttävät myös ylläpitoa ja huoltoa. Alkukartoituksessa reittien ylläpito ja huolto koettiin vähemmän tärkeäksi osa-alueeksi, vaikka nimenomaan ylläpidon avulla olemassa olevien reittien turvallisuus ja esteettömyys voidaan taata. Puutteet viitoituksissa, opasteissa ja varoitusmerkeissä tulee huomata ajoissa. Teiden pintojen muutokset vaikuttavat pyöräilyturvallisuuteen. Taukopaikat tulee tarkastaa säännöllisesti esimerkiksi ilkivallan tai myrskyvaurioiden varalta. Kaikki nämä tekijät vaikuttavat oleellisesti pyöräilyturvallisuuteen ja käyttökokemukseen. Puutteelliset ja vaaralliset pyöräilyreitit eivät houkuttele pyörämatkailijoita. Pyörämatkailureittien määrä liittyy olennaisesti ylläpitoon ja huoltoon. Vain ne reitit, joiden turvallisuus ja ylläpito pystytään takaamaan, tulee toteuttaa.

5. Kohderyhmien valinta ja riittävien palvelujen turvaaminen

Yksi tärkeä osa pyörämatkailun suunnitteluprosessia on kohderyhmän tai kohderyhmien valinta. Kohderyhmä vaikuttaa suoraan pyörämatkailureittien pituuksiin, reittien varrella olevien kohteiden valintaan, sekä reittien varrella olevien palveluiden luonteeseen ja määrään. Koko perheelle suunnatut reitit ovat lyhyempiä ja pitävät sisällään erityylisiä kohteita ja palveluita, kuin kuntoreitit. Lapsiperheille suunnatut reitit sisältävät useita taukopaikkoja sekä ruokapalveluita. Kuntoreitit tulee olla maastonmuodoltaan vaihtelevia ja pituudeltaan riittäviä. Kuntoreiteillä taukopaikkoja ja ruokapalveluita ei tarvitse olla yhtä tiheästi, kuin koko perheelle suunnatuilla reiteillä. Kohderyhmä vaikuttaa myös kellonaikaan, jolloin palveluille on kysyntää. Päivämatkoja tekevät lapsiperheet tarvitsevat ruokapalveluja päivällä, kun taas pitkän matkan pyöräilijät kaipaavat ruoka- ja majoituspalveluja illalla. Kohderyhmien määrittäminen on merkittävää myös markkinoinnin kannalta, jolloin pyörämatkailureitit osataan kohdentaa oikeille käyttäjille. On hyvä pohtia, halutaanko kaikille käyttäjille tarjota pyöräily-

reittejä, vai keskitytäänkö palvelemaan tiettyjä kohderyhmiä, esimerkiksi lyhyen päivämatkan pyöräilijöitä ja markkinoida Vihtiä erityisesti koko perheen pyörämatkailukohteena.

6. Tiedon saavutettavuus

Matkailijat tarvitsevat tietoa kaikissa matkan vaiheissa, mutta myös ennen matkaa. Tietoa tulee olla riittävästi saatavilla ja helposti löydettävissä. Ennen varsinaista pyörämatkailureitin käyttöönottoa tulee suunnitella tiedottaminen ja siihen käytetyt kanavat. Tiedottamisen kanavina voitaisiin käyttää Vihdin matkailusivuja ja sosiaalista mediaa. Matkailijoita kiinnostavat muun muassa reittivaihtoehdot, reittikuvaukset, reittien varrella olevat kohteet, reittien pituudet, aloitus- ja lopetuspisteet, sekä reittien varrella olevat palvelut. Tiedot tulisi koostaa Vihdin matkailusivuille. Lisäksi on huolehdittava, että tiedot päivitetään säännöllisesti. Sosiaalisessa mediassa voidaan tiedottaa nopeasti esimerkiksi mahdollisista vaaroista tai vaurioista pyöräreiteillä, tai tiedottaa erilaisista tapahtumista.

4.5 Suunnitelman arviointi

Pyörämatkasuunnitelman arviointi toteutettiin kolmikanta-arviointina. Menetelmän tarkoituksena oli saada arviointi pyörämatkailureitin rakentajan, palveluntarjoajan ja käyttäjän näkökulmasta. Arviointiin osallistuivat opinnäytetyön toimeksiantaja Vihdin matkailuyhdistyksestä, vihtiläinen polkupyöräliikkeen yrittäjä sekä Vihdistä kotoisin oleva pyöräilyharrastaja. Pyörämatkailusuunnitelma ja suunnitelman arviointilomake lähetettiin arvioijille sähköpostitse. Arviointilomake on esitelty Liitteessä 1. Arviointilomakkeessa jokaista osa-aluetta tuli arvioida kokonaissuunnitelman kannalta sen tärkeyden mukaan. Vastajaan tuli valita sopiva seuraavista vaihtoehdoista: erittäin tärkeä, jokseenkin tärkeä tai vähemmän tärkeä. Lisäksi jokaista osa-aluetta pyydettiin kommentoimaan kirjallisesti. Lopuksi vastajia pyydettiin arvioimaan suunnitelma asteikolla yhdestä viiteen. Suunnitelman arviointien tulokset on esitelty Taulukossa 2. Taulukossa on eritelty vastaajien määritelmä suunnitelman osa-alueen tärkeydelle. Kirjallisten kommenttien antajaa ei ole taulukossa määritelty.

Suunnitelman osa-alue	Tärkeys	Kommentit
1. Elämykselliset kohteet ja reitit tarinoilla tai teemalla	Toimeksiantaja: Erittäin tärkeä Yrittäjä: Erittäin tärkeä Pyöräilijä: Jokseenkin tärkeä	Herättää kiinnostusta ja motivoi lähtemään liikkeelle. Tarinallisuuteen panostaminen. Pyöräharrastajille ajaminen itsessään riittää mikäli puitteet ovat kunnossa.
2. Reittien saavutettavuus	Toimeksiantaja: Jokseenkin tärkeä Yrittäjä: Jokseenkin tärkeä Pyöräilijä: Erittäin tärkeä	Lähtöpaikoissa tulisi olla palveluja ja parkkialue. Ympyräreitti on tärkeä ominaisuus. Löytäminen varmistetaan tiedotuksella ja viitoituksella. Kartat ja esitteet pdf-muodossa Internetiin.
3. Opastus ja viitoitus	Toimeksiantaja: Jokseenkin tärkeä Yrittäjä: Erittäin tärkeä Pyöräilijä: Erittäin tärkeä	Opastus kohteessa ja tiedottaminen mobiilisti. Paikanpäällä oleva viitoitus on tärkeää.
4. Turvallisuus ja reittien ylläpito	Toimeksiantaja: Erittäin tärkeä Yrittäjä: Jokseenkin tärkeä Pyöräilijä: Vähemmän tärkeä	Reittivalinnat tärkeässä roolissa. Haasteena vilkkaasti liikennöidyt tiet kylien välillä.
5. Kohderyhmien valinta ja riittävien palvelujen turvaaminen	Toimeksiantaja: Jokseenkin tärkeä Yrittäjä: Jokseenkin tärkeä Pyöräilijä: Erittäin tärkeä	Lähtöpaikoissa riittävät palvelut. Mieluummin erittäin hyvä reitti yhdelle kohderyhmälle kuin huonoa kaikille. Aktiiviharrastajat etsivät tietoa ja ovat itsenäisiä, keskittyminen opastusta tarvitseviin kohderyhmiin.
6. Tiedon saavutettavuus	Toimeksiantaja: Erittäin tärkeä Yrittäjä: Erittäin tärkeä Pyöräilijä: Erittäin tärkeä	Tiedottamiseen VisitVihti-sivut, sosiaalinen media tärkeässä osassa ja reiteistä sekä kohteista tietoa ensisijaisesti mobiilisti. Todella tärkeä eikä pitäisi nykytekniikalla olla edes vaikeaa.
Kokonaisarvosana suunnitelmalle (1-5):	Toimeksiantaja: 5 Yrittäjä: 3 Pyöräilijä: 5	Kaikki osa-alueet on kattavasti huomioitu. Suunnitelmasta on suuri hyöty Vihdin matkailun kehittämishankkeelle, ja se tulee olemaan osa Ykkösakselin hankehakemusta. Rakenne on hyvä, mutta vaatii paljon resursseja toteuttaa. Hyvä ja toteutettava kokonaisuus.

Taulukko 2: Pyörämatkailusuunnitelman arviointi

Vastauksien mukaan reitin elämyksellisyyttä pidettiin keskimäärin erittäin tärkeänä (Taulukko 2). Arvioijat kokivat, että reitin tarinallisuuteen tulee panostaa, koska tarinat herättävät pyörämatkailijan kiinnostuksen ja motivoi matkailijaa liikkeelle. Tarinallisuutta ei koettu tärkeänä aktiiviharrastajien kohdalla, joille pyöräily on matkan tarkoitus.

Pyörämatkailusuunnitelmassa reittien saavutettavuus arvioitiin keskimäärin jokseenkin tärkeäksi. Vastauksien mukaan saavutettavuutta lisää aloituspisteessä saatavilla olevat palvelut ja paikoitustilat, ympyräreitit ja niille opastaminen, sekä reittien viitoittaminen. Vastauksien mukaan tiedottaminen tulisi keskittää erityisesti Vihdin matkailuyhdistyksen internet-sivuille eli VisitVihti-sivuille, josta matkailijat voivat halutessaan tulostaa kartat. Pyörämatkailumate-

riaalin keskittäminen internetiin koettiin hyödyttävän erityisesti ulkopaikkakuntalaisia. Vastauksissa mainittiin, että reittien saavutettavuudessa tulee huomioida naapurikuntien pyöräilyreitit, koska osa matkailijoista saapuu Vihtiin pyöräillen.

Suunnitelmassa opastus ja viitoitus arvioitiin erittäin tärkeäksi. Kommentti-kentässä mainittiin, että matkailijalla tulee olla mahdollisuus saada tietoa pyörämatkailureitin aloituspisteessä. Tiedottaminen keskitetään internetiin. On todennäköistä, että pyörämatkailureiteillä opastusta ja viitoitusta ei ole mahdollista toteuttaa laajasti taloudellisista syistä. Yksi vastaajista koki pyörämatkailureittien viitoittamisen tärkeäksi, koska kaikilla matkailijoilla ei ole mahdollisuutta tai halua käyttää mobiililaitteita. Vastauksissa ehdotettiin opastetaulun sijoittamista pyörämatkailureitin aloituspisteeseen, jolloin pyörämatkailija saa matkan alussa tietoa muun muassa reitin haastavuudesta, pituudesta sekä vesipisteiden sijainneista.

Vastaajien kesken eniten vaihtelua oli reittien turvallisuuden ja ylläpidon arvioinnissa. Asfaltiteiden huonoon kuntoon ei voida vaikuttaa, joten reittivalintoihin tulee kiinnittää erityistä huomiota. Haasteena koettiin taajamien ja kylien läpi kulkevat vilkkaasti liikennöidyt tiet. Yleensä pyöräilijät pyrkivät välttämään vilkkaasti liikennöityjä teitä. Vastauksissa koettiin tärkeäksi kiinnittää huomiota niihin paikkoihin, joissa pyöräilijät kohtaavat muuta liikennettä. Ehdotuksena oli varoitusmerkkien sijoittaminen reittien varrelle niiden kriittisimpiin kohtiin.

Kohderyhmien valinta ja riittävien palvelujen turvaaminen arvioitiin jokseenkin tärkeäksi. Vastauksien mukaan palveluja pyritään keskittämään pyörämatkailureitin aloituspisteeseen, mutta liittämään mahdollisuuksien mukaan myös reittien varrelle. Kuten kommentti-kentästä (Taulukko 2) on nähtävissä, ehdotuksena on muutaman kokonaisvaltaisesti suunnitellun ja toteutetun pyörämatkailureitin toteuttaminen valitulle kohderyhmälle. Vastauksissa korostettiin, että taloudellisesti ja ajallisesti ei ole mahdollista panostaa eri kohderyhmien tarpeisiin. Aktiiviharrastajien todettiin olevan tottuneita tiedon etsijöitä ja omatoimisia pyöräilijöitä. Toteutettavien pyörämatkailureittien kohderyhmäksi ehdotettiin opastusta tarvitsevia ryhmiä.

Kaikki vastaajat arvioivat tiedon saavutettavuuden erittäin tärkeäksi pyörämatkailusuunnitelmassa. Tiedottamisen kanavina käytettäneen ensisijaisesti Vihdin matkailuyhdistyksen internet-sivuja. Sosiaalista mediaa tullaan todennäköisesti hyödyntämään tiedottamisessa. Tiedot pyöräilyreiteistä ja niiden varrella olevista kohteista pyritään keskittämään internetiin ja käytettäväksi ensisijaisesti mobiililaitteilla. Vastauksissa todettiin, että tiedon saavutettavuus on tänä päivänä ongelmatonta, koska tekniset laitteet tarjoavat useita mahdollisuuksia tiedon jakelussa ja saatavuudessa.

Kaksi vastaajaa arvioi Vihdin pyörämatkailusuunnitelman arvosanalla 5 ja yksi vastaaja arvosanalla 3. Vihdin pyörämatkailusuunnitelman keskiarvosanaksi muodostui 4,3. Vastaajien

mukaan kokonaisuus oli huolellisesti suunniteltu, kattavasti laadittu ja suunnitelmassa oli huomioitu tärkeimmät osa-alueet. Suunnitelma koettiin pääasiassa realistiseksi toteuttaa. Yksi vastaaja koki suunnitelman toteuttamisen laaditussa muodossa vaativan runsaasti resursseja.

Kolmikanta-arvioinnin perusteella voidaan todeta, että Vihdin matkailuyhdistykselle laadittu pyörämatkailusuunnitelma oli kokonaisuutena onnistunut. Toimeksiantaja, palveluntarjoaja ja käyttäjä kokivat suunnitelman olleen pääasiassa onnistunut. Pyörämatkailusuunnitelmaan löydettiin Vihdin pyörämatkailuprojektin kannalta keskeisimmät osa-alueet. Suunnitelma arvioitiin keskimäärin onnistuneeksi. Käytettävissä olevien resurssien rajallisuuden vuoksi Vihdin pyörämatkailuprojektin suunnitteluvaiheessa on ensiarvoista keskittyä niihin osa-alueisiin, jotka projektissa tullaan lopulta toteuttamaan.

5 Pyörämatkailusuunnitelman kehittämisehdotukset

Vihdin pyörämatkailusuunnitelman laadinnassa ja arvioinnissa nousi esiin muutamia pyörämatkailusuunnitelman kehittämiskohteita. Pyörämatkailusuunnitelman kehittämiskohteita on kolme osa-aluetta. Ensiksi kuntoreittien määrää tulisi vähentää kokonaisreittimäärästä ja reittikuvaukset tulisi keskittää VisitVihti-sivuille. Toisena osa-alueena on VisitVihti-sivujen kehittäminen, ja matkailutietojen koostaminen sivuille tulee ottaa osaksi suunnitteluprosessia. Kolmas lisättävä osa-alue suunnitteluprosessiin on yhteistyökumppaneiden aktiivinen kar-toittaminen Vihdin pyörämatkailuprojektiin.

Aktiivipyöräilijät ovat tottuneita etsimään tietoa ja pyöräilevät itsenäisesti. Tästä syystä ei ole ensisijaista panostaa kuntoreittien opastukseen ja viitoittamiseen. Tiedot kuntoreiteistä ehdotetaan liitettäväksi Vihdin matkailusivuille, josta matkailija löytää pyöräreitit, reittikuvaukset ja niiden varrella olevat palvelut. Ulkopaikkakuntalaiset, lyhyen päivämatkan pyöräilijät sekä perheet tarvitsevat opastusta ja viitoitusta pyörämatkailureiteillä. Opastettavia ja viitoitettavia reittejä ehdotetaan toteutettavaksi muutamia ja vain ne, jotka resurssien puitteissa pystytään opastamaan ja viitoittamaan. Viitoitettaviksi pyörämatkailureiteiksi ehdotetaan teemoiltaan ja tarinoiltaan erilaisia reittejä, jotka sopivat myös perheille. Kuten edellä todettiin, kohderyhmä vaikuttaa reiteillä sijaitsevien palvelujen määrään ja niiden luonteeseen. Koko perheen pyöräilyreiteillä tarvitaan enemmän palveluja kuin kuntoreiteillä, joten tästä syystä reittejä ei voida toteuttaa määrällisesti paljon.

Kuten edellä todettiin, resurssien rajallisuudesta johtuen tiedottaminen tullaan keskittämään internetiin. Kolmikanta-arvioinnissa saatujen vastauksien mukaan Vihdin matkailusivut tulevat olemaan merkittävä pyörämatkailun tiedottamisen kanava. VisitVihti-sivujen aktiivinen kehittäminen tulee ottaa osaksi pyörämatkailuprojektia. Suunnitteluvaiheessa on ensisijaista kes-

kittyä kehittämään matkailusivuja ja laatimaan VisitVihti-sivuille kattavat kuvaukset reiteistä, sekä niiden varrella olevista kohteista ja palveluista. Myös karttojen suunnittelu ja laatiminen tulee liittää osaksi Vihdin pyörämatkailuprojektin suunnittelua. Tärkeää on huolehtia sähköisten ja painettujen karttojen yhtenäisyydestä ja päivittämisestä muutosten yhteydessä. Sähköisissä, tulostettavissa sekä painetuissa kartoissa reittimerkinnöissä ehdotetaan käytettäväksi reittikohtaisia teemavärejä.

Pyörämatkailuprojektiin ehdotetaan aktiivista yhteistyökumppaneiden kartoittamista. Yhteistyökumppaneiden kartoittaminen tulee ottaa osaksi pyörämatkailuprojektin suunnitteluvaihetta, jolloin projektin suunnitteluun ja toteutukseen saadaan riittävästi osallistujia. Yhteistyöllä ja talkootyöllä on mahdollista säästää kustannuksissa ja kohdentaa hankeavustus oikeisiin kohteisiin. Yhteistyökumppaneiden kautta pyörämatkailuprojektille on mahdollista saada näkyvyyttä.

6 Johtopäätökset

Tarve opinnäytetyölle syntyi, kun Vihdin kunnassa ollaan aloittamassa pyörämatkailuprojektia vuoden 2016 aikana. Projektia varten tarvittiin selvitys pyörämatkailusta ja pyörämatkailun suunnitteluprosessista. Pyörämatkailusuunnitelman laatimiseksi pyörämatkailuoppaista rajattiin teoreettinen viitekehys pyörämatkailua käsittelevistä tutkimuksista koostumaan pyöräilyn, pyörämatkailun ja pyörämatkailun suunnittelun teoriasta. Pyörämatkailusuunnitelman lähtökohdiksi valittiin Räsänen (2014) esittelemät pyörämatkailureitin suunnittelun kahdeksan osa-alueita, joita rajattiin ja kehitettiin Vihdin pyörämatkailusuunnitelmaan tutkimusmenetelmiä hyödyntämällä. Pyörämatkailusuunnitelman laatimiseen valittiin tutkimusmenetelmiksi haastatteluun pohjautuva kirjallinen lausunto, ryhmäkeskustelu ja kolmikanta-arviointi. Vihdin pyörämatkailusuunnitelman laadinnassa otettiin huomioon reitin rakentajan, palveluntarjoajan ja käyttäjän näkökulmat. Tutkimusmenetelmistä saatuja tuloksia analysoitiin teoreettiseen viitekehukseen verraten ja analysoinnin perusteella laadittiin pyörämatkailusuunnitelma Vihdin matkailuyhdistykselle. Pyörämatkailusuunnitelma toimii suunnittelutyön ja toteutuksen tukena ja osana projektia varten haettavaa hankerahoitushakemusta.

Opinnäytetyön tavoitteena oli tutkia pyörämatkailua, selvittää sen nykytila Suomessa ja perehtyä pyörämatkailusuunnitteluun ja siihen kuuluviin osa-alueisiin. Opinnäytetyön tavoitteet ja tarkoitus täyttyivät. Prosessin lopputuloksena syntyi pyörämatkailusuunnitelma Vihdin matkailuyhdistykselle. Laadittuun pyörämatkailusuunnitelmaan löydettiin prosessin aikana joitakin kehittämisehdotuksia. Pyörämatkailusuunnitelmassa esiteltujen osa-alueiden lisäksi suunnitteluvaiheessa tulisi tehdä päätös toteutettavista pyörämatkailureiteistä, jotka opastetaan ja viitoitetaan. Reittien määrän sijaan tulee keskittyä kokonaistoteutuksen laatuun. Kuntoreitit ehdotetaan liitettäväksi Vihdin matkailusivuille internetiin. Yhtenä kehittämiskohteena

pyörämatkailusuunnitelmaan ehdotetaan Vihdin matkailuyhdistyksen internetsivujen perusteellinen suunnitteleminen, tietojen koostaminen sivuille ja säännöllinen päivittäminen. Sähköiseen tiedottamiseen panostaminen on kannattavaa tiedon saavutettavuuden, mutta myös kustannusten kannalta. Viimeinen kehittämissuositus on yhteistyökumppaneiden kartoittaminen pyörämatkailuprojektiin. Yhteistyö ja talkootyö edistävät projektia ja vähentävät kustannuksia. Lisäksi pyörämatkailuprojektille on mahdollista saada näkyvyyttä yhteistyökumppaneiden kautta.

Pyörämatkailu on kiinnostava ja ajankohtainen aihe. Lämpenevä ilmasto ja ilmansaasteet luovat haasteita matkailualalle. Pyörämatkailuun panostamalla voidaan tukea ekologista matkailua, lähimatkailua ja paikallisuutta. Pyörämatkailussa kiireettömyys, ajasta ja paikasta nauttiminen ovat matkustamisen keskiössä. Useat asiantuntijat ovat ennustaneet pyörämatkailun maailmanlaajuista kasvua tulevaisuudessa. Suomessa pyörämatkailun pieni osuus koko matkailun kentässä tulee kasvamaan. Pyörämatkailulla on merkittävä vaikutus talouteen ja työllisyyteen. Vihti on potentiaalinen pyörämatkailukohde sen saavutettavuuden takia. Lyhyt etäisyys pääkaupunkiseudusta ja monipuolisuus matkailukohteena luovat hyvät lähtökohdat pyörämatkailulle. Vihdissä pyörämatkailu on vasta alussa, mutta panostamalla pyörämatkailuun voidaan luoda työpaikkoja, tukea paikallista elinkeinoa, lisätä tietoisuutta lähimatkailusta ja sen hyödyistä, sekä kannustaa nauttimaan hitaasta matkailusta.

Pyörämatkailusuunnittelu koostuu useista osa-alueista ja suunnittelussa keskitytään yleensä reittien suunnitteluun. Räsänen (2014) on esitellyt pyörämatkailureitin suunnittelun tueksi kahdeksan osa-aluetta. Pyörämatkailusuunnittelussa kokonaisuutta tulisi ajatella reittisuunnittelua laajemmin. Pyörämatkailukohdetta suunniteltaessa on keskeistä löytää matkailualueelle tärkeimmät osa-alueet, joihin suunnittelussa keskitytään. Yksi tärkeimpiä suunnittelun osa-alueita on kohderyhmän valinta. Kohderyhmä vaikuttaa kaikkeen muuhun toimintaan: pyörämatkailureittien haastavuuteen, pituuksiin ja niiden varrella oleviin palveluihin. Kohderyhmä vaikuttaa elämys- ja matkailukohteiden valintaan, joiden varrella reitit kulkevat. Kohderyhmän valinta on keskeistä, koska matkailuprojekteihin käytettävät resurssit ovat usein rajalliset ja kaikkien matkailijoiden tarpeita ei voida tyydyttää.

Matkailija tarvitsee tietoa kaikissa matkan vaiheissa, erityisesti ennen matkaa. Tästä syystä tiedon saavutettavuus ja riittävien tietojen turvaaminen on keskeisestä pyörämatkailusuunnittelussa. Matkailija tarvitsee tietoa reiteistä, mutta myös palveluista ja siitä, millä tavalla reitille on mahdollista saapua. Tänä päivänä teknologia mahdollistaa monimuotoisen ja -kanavaisen tiedottamisen. Tietoja on mahdollista päivittää nopeasti. Keskeisten tietojen koostaminen esimerkiksi matkailusivuille helpottaa matkailijan tiedonhakuja, jolloin kaikki tieto on löydettävissä yhdestä lähteestä. Vaikka nykyteknologia tarjoaa runsaasti mahdollisuuksia ja vaivattomia ratkaisuja, ei perinteistä opastusta ja viitoitusta, sekä karttojen merkitystä

tule unohtaa. Pyörämatkan tulee olla sujuvaa ja vaivattomasti etenevää. Tämä voidaan mahdollistaa riittävällä opastuksella ja viitoituksella. Vaikka mobiilikartat ovat tulleet perinteisten painettujen karttojen rinnalle Moisio (2013) on todennut, että useat matkailijat haluavat hyödyntää molemmat vaihtoehdot.

Lähteet

Kirjalliset lähteet

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara P. 2005. Tutki ja kirjoita. 11. painos. Helsinki: Tammi.

Ruusuvuori, J. & Tiittula, L. (toim.) 2005. Haastattelu, tutkimus, tilanteet ja vuorovaikutus. Jyväskylä: Gummerus.

Sähköiset lähteet

2020 Vision.2012. European Cyclists' Federation. Viitattu 22.1.2016. <https://ecf.com/who-we-are/our-mission/2020-vision>

Alueelliset reitit. 2016. Outdoors Finland. Viitattu 26.1.2016. <http://www.outdoorsfinland.fi/aktiviteetit/pyoraily/alueelliset/>

Cycling tourism. 2016. European Cyclists' Federation. Viitattu 22.1.2016. <https://ecf.com/what-we-do/cycling-tourism>

Etelän Aarre, Hanko. 2016. Outdoors Finland. Viitattu 26.1.2016. <http://www.outdoorsfinland.fi/reitti/etelan-aarre/>

Gantar, A., Kočiš, D. & Pehnac, M. 2012. How to develop cycle tourism? Viitattu 22.2.2016. http://www.bicy.it/docs/35/How_to_develop_cycle_tourism_ang.pdf

Global Report on Adventure Tourism. 2014. World Tourism Organization. Viitattu 18.1.2016. https://s3-eu-west-1.amazonaws.com/staticunwto/Affiliate-members/1-GLOBAL+REPORT+ON+ADVENTURE+TOURISM_online.pdf

Itä-Uudenmaan kierros. 2016. Outdoors Finland. Viitattu 26.1.2016. <http://www.outdoorsfinland.fi/reitti/ita-uudenmaan-kierros/>

Kansainvälinen luontomatkailututkimus. 2010. Matkailun edistämiskeskus. Viitattu 22.2.2016. http://www.visitfinland.fi/wp-content/uploads/2016/02/Kv-luontomatkailu_py%C3%B6r%C3%A4ilyraportti.pdf?dl

Kartat ja oppaat. 2015. PyöräillenSuomessa. Viitattu 21.1.2016. <http://www.pyoraillensuomessa.fi/fi/node/13>

Kuntaesittely. 2016. Vihdin kunta. Viitattu 4.2.2016. <http://www.vihti.fi/kuntaesittely>

Kylänen, M. 2013. Sinä poljet, älypuhelin ohjaa - mobiiliteknologian mahdollisuudet retkipyöräilyelämyksissä. Teoksessa Räsänen, P. (toim.) Outdoors Finland - Retkeilyinformaation suunnittelu ja toteuttaminen. Lahden ammattikorkeakoulun julkaisu, sarja C, Artikkelikoelmat, raportit ja muut ajankohtaiset julkaisut, osa 140, 16 - 31. Viitattu 17.2.2016. <http://www.outdoorsfinland.fi/wp-content/uploads/2014/06/Retkeilyinformaation-suunnittelu-ja-toteuttaminen-2013.pdf>

Liikuntamatkailun kehittäminen Itä-Lapissa. 2013. FCG Konsultointi. Viitattu 18.1.2016. http://italappi.lappi.fi/c/document_library/get_file?folderId=26888&name=DLFE-23573.pdf

Makkonen, T., Helminen, R. & Yliskylä-Peuralahti, J. 2007. Saariston Rengastien pyöräilyolosuhteiden kehittämissuunnitelma. Turun Yliopiston merenkulkualan koulutus- ja tutkimuslaitoksen julkaisuja. B 141. Viitattu 16.2.2016. <http://mkkdok.utu.fi/pub/B141-rengastien%20kehityssuunnitelma.pdf>

Mihin voin saada hanketukea? 2016. Ykkösakseli ry. Viitattu 3.2.2016.

<http://www.ykkosakseli.fi/yhteisoille/mihin-voin-saada-tukea-ja-kuinka-paljon/>

Mitä Leader on? 2016. Ykkösakseli ry. Viitattu 3.2.2016. <http://www.ykkosakseli.fi/leader-ykkosakseli/mita-leader-on/>

Moisio, P. 2013. Pyöräilymatkailun suunnittelu Internetissä - Käyttäjän tarpeet. Teoksessa Räsänen, P. (toim.) Outdoors Finland - Retkeilyinformaation suunnittelu ja toteuttaminen. Lahden ammattikorkeakoulun julkaisu, sarja C, Artikkelikokoelmat, raportit ja muut ajankohtaiset julkaisut, osa 140, 10 - 15. Viitattu 17.2.2016. <http://www.outdoorsfinland.fi/wp-content/uploads/2014/06/Retkeilyinformaation-suunnittelu-ja-toteuttaminen-2013.pdf>

Nousiainen, J. 2012. Pyöräilymatkailun mahdollisuudet Lapissa - Pyöräily päällystetyillä teillä. Viitattu 15.1.2016.

<https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/87873/N%C3%A4kymi%C3%A4-joulukuu-2012.pdf?sequence=1>

Petäjäistö, L. & Selby, A. 2011. Luontomatkailuyritystoiminnan laajuus: Internet-aineistoon pohjautuva selvitys. Metlan työraportteja 217. Viitattu 18.1.2016. <http://www.metla.fi/julkaisut/workingpapers/2011/mwp217.pdf>

Pyöräily. 2015. Suomen Latu. Viitattu 22.1.2016.

<http://www.suomenlatu.fi/ulkoile/lajit/muut-lajit/pyoraily.html>

Pyöräily. 2016. Outdoors Finland. Viitattu 26.1.2016.

<http://www.outdoorsfinland.fi/aktiviteetit/pyoraily/>

Pyöräilymatkailun Kehittämisstrategia 2009 - 2013. 2008. Matkailun edistämiskeskus. Viitattu 19.1.2016. http://www.visitfinland.fi/wp-content/uploads/2013/04/2008-Pyorailymatkailun_kehitt%C3%A4misstrategia_2009-2013-vrs-2.pdf?dl

Pyöräilystä. 2016. Pyöräliitto. Viitattu 27.1.2016. <http://pyoraliiitto.fi/pyorailysta/>

Räsänen, P. 2014. Pyörämatkailun suunnitteluopas. Viitattu 15.1.2016.

<http://www.outdoorsfinland.fi/wp-content/uploads/2014/06/Py%C3%B6r%C3%A4matkailun-suunnitteluopas.pdf>

Räsänen, P. & Saari, H. 2004. Melonta-, pyöräily-, ja vaellustarjontamme ja sen kysyntä ulkomailta tilanekartoitus. Viitattu 15.1.2016. <http://www.visitfinland.fi/wp-content/uploads/2013/04/A134-Melonta-pyo%C3%BC88raily-vaellustarjontamme-ja.pdf?dl>

Räsänen P. & Saari, H. 2005. Pyörä- ja vaellusmatkailun tuotteistaminen, neuvoja ja vinkkejä paketin tekijälle. Viitattu 18.1.2016.

[http://87.108.50.97/relis/REL_LIB.NSF/0/9FF6A89206432D2BC225715C00271819/\\$FILE/tuotteistamisopas.pdf](http://87.108.50.97/relis/REL_LIB.NSF/0/9FF6A89206432D2BC225715C00271819/$FILE/tuotteistamisopas.pdf)

Vaismaa, K., Rantala, T., Karhula, K., Luukkonen T., Metsäpuro, P. & Mäntynen J. 2011. Pyöräilyn ja kävelyn edistäminen Suomessa, Toimenpidesuosituksia kaupungeille. Tampere: Liikenteen tutkimuskeskus Verne & Tampereen teknillinen yliopisto. Viitattu 27.1.2016. <http://www.tut.fi/verne/pyorailyn-ja-kavelyn-edistaminen-suomessa/>

Valtakunnalliset reitit. 2016. Outdoors Finland. Viitattu 26.1.2016.

<http://www.outdoorsfinland.fi/aktiviteetit/pyoraily/valtakunnalliset/>

Vihdin jalankulku-, pyörätie- ja ulkoilureittiverkoston kehittämissuunnitelma. 2012. WSP Finland. Viitattu 4.2.2016.

http://www.vihti.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vihti/embeds/19733_VIHTIKE_raportti_20062012_ympa_18092012.pdf

Vihti Race - seikkailukilpailu. 2016. Vihdin kunta. Viitattu 4.2.2016.
http://www.vihti.fi/palvelut/liikunta_ ja_ulkoilu/ajankohtaista/1/vihti_race

Yhdistys. 2016. Ykkösakseli ry. Viitattu 3.2.2016. <http://www.ykkosakseli.fi/yhdistys/>

Ykkösakselin strategia. 2016. Ykkösakseli ry. Viitattu 3.2.2016.
<http://www.ykkosakseli.fi/leader-ykkosakseli/ykkosakselin-strategia/>

Muut lähteet

Härkönen, O. 2016. Pyörämatkailun keskusteluilta 29.2.2016. Vihdin kunnantalo. Vihti.

Kuviot

Kuvio 1: Pyörämatkailusuunnitelman laadintaprosessin kuvaus	21
Kuvio 2: Alkukartoituksen tulokset	24
Kuvio 3: Vihdin pyörämatkailusuunnitelma	29

Taulukot

Taulukko 1: Ryhmäkeskustelun tulokset	26
Taulukko 2: Pyörämatkailusuunnitelman arviointi	33

Liitteet

Liite 1 Pyörämatkailusuunnitelman arviointilomake.....	45
--	----

Liite 1 Pyörämatkailusuunnitelman arviointilomake

Vihdin pyörämatkailusuunnitelman arviointi

Vihdin pyörämatkailusuunnitelma on jaettu kuuteen osa-alueeseen. Arvioi jokaista osa-aluetta erikseen alla olevaan kaavakkeeseen.

Arvioi miten tärkeänä pidät osa-aluetta Vihdin pyörämatkailusuunnitelmassa. Kirjoita Tärkeys-sarakkeeseen sopivin seuraavista vaihtoehdoista: **erittäin tärkeä, jokseenkin tärkeä, vähemmän tärkeä.**

Komentoi jokaista osa-aluetta kirjallisesti Kommentit-sarakkeeseen. Voit kommentoida esimerkiksi toteutettavuutta, kirjoittaa lisäyksiä tai mitä asioita pidät epäolennaisena.

Lopuksi arvioi koko suunnitelma ja anna sille kokonaisarvosana asteikolla 1 (tyydyttävä) - 5 (kiitettävä). Arvioi miten tärkeänä koit kokonaissuunnitelman Vihdin pyörämatkailun kehittämisprosessia ajatellen valitsemalla yllä esitellyistä vaihtoehdoista. Perustele vastauksesi vielä kommentein ja kirjoita Kommentit-sarakkeeseen mitkä osa-alueet suunnitelmassa ovat toimivia ja kehitysehdotuksesi.

Ruutuihin tulee tekstin edetessä lisää tilaa. Kiitos arviointiin osallistumisesta!

Suunnitelman osa-alue	Tärkeys	Kommentit
1. Elämykselliset kohteet ja reitit tarinoilla tai teemalla		
2. Reittien saavutettavuus		
3. Opastus ja viitoitus		
4. Turvallisuus ja reittien ylläpito		
5. Kohderyhmien valinta ja riittävien palvelujen turvaaminen		
6. Tiedon saavutettavuus		
Kokonaisarvosana suunnitelmalle (1-5):		