

Gravel-pyöräilyn mahdollisuudet ja kehittämismahdollisuudet Itä-Lapissa

Kestävästi kasvua kesään Itä-Lapissa-hanke

Saari Riia

Opinnäytetyö
Restonomikoulutus
Restonomi (AMK)

2021

Restonomikoulutus
Restonomi (AMK)

Tekijä	Riia Saari	Vuosi	2021
Ohjaaja	Mervi Angeria		
Toimeksiantaja	Eerika Tuomas		
Työn nimi	Gravel pyöräilyn mahdollisuudet ja kehittämismahdollisuudet Itä-Lapissa		
Sivu- ja liitesivumäärä	33 + 0		

Opinnäytetyön aiheenani oli Gravel- pyöräilyn mahdollisuudet ja kehittämismahdollisuudet Itä-Lapissa. Toimeksiantajani oli Sallan Kunta, joka on osa Kestävästi kasvua kesään Itä-Lappiin- hankkeeseen.

Opinnäytetyön tehtävänä oli kartoittaa Gravel-pyöräilyn mahdollisuudet Itä-Lapissa ja rakentaa reitti kuntien ympärille. Opinnäytetyön tavoitteena oli luoda toimeksiantajalle toimiva pyöräilyreitti Itä-Lapin alueelle, joka soveltuisi ensi sijaisesti gravel-pyörälle.

Opinnäytetyön tietoperustan muodostivat aiheeseen liittyvä kirjallisuus sekä ajan-kohtainen tieto. Opinnäytetyö oli luonteeltaan opettavainen kokonaisuus, jossa sai haastaa itseään reitin suunnittelussa sekä tutustua pyöräilymatkailuun. Opinnäytetyön toteutus oli menetelmältään konstrukttiivinen tutkimus ja palvelumuotoilu osittain hyödynnettynä. Aineistoa kerättiin pääasiassa internetin välityksellä, jossa hyödynnettiin myös osittain E-kirjoja. Aineistoa käsiteltiin muistiinpanojen sekä yhteisöllisten menetelmien kautta.

Menetelmien kautta saadut tulokset osoittivat, että pyöräilyreitti soveltuu gravel-pyöräilyyn hyvin. Johtopäätöksenä oli, että pyöräilyreitti on onnistunut ja sitä tullaan hyödyntämään konkreettisesti hankkeessa. Opinnäytetyön keskeinen tulos oli pyöräilyreitin konkreettinen tulos toimeksiantajalle. Opinnäytetyön tuotoksena syntyi konkreettinen pyöräilyreitti, joka soveltuu gravel-pyörälle erinomaisesti. Opinnäytetyön tuloksista ja tuotoksista voivat hyötyä Itä-Lapin alueella olevat kunnat, jotka ovat huomioitu pyöräreitin suunnittelussa.

Avainsanat pyörämatkailu, tuotteistaminen, kotimaa matkailu, matkailu

Degree Programme in Hospitality
Management
Bachelor of Hospitality Management

Author	Riia Saari	Year	2021
Supervisor	Mervi Angeria		
Commissioned by	Eerika Tuomas		
Subject of thesis	Gravel cycling opportunities and development opportunities in Eastern Lapland		
Number of pages	33 + 0		

The topic of my thesis was the possibilities and development opportunities of Gravel cycling in Eastern Lapland. My client was the Municipality of Salla, which is part of the sustainable growth of the project in Eastern Lapland this summer.

The task of the thesis was to map the possibilities of Gravel cycling in Eastern Lapland and to build a route around the municipalities. The aim of the thesis was to create a functional cycling route for the client in the area of Eastern Lapland, which would be primarily suitable for a gravel bicycle.

The knowledge base of the thesis was related to the literature and current information. The thesis was an educational entity in nature, where you could challenge yourself in route planning and get acquainted with cycling tourism. The implementation of the thesis was a constructive research method and service design partially utilized. The material was collected mainly via the Internet, which also partially utilized e-books. The material was processed through notes and community methods.

The results obtained through the methods showed that the cycling route is well suited for gravel cycling. The conclusion was that the cycling route has been successful and will be used concretely in the project. The main result of the thesis was the concrete result of the cycling route for the client. The output of the thesis was a concrete cycling route that is excellent for a gravel bike. The results and outputs of the thesis can benefit the municipalities in the Eastern Lapland region, which have been taken into account in the planning of the cycle route.

Key words
ism

Bicycle tourism, productization, domestic tourism, tourism

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	5
2	PYÖRÄILYMATKAILU	6
2.1	Gravel-pyörä	6
2.2	Pyöräilymatkailun nykytilanne	7
2.3	Pyöräilymatkailun markkinat kotimaassa ja kansainvälisesti	9
3	PYÖRÄILYMATKAILUN UUSI TULOKAS ITÄ-LAPPI	11
3.1	Itä-Lapin matkailutilanne	11
3.2	Pyöräilymatkailu reittien suunnitteleminen	12
3.3	Pyörämatkailijan palvelut	15
3.4	Ekologinen kulkeminen reitille	16
4	HUOLTOMAHDOLLISUUDET JA HUOLTOPISTEET	17
4.1	Taukopaikat ja huoltomahdollisuus	17
4.2	Tervetuloa pyöräilijä- tunnus	19
5	LÄHESTYMISTAPA, MENETELMÄT JA TOTEUTUS	21
5.1	Lähestymistavat	21
5.2	Menetelmät	21
5.3	Itä-Lapin pyöräilyreitti	23
6	POHDINTA	28
	LÄHTEET	32

1 JOHDANTO

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on perehtyä Itä-Lapin pyöräilymatkailun tilanteeseen. Opinnäytetyöni aihe tulee olemaan Itä-Lapin pyöräilymatkailun kartoittaminen ja kehittäminen. Opinnäytetyö toteutetaan EU-rahoitteiselle Kestävästi kasvua kesään Itä-Lapissa -hankkeelle, jonka kokonaistoteutusajaksi on 1.1.2021-31.12.2022. Hanketta rahoittaa Lapin Liitto, hallinnoi Sallan kunta ja osa toteuttaa Lapin ammattikorkeakoulu. Kehittämiskohteena on Itä-Lapin matkailun pyöräilymatkailun kehittäminen ja toimeksiantaja toimii Sallan kunta ja sieltä yhteyshenkilöni on Eerika Tuomas. Opinnäytetyön ensisijainen tavoite on perehtyä gravel-pyörään. Opinnäytetyössä toivotaan myös reittien kartoittamista, matkailualueiden ja keskusten välillä ja niiden kuvantaminen. Reittitiedoista halutaan käyvän ilmi ainakin kilometrimäärät ja arviot kuluva ajasta. Muut palvelut, kuten majoitus, pyörän huolto/varaosat ja ruuan/juoman hankinta ovat kartoituksessa hyödyksi matkailijoita varten. Pyöräilymatkailun kehittäminen toteutetaan siitä näkökulmasta, että mahdollisimman monia ostettavia palveluita käytetään (myös majoitus ja ruokapalvelut). Opinnäytetyön keskeinen tavoite on käyttää gravel-pyörä reittiin

Opinnäytetyönä on laajasti kartoittava Itä-Lapin pyöräilymatkailun tilannetta kehittää sinne toimivia pyöräilymatkailu tuotteita osana hanketta. Tärkeä opinnäytetyössä on otettava myös muut kuluttajalle tärkeät palvelut huomioon, joten niiden kartoittaminen on myös tärkeää. Opinnäytetyön tuloksena on tarkoitus antaa toimeksiantajalle valmiita reitti suunnitelmia, joissa on huomioitu alueen muut oheispalvelut reittien varrella. Toimeksiantaja tulee hyötymään opinnäytetyöstä paljon, koska tulokset auttavat varmasti myös hankkeessa, jonka osaksi teen tätä opinnäytetyötä.

2 PYÖRÄILYMATKAILU

2.1 Gravel-pyörä

Gravel-pyörä on käsitteenä vasta aika uusi, vaikka se on luokiteltu hiekkatiepyöräksi. Yleisesti gravel pyörät luokitellaan leveäpyöräisempiin maantiepyörämalliin. Gravel-pyörät soveltuvat niin retki- kuin työmatkapyöräilyyn, että työmatkapyöräilyyn. Gravel-pyörä on suunniteltu ensisijaisesti hiekkatiepyöräilyyn, mutta soveltuu myös muulle tiemateriaalille ajettavaksi. Gravel-pyörä on kasvava trendi vieläkin, vaikka sen kehitys näkyy kymmenen vuoden takaa jo, mutta on saatu selville, että gravel pyörä sopii erityisen hyvin pyöräilymatkailuun (Canyon.com 2021.)

Gravel-pyöriä on saatavana nyky päivänä monia erilaisia sekä ne eroavat hyvin vähän cyclocross pyöristä. Materiaaliltaan ne voivat olla terästä, hiiltä, alumiinia tai titaania. Gravel- pyörä on kokonaisuudessaan tarkoitettu käytettäväksi maantiellä asfaltilla kuin maastopyörän tapaan sorateilla tai poluilla. Gravel-pyörä antaa mahdollisuudet siis kokea uskomattomia maisemia pyörän selässä. Gravel-pyöräilyyn varustukseen voidaan lisätä lisävarusteita, joihin voidaan ottaa eväitä tai muita tarvittavia varusteita pyöräreitille mukaan (Pinzuti 2017.)

Gravel-pyörää on helposti kuljetettava mukana junassa tai muissa julkisissa kulkuneuvoissa, koska se painaa vain vajaa yhdeksästä kymmeneen kiloa. Matkustaminen pyörän kanssa onnistuu vaivattomasti pitkillä vaivattomasti, lisäpainoa kuitenkin pyörään tuleen lisävarusteita, joita pyörämatkailijalla on mukanaan reissullaan. Itä-Lapin pyörämatkailijat tulevat suurimaksi osaksi Saksasta ja Alankomaista, joten heille on tärkeää, että matkustaminen pyörän kanssa olisi vaivatonta ja helppoa. Gravel-pyöristä löytyy kuitenkin malleja, jotka eivät sovellu pitkän matkan pyöräilyyn (Codey 2021.) Gravel pyörä kokonaisuutena on täydellinen valinta Itä-Lapin maastoihin.

Itä-Lapin matkailuun Gravel-pyörät ovat oivallinen valinta pyörän keveyden vuoksi, koska lapissa on korkeuseroja huomattavasti, mitkä tuottavat haasteita pyöräilymatkan teossa.



Kuvio 1. Gravel- pyörä (Larunpyörä 2021a.)

2.2 Pyöräilymatkailun nykytilanne

Matkailulla käsitteenä tarkoitetaan tapahtumaa jolla ihmiset matkustavat eri ympäristöön, jossa he muuten viettävät yhtäjaksoisesti ”yhden vuoden” elämästään. Leiper on kehittänyt ”matkailujärjestelmän”, joka pitää sisällään lähtöalueen, kohdealueen ja kaiken pitää koossa läpikulkualue (Edelheim, Ilola 2017, 24, 37.)

Pyöräilymatkailussa on kyse siitä, että matkaa taitetaan suuremmaksi osaksi pyörän päällä. Pyöräilymatkailun tarkoituksena ei ole varsinaisesti päästä määränpäähän vaan sillä tavoitellaan paikkakuntaan tai maahan tutustumista. (Cycloscope 2020.)

Pyörämatkailun yleinen taso Suomessa on kunnossa, vaikka kehittämistä löytyy liikennejärjestelmässä varsinkin. Pyöräilyreittejä valmisteltaessa on huomioitava liikenteenjärjestelmä ja pyörämatkailijan turvallisuus. Pyörämatkailu jää autojen varjoon, jonka ehdoilla myös pyöräily- ja kävelyväylät samalla suunnitellaan. Ulkomailla pyöräilijät ja jalankulkijat erotetaan toisistaan ja se näkyy myös liikenteessä. Ulkomailla voi törmätä erillisiin pyörä- ja kävelyväyliin, Suomessa taas usein pyöräilijät rinnastetaan jalankulkijoiksi. (Nousiainen 2012,4.) Keski-Euroopassa ollaan edellä pyörämatkailussa ja varsinkin pyöräilyinfrastruktuurissa, mutta Suomessa ollaan pikku hiljaa pääsemässä kehittämään enemmän pyörämatkailussa. Itä-Lapissa pitkät välimatkat vaikuttavat pyöräilijän matkan tekoon, koska pyörämatkailijat joutuvat pyöräilemään autoilijoiden joukossa. (Nousiainen 2012, 4.)

Kansainvälisesti tarkasteltuna Suomen tunnettavuus pyöräilymaana, on huomattava, että Suomi on aika tuntematon maa pyöräilymatkailussa. Suomessa pyöräilymatkailussa tulisi keskittyä vetovoimatekijöihin, reittien suunnitteluun sekä reittien saatavuuteen. Suomesta löytyy vaihtelevaa luontoa, maisemia ja nähtävyyksiä ominaispiirteillä, jotka lisäävät pyöräilymatkailun suosiota kannattavasti koko ajan. Kehittäminen pyörämatkailussa on erittäin tärkeää laajan pyörämatkareittien vuoksi. Kehittämisessä on kannattavaa keskittyä ongelma kohtiin, kuten reitteihin sekä varrella oleviin palveluihin ja tuotteistamiseen. Pyörämatkailuun kannattaa panostaa myös teknologiaan sekä sovelluksiin, jotta niitä pystytään hyödyntämään reittien suunnittelussa, paikannuksessa sekä kartan löytäessä myös tien päällä. Pyörämatkailu reittejä suunniteltaessa täytyy ottaa huomioon eri vuodenajat, että onko saatavuus vuoden ympäri vai pelkästään kesäsesongilla. Pyörämatkailu tilanne kehittyä Suomessa jatkuvasti hyvällä tavalla. Suomessa matkailijat ovat kotimaisia sekä kansainvälisiä matkailijoita. Kansainvälisten pyöräilymatkailijoiden osuus kasvaa joka vuosi huomattavasti. Pyörämatkailijat ovat kiinnostuneista valmiista pyöräreiteistä, joita varsinkin odotetaan Lapin alueelle. Pyörämatkailulla auttaa muita paikallisia yrityksiä hyötyisivät pyöräilymatkailun reitistä ja saisivat näkyvyyttä. (Ellare 2020b.)

Potentiaalisena asiakasryhmän tunnistaminen on erittäin tärkeä osa-alue pyörämatkailussa, jotta voidaan tavoittaa ja hyödyntää niitä toteuttamisvaiheessa. Asiakasryhmän ollessa tiedossa voidaan hyödyntää markkinoinnissa sekä lähestymisessä ja jälkimarkkinoinnissa. Pyöräilymatkailussa panostaminen pyöräilytahtumiin voisi tuoda lisänäkyvyyttä niin paikallisille että erilaisille välinevalmistajille. Pyöräilytahtumiin ja muutenkin voitaisiin lisätä esimerkiksi melontaa tai lyhyitä vaelluksia, jotta matkailijat saisivat kokeilla monenlaisia aktiviteettejä yhdellä kerralla. (Roininen 2020, 40–43.)

2.3 Pyöräilymatkailun markkinat kotimaassa ja kansainvälisesti

Pyöräilymatkailun suosio on noussut huomattavasti viimeisen kymmenen vuoden aikana Euroopassa sekä varsinkin Keski-Euroopassa. Pyöräilymatkailun suosio varsinkin saksan kielisillä alueilla on nostanut suosiotaan. Pyöräilymatkailu reiteistä on kiinnostunut tällä hetkellä suuret Euroopan maat kuten Saksa, Belgia sekä Hollanti. Tutkimuksen mukaan Tunturi-Lappi on toisena sekä Pohjois-Lappi on neljänneksi halutuin pyöräilymatkailu kohde, jossa pyörämatkailijat haluavat käydä. Lappi kokonaisuudessaan kiinnostaa pyörämatkailijoita kohteena, mutta sieltä puuttuvat valmiit reitit, joita pyörämatkailijan olisi helppo hyödyntää, jos matka suunnitellaan etukäteen. (Ellare Oy 2020b, 12.) Useimmat pyörämatkailijat varaisivat matkat itse ja loisivat siitä kokonaisuuden itselleen. Täytyy kuitenkin ottaa huomioon, että kansainväliset pyörämatkailijat tarvitsisivat mahdollisesti opastettua palvelua reiteille, jos he eivät ole käyneet kohteessa ennen. (Ellare Oy 2020b.)

Pyörämatkailijat tuovat matkakohteisiin tuottavuutta ja saavat sesonkiin lisää tuottavuutta. Pyörämatkailu kasvaa on havaittavissa esimerkiksi Saariston pienellä rengastiellä sekä Puumalan saaristoreitillä, mutta kehitteillä on koko ajan lisää pyöräreittejä. Saariston rengastiellä aiotaan edistää pyörämatkailijoiden

tyytyväisyyttä, tuomalla pyörien huoltopisteitä, joista tulee löytymään perustyökaluja, joilla pystyy itse hoitamaan matkalla ollessa pyörähuollon. Pyörämatkailu sai myös 25 000 euron avustuksen pyöräilymatkailuun vuonna 2020.(Business Finland 2020a.)

Suomeen on perustettu pyörämatkailukeskus, jonka tarkoitus on kehittää ja tuoda esille pyörämatkailua enemmän esiin. Pyörämatkailukeskus on ottanut tavoitteeksi kasvattaa entisestään pyörämatkailun suosiota sekä lisätä Suomen tunnettavuutta pyörämatkailukohteena varsinkin kansainvälisille markkinoille. Pyörämatkailukeskuksen tavoitteena on kasvattaa suomalaisen pyörämatkailun osaamista. Pyörämatkailukeskuksen sivuilta löytää ajankohtaisemmat reitit ja heidän sivuillaan pystyy ehdottamaan virallista reittiä, joka ei ole vielä heidän sivuillaan. (Bikeland 2021.)

Kotimaan matkailijoista työkäiset ovat valmiina maksamaan matkoistaan enemmän kuin nuoret tai yksineläjät. Ylläksellä tehdyn tutkimuksen mukaan valmiista matkapaketeista ollaan valmiita maksamaan, jos niihin on koottu tarpeeksi hyvät tarjoukset ja yhteishinnat. Kotimaisille matkailijoille varsinkin olisi kiinnostunut eniten yhtenäisestä toiminnasta, jossa olisi hyödynnetty opasta mukana. (Sandqvist, Myllymäki & Stolze 2020, 24.)

3 PYÖRÄILYMATKAILUN UUSI TULOKAS ITÄ-LAPPI

3.1 Itä-Lapin matkailutilanne

Itä-Lapin matkailu tilanne on hyvä, mutta kaipaa varsinkin kesämatkailuun lisää tuottavuutta sekä ohjelmapalveluita ja muita aktiviteetti mahdollisuuksia enemmän. Covid-19 pandemian vaikutukset näkyvät kuitenkin vielä merkittävän hetken koko maassa sekä muissa maissa. Kotimainen matkailu on kuitenkin paikannut osittain tapahtunutta menetystä viimeisin vuosien aikana. Itä-Lapissa yöpymisprosentti vuonna 2019 oli 70 %, joka on kokonaisuudessa pelkästään kotimaisten matkailijoiden osuus. (Lapin luotsi 2021.)

Kokonaisuudessaan koko Lapin matkailu on riippuvainen talvimatkailusta, joten olisi hyvä saada edes osittainen kattavuus myös kesämatkailusta. Kansainvälisten matkailijoiden osuus on ollut aina suurempi osuus kuin kotimaisten matkailijoiden osuus. Viimeisen kolmen vuoden aikana kotimaisten matkailijoiden osuus on noussut huomattavasti varsinkin Covid- 19 vaikutukset kotimaisten matkailijoiden nousuun on ollut positiivinen yllätys kaikille. (Lapin luotsi 2021.)

Itä-Lappi on niin sanottu talvimatkailulle painottuva kohde, johon haetaan myös kesäsesongille lisää tuottavuutta kuten esimerkiksi pyörämatkailureiteille sekä muita vastaavia kehittämismahdollisuuksia. Kestävästi kasvua kesään Itä-Lappiin on panostettu lumettoman ajan matkailuun etenkin kansainvälisille matkailijoille. Tuotteistamisessa on otettu huomioon keskiyön-, pyöräilyn- ja kalastustemat sekä syksyn aika huomioon.

3.2 Pyöräilymatkailu reittien suunnitteleminen

Pyöräilymatkailun reittien suunnittelemisessa tulee ottaa monta asiaa huomioon, jotta saadaan toimiva kokonaisuus. Räsänen (2016, 18–28) on kertonut op-paassa kahdeksan tärkeintä kohtaa, jotka täytyy ottaa huomioon pyöräilymatkailu reittiä suunnittelemassa.

Pyöräilymatkailu reittien suunnittelussa ensimmäinen tärkeä huomioiminen on, että suunniteltavat reitit suunnitellaan elämysten ympärille sekä palveluiden lähelle, että pyörämatkailijat voivat itse halutessaan päättää missä kohteessa he matkallaan poikkeavat (Räsänen 2016, 19.) Yksi avaintekijöistä reittien varrella majoituskohteiden määrä ja se vaikuttaa myös siihen kuinka pitkän matkan pyöräilymatkailijat ajavat päivässä, jotta he saavuttaisivat seuraavan määränpään. Reittien pituutta tulee miettiä, myös siltä kantilta onko pyöräilijät aloittelijoita vai kokeneita pyöräilijöitä. Markkinakapasiteetin kannalta useimmat isommat pyöräilymaat suosittelvat maksimi matkaksi 30 kilometriä (Räsänen 2016, 19.)

Vielä muutama vuosi sitten pyöräilijät suosivat majoituksena omia telttoja ja niiden tuomia hienoja yksityisiä paikkoja, joissa ei muita matkailijoita ollut. Muutamassa vuodessa matkailijat ovat kuitenkin innostuneet maksullisista majapaikoista, jotka ovat helposti saatavilla sekä matkan varrella. Itä-Lappiin kun ollaan suunnittelemassa pyöräilymatkailu reittejä, on yllä mainittavat asiat otettava vielä erityisesti huomioon sekä taukopaikkojen sijainnit. Taukopaikkojen pituuksiksi on lyhyimmille matkoille olisi hyvä olla taukopaikat 7–10 kilometrin välein ja vaikeimmille reiteille olisi hyvä olla 15–20 kilometrin välein taukopaikkoja. (Räsänen 2016, 19.)

Hyvin suunnitellut reitit ovat helppo ylläpitää ja huoltaa niitä. Reittien suunnittelussa otettava huomioon, kuinka useasti reitit tulee käydä läpi vuodessa sekä ovatko reitit ympärivuotisessa käytössä vai kesäsesongilla käytössä. Lapin pitkät välimatkat myös vaikuttavat myös reittien suunnittelussa siihen mitkä olisivat henkilö sekä talousresurssien tarvittava määrä. Itä-Lapin reittien tulee olla helposti saavutettavissa, jotta se lisäisi reitin käyttö arvoa.

Reittien saavutettavuus on huomioita, koska Lapin pitkät välimatkat vaikuttavat saavutettavuuteen. Reitin alkupisteen pitää olla sellainen mihin päästään helposti esimerkiksi junalla sekä loppupiste on yleensä sama kuin alkupiste. Reitin saavutettavuudessa on huomioitava myös julkinen liikenne. Uudessa karttamateriaalissa tulee kertoa tärkeästi julkisen liikenteen sujuvuus, lähtöpisteiden koordinaatit ja taukopaikat sekä parkkipaikat, jos omalla autolla liikenteellä. (Räsänen 2016, 20.)

Yleisesti pyöräreittejä ei luokitella, mutta pyöräilijämatkailijan tulee löytää seuraavat tiedot vaivattomasti eikä niiden etsimiseen saisi olla vaikeaa. Reitti tiedoista tulee löytyä seuraavat tiedot pyöräreitin pituus kilometreinä, tien vaarallisuus sekä majoituskohteet ja ruokakauppojen sijainnit kuntien mukaan. Myös reitin varrella olevat taukopaikat sekä mahdolliset pyöränhuolto paikat. Valtakunnallista luokittelua ei ole pyöräreiteille vielä olemassa. (Räsänen 2016, 20.) Reitti on tärkeä nimetä teeman mukaan tai kohteen mukaan, missä reitti sijaitsee. Kaikissa reittimateriaaleissa tulee olla sama kirjoitusasu sekä muissa materiaaleissa, joissa on kyse reitistä. (Räsänen 2016, 20.)

Turvallisuus on ennen kaikkea tärkeää reittisuunnittelussa. Reitin turvallisuuteen vaikuttaa pientareen leveys, mitä pienempi piennar on sen isompi vaaratilanne siitä voi olla pyöräilijälle. Pyörämatkailijalle muita vaarallisia huomioitavia tienpätkiä on soratiet ja tiellä olevat juurakot sekä oksat. Pyöräreittien säännöllinen huoltaminen on erittäin tärkeää. Yksi erityisen tärkeä turvallisuuden kannalta huomioitavaa on autolla matkaa tekevät kanssakulkijat, koska autoilijoita tulee varmasti reitin varrella olemaan runsaasti erityisesti kesäsesongilla. Turvallisuuteen voidaan myös luokitella sääolosuhteet, koska sade keli tuo omat haasteet pyörämatkalle, koska se tekee tiestä erittäin liukkaan. (Räsänen 2016, 22.)

Turvallisuuteen voidaan lukea myös nettiyhteyden toimivuus kännykässä kartoissa tai navigaattorissa, joten nettiyhteyden sekä latauslaitteiden toimivuus kannattaa tarkistaa ennen pyöräilymatkailulle lähtöä. Turvallisuuteen vaikuttaa terveyden hyvinvointi, joten on tärkeää muistaa pyöräilymatkailun aikana juoda

vettä tarpeeksi, jotta keho ei kuivu pitkän rasiuksen aikana liikaa. Pitkillä välimatkoilla olevat mahdolliset veden täyttöpaikat on otettava huomioon, koska vettä ei saa niin helposti sekä mukaan on hyvä varata energiapitoisia juomia hieman. Muut tärkeät turvallisuuteen vaikuttavat asiat kannattaa pitää myös mielessään, vaikka ei olisikaan tavallisessa turisti kohteessa, koska voihan pyörämatkalla hävitä esimerkiksi rahaa tai puhelini. (Tampereenpyöräpojat 2016.)

Viitoittaminen on noussut yhdeksi tärkeäksi tekijäksi pyöräilymatkailussa, koska tuntemattomat ja uudet reitit vaativat yleensä paljon suunnittelua pyöräilymatkailijalta. Viitoittaminen edistää myös joutuisasti pyöräilymatkailijaa tekemään matkaa, kun on valmiiksi viitoittama tie sekä kartta, mistä löydetään kaikki tarvittava. Ylläpitäminen viitoittamisessakin on yksi tärkeimmistä tekijöistä, koska viitojen tulee kestää säävaihtelut. Hyvin toimiva viitoitus parantaa reitin käyttäjäkokemusta, auttaa reitin navigoimisessa vaivattomasti sekä kertoo reitistä ja kokoalueesta yleisesti. Opastekokonaisuuteen sisältyy seuraavat kodat reittien sekä reitistöjen viitat ja opasteet sekä merkinnät. Viitoittaminen auttaa kohdentamaan reitin tietyille kohderyhmälle sekä reitistön tuotteistaminen on helpompaa, kun viitoitukset ovat kunnossa. Kaikki nämä edelliset kohdat on helppo siirtää markkinointi- ja informaatiomateriaaleihin sekä lähettää eteenpäin halutuille kohderyhmilleen. (Räsänen 2016, 23.)

Aloituskohhteessa olisi hyvä olla opastaulu, josta löytyy reitistä kaikki oleellinen tieto sekä tärkeimmät puhelinnumerot. Opastaulu auttaa pyörämatkailijoita saamaan selvittämään kaiken oleelliset tiedot reiteistä. Oleelliseen tietoon sisältyy seuraavat kohdat suositeltava kiertosuunta, reitin varrelta löytyvät ruokakaupat, ruokapaikat sekä muut kohteet, mitä matkanvarrelta löytyy. Opastauluun olisi tärkeää merkitä myös alku-, loppu- ja mahdolliset poistumispisteet. Koko reitin tiedot voidaan julkaista myös yhdessä painetussa versiossa, jota voi kantaa matkan aikana mukana tai vaihtoehtoisesti sähköisessä muodossa. (Räsänen 2016, 23.)

Viitoittaminen ja opastaulu on kokonaisuudessaan reitin tärkeimpiä osuuksia, jotta reitin toimivuus olisi hyvällä luokalla. Viitoitus lisää pyörämatkailijan matkan kulkua eikä tarvitse jokaisen kymmenen kilometrin jälkeen pysähtyä katsomaan kartalla missä on seuraava käänntömerkki. Merkkejä on hyvä olla hyvillä etäisyyksillä, mutta risteyksien jälkeen kannattaisi olla heti varmistusmerkki, jotta pyörämatkailija tietää, että hän on oikealla reitillä. (Räsänen 2016, 23.)

3.3 Pyörämatkailijan palvelut

Itä-Lapin pitkät välimatkat tulee ottaa huomioon, kun suunnitellaan reittejä ja palveluja niiden ympärille. Euroopassa on käytössä laatuohjelma kehitetty pyöräystävälliseen majoitukseen. Yksi tunnetuimmista on saksalainen Bett un k Bike ja Iso-Britanniassa toimiva Cyclist Welcome majoituspalvelut. Pyöräilyorganisaation Bett un k Bike sivuilta löytää myös muiden maiden majoitusmahdollisuuksia kuten Belgian, Sveitsin, Kroatian, Luxemburgin, Hollannin, Puolan ja Tanskan sekä Itävallan. Nämä kaikki edellä mainitut maiden majoituspaikoista ovat pyöräilyystävällisiä. Majoituskohteiden kriteereiksi on laitettu yhden yön majoitus, johon sisältyy kattava aamiainen tai lähellä oleva ruokailumahdollisuus. Kohteessa on pyöräsuoja, johon pyörän saa yöksi eikä tarvitse huolehtia, mihin pyörän uskaltaa jättää yöksi. Kohteessa olisi hyvä myös olla tieto lähimmästä pyörähuoltamosta sekä itse kohteessa on hyvä olla peruspyörähuoltotarvikkeet. Laatukriteereitä on vielä monia ja ne vaihtelevat laatuohjelmien mukaan. Perus laatukriteerit on kuitenkin muistettava, jos haluaa pyörämatkailijoiden tulevan juuri teidän majoituspalveluunne. Laatukriteereiden lisäksi myös Tervetuloa pyöräilijämerkki on hyvä lisäys laatukriteereihin ainakin Suomen palveluissa. (Räsänen 2016, 28.)

Useimmissa suosituimmilla pyöräilymatkailu alueilla on matkalaukunkuljetus mahdollisuus. Konsepti toimii niin, että aamulla jätät laukut hotellin vastaanottoon, josta se haetaan sekä kuljetetaan sieltä seuraavaan majoituskohteeseen. Matkanjärjestävä voi myös järjestää koko pyöräilymatkailun, jolloin heillä on koko

ajan huoltoauto mukana, jonka mukana tulee yleensä matkalaukut sekä pyörän-huoltotarvikkeet. Suomessa on järjestetty muutamia kertoja matkoja huoltoauton kanssa. (Räsänen 2016, 28–29.)

Pyöräilijän palveluihin kohdennetaan yleensä vain majoituspalvelut, mutta siihen lukeutuu paljon muitakin palveluita, joita matkalla tarvitaan. Itä-Lapin reitin oleviin palveluihin on panostettava vielä enemmän, koska välimatkat tuovat haasteita matkan varrelle. Itä-Lapin palvelut halutaan tuoda kartalla myös näkyväksi, jotta pyörämatkailijan olisi helpompi suunnitella minnehän päivän aikana haluaa saapua ja saavuttaa tarvitsemansa palvelut. Itä-Lapin pyöräilyreitillä tullaan selvittämään ruokakauppojen, huoltoasemien, urheiluliikkeiden ja majoituspaikkojen sijainnit tarkasti, jotta pyörämatkailijalle voidaan luoda turvallinen matkailukokemus hänen valitsemallaan reitillä. (Räsänen 2016, 28–29.)

3.4 Ekologinen kulkeminen reitille

Polkupyörällä kulkeminen on yksi ekologisimmista keinoista matkustaa luontoystävällisemmin sekä säästää muissa matkustuskuluissa. Polkupyörämatkailulla on myös etunsa siinä, että polkupyörän voi jättää melkein, minne vain eikä sille tarvitse erikseen etsiä parkkipaikkaa niin kuin autolle. Pyörämatkailijoille on myös tärkeää tuntea olonsa tervetulleeksi paikan päälle eikä haittaa, vaikka tulisi pyöräilyvaatteet päällä syömään ja nauttimaan ansaitsemastaan tauosta. (Räsänen 2016, 29.)

Reitille saapumiseen on panostettu erittäin laajasti ja siinä on haluttu tuoda ekologisuus yhdeksi arvoksi. Reitille saapumiseen on suunniteltu siten, että Itä-Lappiin voidaan saapua pyörällä maasta, josta on lähtöisin esimerkiksi Saksasta, voidaan tulla lautalla Helsinkiin. Helsingistä jatkettaisiin junalla aina Kemijärvelle asti pyörät mukana. Polkupyörällä matkaaminen sopii jokaiselle peruskunnan omaavalle matkailijalle. (Poljin.fi 2021.)

4 HUOLTOMAHDOLLISUUDET JA HUOLTOPISTEET

4.1 Taukopaikat ja huoltomahdollisuus

Taukopaikat ovat yleisesti sijoitettu kaupallisten palveluiden ympärille, jotta pyöräilymatkailijat voivat valita itselleen sopivat taukopaikan. Taukopaikaksi sopii esimerkiksi kahvila, ravintola, huoltoasema sekä matkan varrella olevat tauko- ja levähdyspaikat, jos matkailijoilla on omat eväät jo valmiiksi mukana. (Räsänen 2016, 20.) Taukopaikkoihin täytyy myös muistaa sisällyttää vessassa käynti mahdollisuudet sekä varsinkin ottaa huomioon Lapin pitkät välimatkat. (Räsänen 2016,20.)

Jotta taukopaikoista tulisi kannattavampia on tärkeää yhdistää palvelut lähelle taukopaikkoja sekä reittien solmupisteisiin. Solmupisteillä tarkoitetaan melonta-, maastopyöräily- ja vaellusreitit voitaisiin suunnata samoille taukopaikoille kuin missä pyöräilymatkailu reitit sijaitsevat. Jos reiteillä olisi enemmän solmupisteitä voitaisiin hyödyntää myös muussa liiketoiminnassa tai uudessa sellaisessa toiminnassa. Solmupisteitä ollessa enemmän voitaisiin niihin mahdollisesti toteuttaa paremmat roska, ja jätehuollot sekä pyöränhuolto mahdollisuudet paranisivat. Saatavilla on myös juoksevaa vettä sekä sähköä, jolloin voit mahdollisuuksien mukaan ladata sähköpyöränkin. (Räsänen 2016, 20.)

Pyörä kannattaa huoltaa perusteellisesti ennen matkalle lähtöä ja varata mukaan pienempiä pyörän huoltoon tarvittavia huoltovälineitä. Itä-Lapin pyöräreittien suunnittelussa tulee ottaa huomioon huoltomahdollisuudet sekä huoltopisteiden paikat, koska välimatkat ovat suuret eikä ole mahdollista huoltaa pyörää joka 20 kilometrin välein. Suurempia pyöränhuolto mahdollisuuksia ei Itä-Lapissa ei tällä

hetkellä ole saatavilla. Monesta matkailukeskuksesta löytyy pyöränvuokraamoita, joista voi saada myös maksua vastaan huoltotoimenpiteitä vaativia toimia. (Larunpyörä 2019b.)

Itselle sopivia tehtäviä huoltotoimenpiteitä ennen matkalle lähtöä ovat seuraavainlaisia rengaspaineiden tarkistus, ketjut sekä jarrut. Muita kotona tehtäviä huoltotoimenpiteitä on vaihteiden toimivuuden tarkistaminen sekä ohjamaamon toimivuuden tarkistaminen. (Larunpyörä 2019.) Kemijärveltä löytyy Liikkuva pyöränhuolto Pohjois-Suomessa, mutta ensisijaisesti se toimii Kemijärvellä, jos palvelut eivät sijoitu Kemijärven keskusta niin huollon lisäksi maksuksi tulee ”bensarahaa”, joka kattaa matkan matkailijan luokse. Sallassa voit viedä oman pyöräsi Salla Ski resortille, jossa onnistuu niin perushuolto, että vuosihuollot, sieltä voit myös vuokrata pyöriä käyttöön. (Larunpyörä 2019b.)

Huoltopisteet tulee sijoitella reitin varrelle suurimpiin kaupunkeihin, mutta on hyvä myös miettiä, että olisiko mahdollista saada pienempiä pyöränhuolto välineitä matkan varrelle, jotta ei tarvitsisi soittaa esimerkiksi taksia tai huoltopalvelua paikalle heti. Huoltopisteet voidaan myös sijoittaa taukopaikkojen yhteyteen ja tuoda myös huoltomahdollisuudet niiden palveluiden lähelle tai solmupisteisiin. Solmupisteisiin voidaan myös tuoda jätteen lajittelu mahdollisuus sekä mahdollistaa sähkön ja veden saanti. Nämä tarjoavat pyörämatkailijoille mahdollisuuden pitää taukonsa koska tahansa reittien varrella. Tervetuloa pyöräilijä-tunnus antaa myös toivottavan kuvan siitä, että paikalta löytyy mahdollisuuksien mukaan pyörän pesu mahdollisuus sekä plussaa on, jos paikalta löytyy perus huoltoon tarvittavat välineet. (Räsänen 2016, 20.)

Pyörän huoltopisteisiin on ruvettu panostamaan vuosi vuodelta enemmän, esimerkkinä toimii Turun pieni rengasreitti, johon rakennutettiin kunnan huoltopisteitä. Pienelle rengasreitille on asennettu pieniä pikahuoltopisteitä sekä asennettu tielain mukaiset opasteet reitille. Pikapyöränhuoltopisteille on pyritty keskittämään reittien varrelle tasaisilla välimatkoilla. Pikahuoltopisteet pitävät sisällään pyörä telineen, yleisimmät työkalut pyöränhuoltoon sekä jalkapumppu. (Naantali 2021.)

Tässä olisi potentiaalia myös Itä-Lapin pyöräilyreitille rakentaa pikahuoltopisteitä, koska näin ollen matkailijat voisivat hoitaa helpot huoltotoimet itsenäisesti eikä tarvita osaavaa henkilökunta paitsi tarvittaessa. (Naantali 2021.)

4.2 Tervetuloa pyöräilijä- tunnus

Tervetuloa pyöräilijä-tunnus on uusi tulokas ja sen tarkoitus on auttaa pyöräilijöitä taukopaikkojen löytämisessä sekä saada heille aikaan tunteen, että he ovat tervetulleita palveluiden ympärille. Yrityksen voivat hakea kyseistä tervetuloa pyöräilijä-tunnusta kaavakkeen avulla. Tervetuloa pyöräilijä- tunnus auttaa eri kohteiden yritykset sitoutumaan pyöräilymatkailuun, joka nostaa myös tulevien pyöräreittien arvoa Suomessa yleisesti. (Business Finland 2020b.)

Tervetuloa pyöräilijä- merkin yksinkertainen tarkoitus luoda luottamusta pyöräilijöihin, jotta pyöräilijät voivat esimerkiksi tulla pyöräilykengissä- ja vaatteissa sisälle kahvilaan sekä pyöräilijät luottavat turvallisuuteen, ettei pyörät häviä kahvi hetken aikana (Business Finland 2020b.)

Tulevaisuudessa myös tunnuksen saa liikenne- ja kuljetuspalvelut, jotta pitkien välimatkojen kulkeminen pyörän kanssa olisi vaivatonta. Pyörämatkailureitit- ja kohteet voivat saavuttaa tunnuksen vasta sitten, kun heillä on tarvittavat palvelu- ja laatutaso. Tervetuloa pyöräilijä- tunnus olisi tärkeä saada liikenne- ja kuljetuspalveluille, koska tämä auttaa pyöräilymatkailijoita keskeyttämään reitin ongelmitta, jos kuljetus onnistuu vaivattomasti. Näin pyörämatkailijat pääsevät vaivattomasti alkupaikkaan, mistä he ovat lähteneet pyörällään matkalle. (Business Finland 2020b.)



Tervetuloa pyöräilijä -merkki

Kuvio 2. Tervetuloa pyöräilijä-merkki. (Business Finland 2020b.)

5 LÄHESTYMISTAPA, MENETELMÄT JA TOTEUTUS

5.1 Lähestymistavat

Kehittämistyöni lähestymistapani ovat konstruktiiivinen tutkimus ja palvelumuotoilu osittain hyödynnetty.

Konstruktiiivinen tutkimus tarkoittaa suunnittelua, toteutusta ja ratkaisua sekä testausta. Konstruktiiivinen tutkimus on lähellä palvelumuotoilua ja sopii erityisen hyvin suunnitteluun sekä asiakaslähtöiseen ajatteluun. (Ojasalo, Moilanen & Ritalahti 2014, 65.)

Lähestymistapana palvelumuotoilu on käyttäjäkeskeinen, jossa asiakaskokemusten kautta pystytään muokkaamaan palveluita kannattavammaksi, joista hyötyisi molemmat osapuolet. Palvelumuotoilulla halutaan hakea ulkopuolisilta organisaatioilta apuja esimerkiksi erilaisia kokemuksia sekä mielipiteitä, jotta saadaan monipuolinen näkökulma organisaation hyväksi. Palvelumuotoilulla haetaan kokonaisuutena asiakaslähtöisestä parannusta sekä suunnittelua, jotta organisaatio hyötyisi myös tuotetusta tuloksesta. (Ojasalo, Moilanen & Ritalahti 2014, 71–74.)

Molemmat lähestymistavat opinnäytetyössä ovat hyödyllisiä. Palvelumuotoilulla haetaan asiakaslähtöistä lähestymistä, jolla pyritään hakemaan organisaation ulkopuolelta kokemuksia sekä mielipiteitä. Asiakaskokemus on erittäin tärkeää työssäni, koska reitistä pyritään tekemään asiakasystävällinen ja palvelemaan heitä mahdollisimman hyvin. Työkaluja, joita olen hyödyntänyt opinnäytetyön edetessä ovat havainnointi, yhteisölliset innovointimenetelmät sekä osittainen testaaminen. (Ojasalo, Moilanen & Ritalahti 2014, 71–74.)

5.2 Menetelmät

Työpajaa hyödynnettiin opinnäytetyössä reitin osalta, jossa karttaa pystyttiin esittelemään eri maiden edustajille, joilta saatiin mielipiteitä ja parannusehdotuksia reittiä varten. Työpajassa oli erillinen osa pyöräilymatkailulle, jossa tuotteet olivat suunnattuna Keski-Euroopan markkinoille. Siellä asiantuntijana oli Tom An-

dersch (Fjordkind Reisenistä). Työpajassa kartoitettiin saksalaisten asiakastarpeet sekä matkanjärjestäjien vaatimukset tulevasta pyörämatkasta sekä kestävästä matkailusta. Matkanjärjestäjät toivovat, että pyöräilymatkailussa otetaan huomioon ekologisuus sekä kestävä matkailu reitin suunnittelussa. On mietittävä ekologisuutta siltäkin kannalta, miten kohteeseen päästään matkustamaan, jos halutaan suosia ekologisia vaihtoehtoja. (Tuomas 2021b.)

Pääpaino menetelmissä on toimeksiantajan kanssa yhdessä tehtävä työskentely sekä huomioiden hankkeen tavoitteet, johon opinnäytetyötä tehdään osaksi. Aineiston keräämiseen olen käyttänyt internet työskentelyä enimmäkseen sekä osaksi lähteeksi olen etsinyt kirjoista lähteitä työhöni. Kehittämistyöhön tarvitaan tietoa yleisesti Itä-Lapin matkailun tilanteesta sekä pyöräilymatkailun tilanteesta sekä mahdolliset Covid-19 pandemian vaikutukset matkailuun yleisesti ja varsinaisesti Itä-Lapin alueella. Tarvitsen täydentävää tietoa esimerkiksi gravel pyöräilystä, retki- ja maantiepyöräilyn eroista sekä reittien suunnittelemiseen tarvittavaa konkreettista tietoa. (Ojasalo, Moilanen & Riihilahti 2014, 158.)

Menetelmillä, jota tulen hyödyntämään tulevassa opinnäytetyössäni ovat työpaja, joka toteutetaan toimeksiantajan toimesta, jossa minulla on tarkoitus olla valmiina pyöräilymatkailu reittejä, jotka minä olisin suunnitellut siihen mennessä ja esittelisin ne siellä. Työpaja päivänä reittiä näytettiin yhtenä vaihtoehtona Itä-Lapin alueelle ja siihen toivottiin lisämuutoksia esimerkiksi tieosuuksiin sekä ”high light luonto- ja kulttuurikohteita”. Toisena havainnointia, jossa kirjoitan muistiinpanoja. Uutta tietoa aion hakea erilaisten lähteiden avulla kuten kirjoista, hankkeista, tieteellisistä artikkeleista ja erilaisista pyöräily sivustoista. (Tuomas 2019a.)

Menetelmiä käytännössä hyödynsin erilaisten muistiinpanojen kautta sekä työpajasta tulleiden tuloksien kautta ja lopuksi koota niistä toimiva kokonaisuus opinnäytetyöhön ja toimeksiantajalle. Muiden kuntien asiantuntijat kommentoivat reitin toimivuutta sekä kommentteja, mitä pyöräilyreitissä voitaisiin muuttaa, kuten

tieosuuksien kohdalla. Opinnäytetyötä tehdessä ajankäytön hallinnassa oli parannettavaa loppua kohden, jotta saavutettaisiin opinnäytetyön valmistuminen ajoissa sekä aikataulussa. Aikataulumuutoksiin reagoiminen oli yllättävän sujuvaa sekä vaivatonta, vaikka aikataulun välillä tuntuikin kiireellisestä sovittaa muihin opintoihin.

Tuloksien luotettavuus on hyvä, koska pyöräilyreitit suunnittelussa on otettu palautetta alueiden asiantuntijoilta, jotka tietävät enemmän pyöräilyreittien mahdollisuuksista heidän toimialueillaan.

5.3 Itä-Lapin pyöräilyreitti

Tuloksena syntyy Itä-Lapin matkailualueelle pyöräilyreitistö, joka tukee Kestävästi kasvua kesään Itä-Lappiin hanketta. Pyöräilyreitit toteuttaminen ei ole nopeaa vaan siihen täytyy panostaa sekä testata moneen kertaan ennen kuin sitä voidaan suositella matkanjärjestäjille. Tuotteistamisessa on otettava monia kohtia huomioon, joten kehittäminen sekä testaus ovat suuria asioita reitin saatavuuden sekä toimivuuden kannalta. Reittejä on alustavasti suunniteltu yksi, joka pitää sisällään koko Itä-Lapin matkailualueen kaupungit sekä kohteet, jotka toimeksiantaja on halunnut siinä olevan. (Tuomas 2021a.)

Itä-Lapin pyöräilymatkailu reitti on ensisijaisesti suunniteltu Dah- ja Benelux maille, mutta reitti sopii myös kotimaan pyöräilymatkailijoille aloittelijoille sekä konkareille. Benelux- maat pitävät sisällään Alankomaat, Belgian sekä Luxemburgin. Dah- maat pitävät sisällään yksinkertaisesti Saksan maan kokonaisuutena. (Toolboxtravel 2021.)

Itä-Lapin pyörämatkailureitti on suunniteltu alkavasi Kemijärveltä, jonne pääsee junalla. Kemijärvi toimii sopivana alku- ja loppupisteenä, koska Helsingistä asti tulevat pääsevät sujuvasti suoraan junaan ja aloittamaan matkansa siitä kohti

Lappia. Itä-Lapin pyöräilyreittiin tulee kuulumaan seuraavat kunnat Kemijärvi, Savukoski, Salla, Posio, Pelkosenniemi sekä Suomun ja Pyhä-Luoston kunnat. Kuntien palveluita tullaan hyödyntämään reittien suunnittelussa, jotta pyöräilyreitistä saadaan tuottava sekä matkailijoille turvallinen että palveluita olisi saatava laajalti. Pyörämatkailureitillä on huomioitu pyöränhuolto mahdollisuudet, majoituskohteet, vähittäistavarakaupat, ruokakaupat, ravintolat sekä kahvilapalvelut. Pyöräilyreitillä on haluttu otettavan huomioon myös kulttuuri- ja luontokohteita, joita pääsee pyörällä katsomaan reitin varrella. Pyöräilyreittien saavutettavuus ja mielenkiinnon pysyminen on varmistettu kulttuuri- ja luonnon kohteilla, jotka on merkitty karttaan pisteillä, jotta pyöräilymatkailijan on helpompi löytää kohteet. (Tuomas 2021b.)

Itä-Lapin pyöräilyreitille riittää myös kehittämiskohteita, kuten huoltopisteiden lisääminen reitin varrelle tai vaihtoehtoisesti täytyy saada hankittua pakettiauto pyöräilymatkailijoille mukaan reitille, jos he sattuvat tarvitsemaan huoltopalveluita matkan varrella. Pyöräilyreitien varrelle on myös hyvä saada viitoitukset kuntoon, joka takaa sujuvan pyöräilymatkailu kokemuksen sekä konkreettinen kartta on myös hyvä vaihtoehto viitoituksen lisäksi tuomaan varmuutta lähteä pyöräilemään reitti. Opinnäytetyössä käytettävää reittiä on tarkoitus työstää vielä jälkeenpäin toimeksiantajan toimesta, jos tarvetta siihen löytyy jälkikäteen. Kehittämiskohteita varmasti löytyy kehittämisen yhteydessä lisää enemmän, koska päästään testailemaan reitin toimivuutta paremmin.

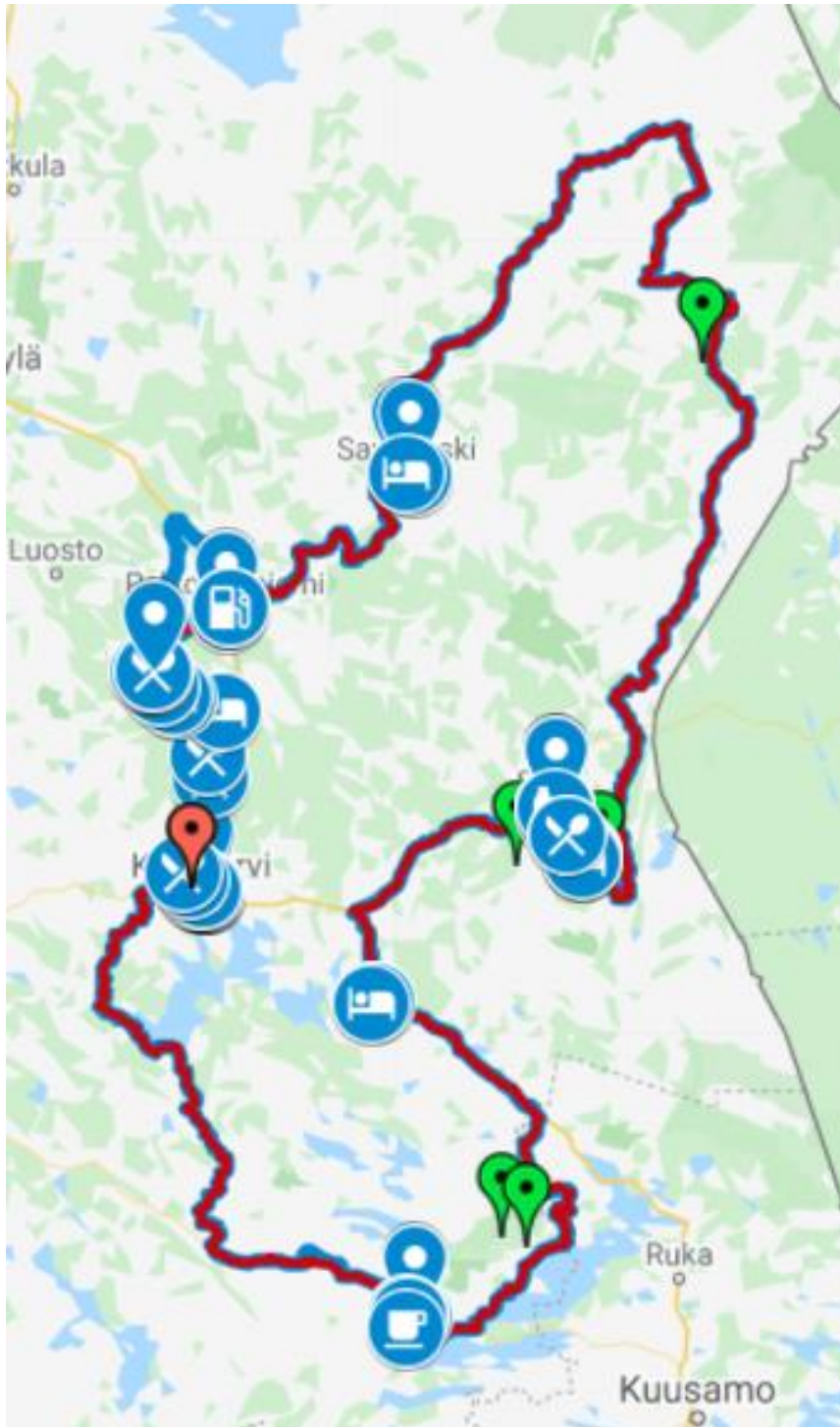
Opinnäytetyö pyöräilyreittisuunnitelma Itä-Lappiin

— 697,4 km | ⌚ 60:35 h | 🏔️ 2733 m | 📏 2733 m | Vuoriluokka -

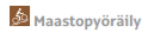


Kaavio 3. Pyöräilyreitti Itä-Lappiin. (Outdooractive.fi 2021.)

Itä-Lapin pyöräilyreitti on suunniteltu toimimaan jokaisen kunnan kohdalla, jonka asiantuntijoita on pyydetty kommentoimaan karttaa suunnitteluvaiheessa, jotta saavutettaisiin sata prosenttinen oikeudenmukainen reitti Itä-Lapin alueelle. Pyöräilyreitti on suunniteltu palvelemaan pyöräilymatkailijoita mahdollisimman hyvin sekä otettu huomioon kuntien tarjoamat muut palvelut. (Outdooractive.fi 2021.)



Kuvio 4. Itä-Lapin pyöräilyreitti palveluiden kanssa. (Google Maps 2021.)



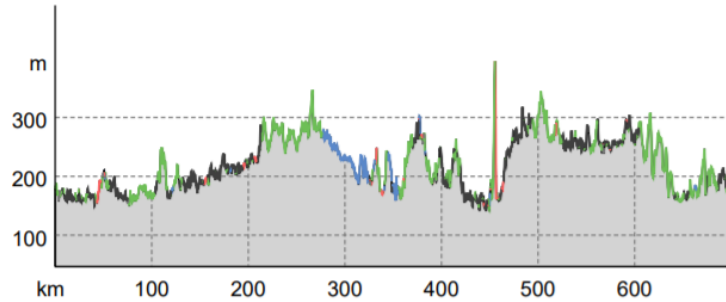
Opinnäytetyö pyöräilyreittisuunnitelma Itä ...

outdooractive

Tien pinta

Asfaltti	12,1 km
Soratie	70,7 km
Tie	314,7 km
Polku	32,5 km
Katu	267,4 km

Korkeusprofiili



Reittitiedot

Maastopyöräily

Pituus ↔ 697,4 km

Arvioitu kesto ⌚ 60:35 h

Nousumetri ▲ 2733 m

Laskumetri ▼ 2733 m

Korkeus



Kaavio 5. Pyöräilyreitin tieosuudet- ja reittitiedot. (Outdooractive.fi 2021.)

Pyöräilyreitin tieosuuksista ja reittitiedoista yllänäkävstä kaaviosta nähdään, mitä pyöräilyreitti pitää sisällään. Reittitiedoista kokonaisuudestaan nähdään kaaviosta kokonaismatka sekä reitin arvioitu kesto tunteina. Pyöräilyreitin tiedoista on haluttu myös nähtävän tien pinta osuudet, joissa on toivottu hyödynnettävän eniten maantiepintoja, jotka sopivat erityisen hyvin gravel-pyörälle. (Outdooractive.fi 2021.)

6 POHDINTA

Opinnäytetyöni tavoitteena oli perehtyä gravel-pyöräilyyn ja luoda Itä-Lapin alueelle toimiva pyöräilyreitti, joka on osa Kestävästi kasvua kesään Itä-Lappiin hankkeen tuotteistamista. Pyöräilyreitissä on huomioitu kaupunkien palvelut sekä muut oheispalvelut. Opinnäytetyö on toteutettu osana Kestävästi kasvua kesään Itä-Lapissa hankkeelle. Projektia varten tarvittiin selvitystä pyöräilymatkailusta sekä pyöräilymatkailun suunnittelun toteutuksesta. Pyöräilymatkailun suunnittelu ei ole niin yksiselitteistä, mitä voisi kuvitella vaan täytyy ottaa huomioon asioita teoreettiselta pohjalta, että käytännön pohjalta. Pyöräilymatkailun kohteeksi valikoin Räsäsen (2014) tärkeimmäksi valikoimat kahdeksan osa-alueita, joita hyödynsin myös omassa reitin suunnittelussa. Pyöräilymatkailu reitin suunnitteluun valitsin menetelmiksi konstrukttiivinen tutkimus sekä palvelumuotoilu soveltuvien osien sekä osana opinnäytetyötä toteutettiin työpaja, jossa prosessoitiin reittiä sekä muita pyöräily mahdollisuuksia. Työpaja oli kansainvälinen ja siellä oli muiden maiden edustajia paikalla, jotta saatiin laaja näkökulma aiheelle sekä erilaisia kehittämissuhteita. Menetelmillä saatuja tuloksia hyödynnettiin opinnäytetyössä soveltuvien osien sekä käytännön läheisesti. Opinnäytetyö on toteutettu osana Kestävästi kasvua kesään Itä-Lappiin hankkeelle.

Pyöräilymatkailu on kokonaisuudessaan aika laaja aihe, mutta kuitenkin kiinnostava sekä erittäin ajankohtainen aihe. Ilmastonmuutos tuo haasteita koko ajan matkailualalle sekä Covid-19 pandemian vaikutukset vaikuttavat varmasti vielä vuosia matkailun ennalleen palaamiseen. Pyöräilymatkailulla työssä on haluttu tuoda esille ekologisuus, jota voidaan luvata erilaisilla muilla matkakohteisiin saapumilla kulkuvälineillä, kuten junalla tai muista maista voidaan tulla lautalla esimerkiksi Suomeen. Pyörämatkailu on kasvava trendi koko ajan ja Covid-19 vaikutukset ovat nostaneet pyöräilymatkailun suosiota entisestään, koska ei tarvitse olla niin paljon tekemisissä toisten ihmisten kanssa. Pyöräilymatkailulla voidaan vaikuttaa taulouteen sekä työllisyyteen, vaikka se onkin Suomessa pieni osa

vasta kokonaismatkailua. Itä-Lapilla on potentiaalia toimia pyöräilymatkailukohteenä, koska maisemat ovat erilaiset kuin muualla Suomessa sekä pitkät välimatkat antavat matkakohteita, joita ei välttämättä autolla pysähdyttäisi tutkimaan. Pyöräilymatkailulla voidaan tuoda uusia työpaikkoja Itä-Lappiin sekä sillä on monia muita positiivisia vaikutuksen kohteita.

Pyörämatkailun suunnittelu ei ole helppoa, mutta useat eri osa-alueet antavat avaimet toimivaan pyöräilymatkailureitin rakentamiseen. Pyöräilymatkailureittien suunnittelussa on kyse laajemmasta kokonaisuudesta siksi tärkeä huomioida kaikki kahdeksan eri kohtaa erittäin yksityiskohtaisesti. Räsänen (2014) Matkailualueille on tärkeä löytää kahdeksasta osa-alueesta juuri sille kohteelle se oma ominaiset osa-alueet. Itä-Lapin matkailukohteessa tärkeimmiksi osa-alueiksi nousivat kohderyhmä, ylläpito ja huolto sekä saavutettavuus, jotka tässä matkailualuekohteessa ovat erittäin tärkeässä roolissa. Itä-Lapin matkailukohteiden osa-alueet ovat erittäin tarkkaan harkittuja kohtia, koska siellä on pitkät välimatkat, jotka vaikuttavat reittien suunnitteluun suuresti. Kohderyhmä tässä työssä on tärkeää siksi, että reittiä on suunniteltu kansainvälisille markkinoille Dah- ja Benelux maille ensisijaisesti mutta miksei myös kotimaan matkailijoille.

Tiedon saavutettavuus on yksi avaintekijöistä, jolla voidaan tuoda reitti matkailijoiden tietoisuuteen. Matkailijan on myös tärkeä saada tietoa matkan eri vaiheissa sekä ennen matkaa, joten tiedon saatavuus on turvattava matkailijalle. Matkailija haluaa tietää matkasta kokonaisuutena sekä matkalla varrella olevista palveluista sekä miten kohteeseen saavutaan.

Teknologia on siitä mukava, että se on kehittynyt huimasti ja sitä on monimuotoisesti mahdollisuus käyttää. Tiedon on tärkeä löytyä yhdestä lähteestä, kuten matkailukohteen matkailusivustolta tai muusta vastaavasta sivustolta. Keskeisten tietojen löytyminen samasta paikasta on yksi sijaisesti tärkeää, mutta myös perinteisiä viitoitusta sekä opastusta ei kannata unohtaa ja hyvä myös pohtia, että olisi siko paperinen karttaversio hyvä vaihtoehto myös, jos sattuu käymään ikävästi eikä puhelimet toimi matkalla, jolloin tietoja ei ole saatavilla mistään muualta. Pyörämatkan kokonaisuutena tulee olla mutkatunto sekä sujuvaa ja se voidaan

mahdollistaa turvaamalla riittävällä opastuksella ja viitoituksella sekä antaa painettujen karttojen rinnalle mahdollisuus myös mobiilikartoihin.

Kehittämistyön lähestymistapana on käytetty kahta tapaa konstruktivista tapaa sekä palvelumuotoilua osittain hyödyntäen. Pyöräilymatkailureittien suunnittelu vaatii osittain asiakaspolun tarkastelemista, koska matkailijat lähtevät tiettyyn paikkaan ja saapuvat matkakohteeseen kaikki omilla tavoillaan sekä eri kuluvälineillään. Palvelumuotoilun tärkeimmiksi osa-alueiksi kuuluu mallintaminen sekä testaaminen, tässä työssä se on erittäin tärkeä osa reitin suunnittelun kannalta, että saadaan kokemuksen mukainen palaute reitin toimivuudesta.

Muita menetelmiä, joita opinnäytetyössä olen käyttänyt, on yhteisölliset menetelmät (työpaja) sekä havainnointia. Havainnointia olen suorittanut erilaisten valmiiden pyöräilyreittien tutkimisessa ja niiden perusteella tehnyt muistiinpanoja. Erilaisten pyöräilyreittien tutkiminen on antanut hyvää pohjaa ja antanut varmuutta kokeilla erilaisia reittivaihtoehtoja.

Yhteisöllisissä kehittämismenetelmissä tuli käytettyä työpajassa, jossa oli mukana muiden maiden matkanjärjestäjiä mukana. Muita keskustelu ideointi hetkiä olivat mielestäni palaverit toimeksiantajan kanssa, jolloin saimme paljon uudestaan esille uusia näkökulmia opinnäytetyöhön. Pyöräilyreittiä ei käytännössä ehditty testaamaan kunnolla, mutta pyöräilyreitti on kuitenkin tarkoitus testata ennen kuin se menee markkinointitarkoitukseen.

Työskennellessä opinnäytetyön parissa on mahdollistanut tutustua pyöräilymatkailuun syvemmin sekä kokonaisuutena sukeltaa matkailuun uudesta näkökulmasta. Opinnäytetyö oli mahdollista tehdä koko ajan etänä kotoa, vaikka se välillä tuotti haasteita, mutta antoi itselle vapaat aikataulut, jotka pystyivät itse määrittelemään.

Tiedonhaku opinnäytetyön alussa oli erittäin antoisaa, mutta myös loi haasteita tietoperustan etsimiseen. Pyöräilymatkailu on kuitenkin nouseva trendi, joten tie-

donhaku oli osittain aika haastavaa, mutta lopulta löytyi paljonkin uuttakin tutkimustietoa pyöräilymatkailun kehityksestä sekä nykytilanteesta. Pyöräilymatkailu on Suomessa pieni osa kokonaismatkailua vielä, mutta esimerkiksi Saksassa sekä Belgiassa se on suuressa osassa matkailua. Saksassa ja Belgiassa on muutenkin panostettu pyöräilymatkailuun majoituspalveluiden ja turvallisuuden suhteen erittäin paljon eikä niissä asioissa ole yhtään tingitty.

Uskon, että olen saanut tuotettua toimeksiantajalle käyttökelpoista materiaalilla sekä olen itse oppinut itsestäni uusia puolia opinnäytetyön aikana. Tehtävän anto oli ensiksi aika moniosainen, mutta kun asiaa käsitteli hetken ei se tuntunut niin monimutkaiselta enää. Opinnäytetyö auttoi itseä ymmärtämään pyöräilymatkailun monimuotoisuudesta sekä kuinka paljon se voi antaa matkailijoille ja löytää kohteita, joita ei välttämättä autolla ajaessa näe. Työelämässä opinnäytetyö auttaa varmasti itseä kehittämään osaamistaan ja löytämään varmasti samanlaisia hankkeita tai muita kehittämistöitä, koska koen, että tämä on sitä mitä haluan myös tulevaisuuden työssä tehdä.

Matkailuala tulee hyötymään tuloksista ja tuotoksista varmasti paljon, koska pyöräilymatkailun tilanne kehittyy nyt huimaa vauhtia koko ajan. Jo tietoperustaa etsiessä huomasi kuinka monta erilaista pyöräilyyn liittyvää hanketta on meneillään sekä yksi hanke sai lisärahoitusta tai jatkoa hankkeeseen, mikä loppui alkuvuodesta. Erilaisia pyöräilymatkailureittejä haetaan koko ajan lisää ja pyörämatkailijat haluavat kokea erilaisia reittejä eikä aina vain niitä samoja reittejä.

LÄHTEET

Antero. N.2021. Pyörämatkailun kehitys Suomessa. Viitattu 01.09.2021 https://matkailijayhdistys.fi/application/files/7614/7747/4439/1.9_antero_nas-kila_pyoramatkailun_kehitys_suomessa.pdf.

Bikeland.fi 2021. Retkipyöräily. Viitattu 13.09.2021 <https://www.bikeland.fi/>.

Business Finland 2020a. Pyörämatkailun edistämiseen 25000 euron valtionavustus. <https://www.businessfinland.fi/ajankohtaista/uutiset/2020-visit-finland/pyorailymatkailun-edistamiseen-25-000-euron-valtionavustus>.

Business Finland. 2020b. Tervetuloa pyöräilijä- merkki on julkaistu. Viitattu 11.09.2021 <https://www.businessfinland.fi/ajankohtaista/uutiset/2020-visit-finland/tervetuloa-pyorailija--merkki-on-julkaistu>.

Google Maps 2021. Itä-Lapin pyöräilyreitti. Viitattu 19.11.2021. <https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?hl=fi&mid=1LiH-diWgzAqvnr8QmQpXhrCPMk0OnORnl&ll=66.99085497845175%2C27.03725728920213&z=7>.

Canyon.com 2021. Täydellinen opas työmatkapyöräilyyn. Viitattu 22.09.2021. [canyon.com/fi-fi/blog-content/commuting-by-bike-ultimate-guide.html](https://www.canyon.com/fi-fi/blog-content/commuting-by-bike-ultimate-guide.html).

Cycloscope 2020. How to Travel by Bicycle: a Beginners' Guide to Start Bike Touring. Viitattu 01.09.2021 <https://cycloscope.net/travel-bicycle-start-bike-touring>.

Edelheim, J. & Ilola, H. 2017. Matkailututkimuksen avainkäsitteet. Lapland University Press. Helsinki: SanomaPro.

Ellare Oy 2020a. Pyörämatkailu. Viitattu 11.09.2021 <https://www.ellare.fi/pyoramatkailu>.

Ellare Oy 2020b. Pyöräilymatkailututkimus. Viitattu 06.09.2021 <https://www.poljin.fi/sites/default/files/pyoramatkailuseminaari.pdf>.

Lapinluotsi 2021. Lapin matkailu ja korona. Itä-Lappi. Viitattu 11.09.2021 <https://lapinluotsi.fi/tilannehuone/lapin-matkailu-ja-korona/ita-lappi/>.

Larunpyörä 2021a. Active gravel apex hd black. Viitattu 11.10.2021 <https://larunpyora.com/tuote/2021-active-gravel-apex-hd-black/>.

Larunpyörä 2019b. Pyörän kevähuolto itse tehtävät ja ammattilaiselle jätettävät huoltotyöt. Viitattu 11.09.2021 <https://larunpyora.com/2019/04/pyoran-kevat-huolto-itse-tehtavat-ja-ammattilaiselle-jatettavat-huoltotyot/>.

Naantali 2021. Saariston pienelle rengastielle uudet opasteet ja pikahuoltopisteet ja pikahuoltopisteet pyöräolosuhteiden parantaminen jatkuu. Viitattu

11.09.2021 <https://www.naantali.fi/fi/uutiset/saariston-pienelle-rengastielle-uu-det-opasteet-ja-pikahuoltopisteet-pyorailyolosuhteiden>.

Nousiainen.J.2012 Pyöräilymatkailun mahdollisuudet Lapissa. Elinkeino-, lii-
kenne- ja ympäristökeskus. Viitattu 13.09.2021 [https://core.ac.uk/down-
load/pdf/39955405.pdf](https://core.ac.uk/download/pdf/39955405.pdf).

Ojasalo, K, Moilanen, T & Ritalahti J. 2015. Kehittämistyön menetelmät: uuden-
laista osaamista liiketoimintaan. Sanoma Pro Oy.

Outdooractive.fi 2021. Viitattu 11.10.2021. <https://www.outdooractive.com/fi/>.

Pinzuti, P, 2017. Gravel bike for cycle tourism? Why not? Viitattu 22.09.2021
[https://pinarpinzuti.medium.com/gravel-bike-for-cycle-tourism-why-not-
37410043038](https://pinarpinzuti.medium.com/gravel-bike-for-cycle-tourism-why-not-37410043038).

Poljin.fi 2021. Pyöräilystä parempaa. Planeetan paras kulkuneuvo. Viitattu
11.10.2021.[https://www.poljin.fi/fi/pyorailysta-parempaa/planeetan-paras-kulku-
neuvo](https://www.poljin.fi/fi/pyorailysta-parempaa/planeetan-paras-kulku-
neuvo).

Pyöräilymatkailun Kehittämisstrategia 2009–2013. 2008. Matkailun edistämis-
keskus. Viitattu 22.09.2021 [http://www.visitfinland.fi/wp-con-
tent/uploads/2013/04/2008- Pyorailymatkailun_kehitt%C3%A4misstrate-
gia_2009-2013-vrs-2.pdf](http://www.visitfinland.fi/wp-con-
tent/uploads/2013/04/2008-Pyorailymatkailun_kehitt%C3%A4misstrate-
gia_2009-2013-vrs-2.pdf)? dl.

Roininen. T. 2020. Bikepacking palaveri. Lappi retkipyöräilyn ykköskohteeksi.
Viitattu 06.09.2021. [https://www.yllas.fi/media/yllas-ymparivuotiseksi/pdf/bi-
kepacking_palaveri_esitys_jakoon.pdf](https://www.yllas.fi/media/yllas-ymparivuotiseksi/pdf/bi-
kepacking_palaveri_esitys_jakoon.pdf).

Räsänen, P. 2014a. Pyörämatkailun suunnitteluopas. Viitattu 11.09.2021
[https://docplayer.fi/857889-Suunnitteluopas-outdoorsfinland-fi-visitfinland-
com.html](https://docplayer.fi/857889-Suunnitteluopas-outdoorsfinland-fi-visitfinland-
com.html).

Sandqvist, S & Myllymäki, T. 2020. Ylläs ympärivuotiseksi-hanke, tutkimusra-
portti. Viitattu 11.09.2021 [https://www.yllas.fi/media/yllas-ymparivuo-
tiseksi/pdf/tutkimusraportti.pdf](https://www.yllas.fi/media/yllas-ymparivuo-
tiseksi/pdf/tutkimusraportti.pdf).

Tampereenpyöräpojat. 2016.Turvallisuus pyörämatkailussa. Viitattu 22.09.2021
<https://tampereenpyorapojat.fi/turvallisuus-pyoramatkailussa/>.

Toolboxtravel.fi 2021. Benelux- maat. Viitattu 01.11.2021[https://www.toolboxtra-
vel.fi/markkinointi/markkina-alueet/benelux-maat](https://www.toolboxtra-
vel.fi/markkinointi/markkina-alueet/benelux-maat)

Tuomas, E. 2021a. Sähköposti. Viitattu 01.11.2021.

Tuomas, E. 2021b. Palveri. Viitattu 10.11.2021.