

Anette Granfors

PYÖRÄILLEN SATAKUNNASSA:
SATAKUNTALAISTEN PYÖRÄILYREITTIIEN KARTOITUS

Matkailun koulutusohjelma
2016

PYÖRÄILLEN SATAKUNNASSA: SATAKUNTALAISTEN PYÖRÄILYREITTIIEN KARTOITUS

Granfors, Anette
Satakunnan ammattikorkeakoulu
Matkailun koulutusohjelma
Huhtikuu 2016
Ohjaaja: Renfors, Sanna-Mari
Sivumäärä: 56
Liitteitä: 1

Asiasanat: pyöräily, pyöräilyreitit, pyörämatkailu, kartoitus

Tämä opinnäytetyö tehtiin talven ja alkukevään 2016 aikana toimeksiantona Satakunnan ammattikorkeakoulun matkailuliiketoiminnan tutkimusryhmälle, joka toteuttaa Visit Finlandin Outdoors Finland kehittämisohjelmaa Satakunnassa. Hankkeen tarkoituksena on kehittää Satakunnan vetovoimaa valtakunnallisesti ja kansainvälisesti merkittävänä luontomatkailukohteena.

Toiminnallisen työni tavoitteena on kartoittaa Satakunnan maakunnan alueella sijaitsevia pyörämatkailuun soveltuvia reittejä sekä tarkastella niitä Outdoors Finlandin omatoimisen pyöräilyn tuotesuosittelun, reittisuosittelun ja pyöräilyn suunnitteluoppaan avulla. Suositusten ja suositteluoppaan pohjalta loin kriteerit reittien tarkempaa kartoittamista varten. Kartoitettavat reitit olivat: Kaupunkipuistopyöräily, Saaristomaisema- reitti, Pyöräretki Raumalta Kodisjoelle sekä Pyhän Olavin pyöräretki. Tutkimukseni tarkoituksena on reittien kartoittamisen lisäksi pohtia kehitysehdotuksia Outdoors Finlandin pyöräilyn tuotesuosituksiin perustuen.

Opinnäytetyöni lopputuloksena on kartoitus neljästä erilaisesta Satakunnan alueella sijaitsevasta pyöräilyreitistä sekä kehitysehdotukset reittien vetovoimaisuuden kehittämiseen matkailullisessa mielessä, perustuen omatoimisen pyöräilyn tuotesuosituksiin. Tuotesuosittelun avulla pohdittiin pyöräilyreittien kohderyhmää, haasteellisuutta, profiilikarttaa, saavutettavuutta, vetovoimatekijöitä, palveluita ja majoituksia matkan varrella, pyöränhuolto mahdollisuuksia sekä ajettavuutta reitillä.

Kartoituksen perusteella kaikki pyöräilyreitit soveltuvat matkailulliseen käyttöön, mutta Pyhän Olavin pyöräretkessä on eniten kehitettäviä kohteita. Yleisesti kaikkien reittien kohdalla kehitettäviä asioita löytyy reittien profiilikartoista sekä pyörähuolto- mahdollisuuksista reittien varrella. Vetovoimaisiin ja monipuolisiin pyöräilymatkoihin oli Saaristomaisema- reitti.

CYCLING IN SATAKUNTA: SURVEY ON CYCLING ROUTES IN THE SATAKUNTA REGION

Granfors, Anette

Satakunnan ammattikorkeakoulu, Satakunta University of Applied Sciences

Degree Programme in Tourism

April 2016

Supervisor: Renfors, Sanna-Mari

Number of pages: 56

Appendices: 1

Keywords: cycling, cycling routes, cycling tourism, survey

This thesis was carried out during the winter and early spring of 2016 and it was assigned to me by Tourism business research group of Satakunta University of Applied Sciences. They are implementing a Visit Finland's product development program Outdoors Finland. The project aims at developing attractiveness of Satakunta as nationally and internationally important nature tourism destination.

My thesis is a functional study with an objective to survey cycling routes in Satakunta region and to observe them by the criteria made by me with the help of independent cycling product recommendations of Outdoors Finland. The cycling routes that I surveyed were: City park cycling, Archipelago scenery route, Cycling route from Rauma to Kodisjoki as well Saint Olav's cycling expedition. The purpose of this study, in addition to survey the cycling routes, is to consider development suggestions based on the independent cycling recommendations of Outdoors Finland.

As a result of this study, a survey of four different cycling routes located in the Satakunta region was conducted and also development suggestions of how to improve and develop the attractiveness of the cycling routes. With the help of cycling recommendations by Outdoors Finland, the cycling routes were observed with the following criteria: focus group, challenge factors, is there available profile map of the route, accessibility, attractiveness, services and accommodation options along the route, wheel maintenance options and runnability.

The survey indicated that all the routes serve well for tourism purposes, except that the Saint Olav's cycling expedition needs development the most. Generally regarding to all of the surveyed routes, all of them would need development especially with relation to profile map of the routes and wheel maintenance options during the cycling. The most attractive and diverse cycling tour was the Archipelago scenery route.

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	1
2	TUTKIMUSTEHTÄVÄ, TYÖN TAVOITTEET JA MERKITYS.....	2
3	TUOTTEISTAMINEN MATKAILUSSA.....	3
3.1	Mikä on matkailutuote?.....	4
3.2	Hyvän matkailutuotteen ominaisuuksia	5
3.3	Tuotteistamisprosessi	6
3.4	Tuotteistamisen tärkeys asiakkaan ja yrityksen kannalta.....	7
4	PYÖRÄMATKAILUN KEHITTÄMINEN SATAKUNNASSA.....	9
4.1	Outdoors Finland - valtakunnallinen kesäaktiviteettien kehittämisohjelma	9
4.2	Pyöräily matkailutuotteena Suomessa.....	10
4.3	Pyöräilyn tuotesuosituksat ja pyörämatkailun suunnitteluopas	11
4.4	Satakunnan luontomatkailun ja kesäaktiviteettien kehittämishanke	15
4.5	Satakunta pyörämatkailukohteena.....	15
5	TUTKIMUKSEN TOTEUTUS	17
5.1	Toiminnallinen opinnäytetyö menetelmänä	17
5.2	Pyöräilyreittien valinta	19
5.3	Kartoitus ja kriteerit	19
6	PYÖRÄILYREITTIEK KARTOITTAMINEN.....	22
6.1	Kaupunkipuistopyöräily	22
6.2	Saaristomaisema.....	26
6.3	Pyöräretki Raumalta Kodisjoelle	30
6.4	Pyhän Olavin pyöräretki.....	34
7	YHTEENVETO	40
8	PYÖRÄMATKAILUN KEHITTÄMINEN SATAKUNNASSA.....	43
8.1	Johtopäätökset ja kehitysehdotukset	43
8.2	Työn luotettavuus	50
8.3	Oman toiminnan arviointi	52
	LÄHTEET	54
	LIITTEET	

1 JOHDANTO

Pyörämatkailun on ennustettu tulevaisuudessa kasvavan entistä trendikkäämmäksi matkustusmuodoksi. Matkustamisesta on tullut tärkeämpi osa elämystä ja pyörämatkalle lähtevät arvostavat ennen kaikkea sen tuomaa liikunnallista hyvää oloa, uusien elämysten kokemista sekä kestäväen kehityksen ja saasteettomuuden tukemista. Pyöräilystä innostunut matkailija ei ainoastaan näe, vaan hän kokee joka solullaan ja kaikilla aisteillaan. Jokainen pyörämatkailija valitsee reittinsä omien taitojensa, kuntonsa ja erilaisten vetovoimatekijöiden perusteella. Matkailija voi pyöräillä päiväretkiä ja lyhyempiä matkoja tai vastaavasti tehdä satojen kilometrien mittaisen, useamman päivän kestäväen matkan. Pyöräily tarjoaa matkailijoille mahdollisuuden aktiivisuuteen ja liikunnalliseen elämänmuotoon. (Nousiainen 2012, 3; Räsänen 2014, 6.)

Suomen matkailuelinkeino on viime vuosien aikana kasvanut ja kansainvälistynyt huomattavasti muita toimialoja nopeammin ja tämän kasvun ja uudistumisen takaa-
miseksi julkaistun Suomen matkailun tiekartan 2015–2025 tarkoituksena on nostaa luontoon perustuva matkailu kehittämisen keskiöön. Tämän lisäksi Visit Finland on laatinut valtakunnalliset teemakohtaiset strategiat erilaisille aktiviteeteille, kuten esimerkiksi pyöräilylle. Näitä strategioita toteutetaan valtakunnallisilla kehittämisohjelmilla, joista yksi on Outdoors Finland. Tämän ohjelman pääasiallisena tarkoituksena on edistää ulkomailta Suomeen suuntautuvaa luontomatkailla yhteistyössä matkailuyritysten ja alueellisten matkailutoimijoiden kanssa. (Renfors 2015, 6.) Outdoors Finland kehittämisohjelman alla toimii myös työni toimeksiantajan Satakunnan ammattikorkeakoulun matkailuliiketoiminnan tutkimusryhmä, joka toteuttaa kehittämisohjelmaa Satakunnassa Outdoors Satakunta- nimen alla. Hankkeessa pyritään selvittämään Satakunnan vetovoiman kehittämistä luontomatkailla kohteena valtakunnallisella sekä kansainvälisellä tasolla (Outdoors Satakunta 2015).

Toiminnallisessa opinnäytetyössäni kartoitan Satakunnan maakunnan alueelta neljää toisistaan poikkeavaa pyörämatkailuun tarkoitettua reittiä perustuen Visit Finlandin omatoimisen pyöräilyn tuote- ja reittisuositukseen. Kartoittamisen tarkoituksena on tutkia reittien yksilöllisiä vetovoimatekijöitä ja antaa tuotesuosituksiin perustuen kehitysehdotuksia pyöräreiteille.

2 TUTKIMUSTEHTÄVÄ, TYÖN TAVOITTEET JA MERKITYS

Tutkimuksen tilaajana toimii Satakunnan ammattikorkeakoulun (SAMK) matkailuliiketoiminnan tutkimusryhmä, joka toteuttaa Visit Finlandin Outdoors Finland kehittämisohjelmaa Satakunnassa Outdoors Satakunta - nimen alla. Tässä kyseisessä hankkeessa tarkoituksena on selvittää kuinka Satakunnan vetovoimaa voitaisiin kehittää valtakunnallisena ja kansainvälisenä luontomatkailukohteena (Outdoors Satakunta 2015). Opinnäytetyössäni keskitytään pyörämatkailuun ja pyöräilyreittien kartoittamiseen.

Pyörämatkailulla tarkoitetaan nimensä mukaisesti polkupyörällä tehtäviä matkoja, joiden pituudet voivat vaihdella parista päivästä kuukausiin tai jopa useisiin vuosiin. Pyörämatkailua voi harrastaa monilla eri tavoilla kuten esimerkiksi viikonlopun kestäville matkoille ja kevyellä varustuksella. Lyhyen pyörämatkan avulla on helppo tutustua pyörämatkailuun tarkemmin ja katsoa, sopiiko sellainen itselle. Kun pyörämatkailu on tullut hieman tutummaksi matkailijalle, voi siirtyä pidempikestoisiin matkoihin ja ottaa enemmän varusteita mukaan. Pyörämatkailun avulla matkailija hakee hyödyn ja tulosten sijasta uudenlaisia seikkailuja ja elämyksiä. (Pyörämatkailun [www-sivut](http://www.pyoramatkailu.fi) 2013.)

Opinnäytetyöni tavoitteena on kartoittaa Satakunnan maakunnasta valittuja neljää erilaista pyöräilyreittiä tuotteistamisen näkökulmasta. Tuotteistamisen osalta työssäni keskitytään erityisesti tuotekehitykseen. Tutkimuksessani tarkastelen valittuja reittejä yksilöllisesti tiettyjen kriteereiden perusteella, jotka olen muodostanut Outdoors Finlandin omatoimisen pyöräilyn tuotesuosittelun, reittisuositusten ja pyöräilyn suunnitteluoppaan avulla. Tekemistäni kriteereistä olen luonut Excel-ohjelman avulla taulukon, josta ilmenee mitä asioita olen tarkastellut kussakin pyöräreitissä erikseen. Taulukon tarkoituksena on pystyä hahmottamaan paremmin reittien vetovoimatekijät matkailijoille ja näiden pohjalta antamaan kehitysehdotuksia reiteille.

Tutkimustehtäväkseni nousee erityisesti se miten valitsemani reitit täyttävät Outdoors Finlandin tuotesuositukset pyöräilyreitteihin liittyen sekä valtakunnallisissa pyörä-

matkailun suunnittelussa käytettävät periaatteet. On myös tärkeää pohtia tuotesuosituksiin ja suunnittelun periaatteisiin pohjautuen, miten valittuja reittejä olisi mahdollista kehittää yhä vetovoimaisimmiksi. Tekemästäni opinnäytetyöstä on merkitystä työni tilaajalle siinä mielessä, että tutkimuksen lopputuloksista ilmenee, minkälaisia pyörämatkailuun liittyviä reittejä Satakunnan eri alueilla on tarjolla, miten reitit täyttävät valtakunnalliset tuotesuositukset ja kuinka pyörämatkailua on tuotteistettu maakunnassa. Työ antaa myös kehittämisehdotuksia pyöräilyreittien kehittämiseksi maakunnassa.

Opinnäytetyöni aiheen valitsin pääosin sen perusteella, että olen aina pitänyt pyöräilystä ja arvostan Satakunnan luontomatkailuun liittyviä mahdollisuuksia. Työtä aloittaessani halusin saada selville millaisia pyöräilyreittejä Satakunnassa on tarjolla ja miten niitä voisi mahdollisesti kehittää ja parantaa matkailullisessa mielessä.

3 TUOTTEISTAMINEN MATKAILUSSA

Kokeneet matkailijat ovat yhä vaativampia. Siksi matkailuyrittäjän eli palvelun tuottajan on hankkiuduttava entistä lähemmäksi asiakasta, kuluttajaa. Kuluttajaa on kuunneltava ja ymmärrettävä. On pyrittävä antamaan hänelle se, mitä hän toivoo. Sellainen palvelun tuottaja menestyy, joka osaa sovittaa oman tarjontansa kuluttajan vaatimusten mukaisesti. (Borg, Kivi & Partti 2002, 121.)

Tuotteistaminen käsitteenä on melkein sama asia kuin kaupallistaminen. Sen idea perustuu siihen, että jostakin osaamisesta, paikasta, luonnonilmiöstä tai esim. kulttuurista on tehty myytävä tuote. (Karusaari & Nylund 2015, 78.) Tuotteistamisen perustana käytännössä toimivat siis erilaiset vetovoimatekijät, joiden avulla kyetään luomaan edellytykset elämysten syntymiseen. Näiden elämysten tarkoituksena tuotteistamisessa on kehittää ja luoda uusia maksullisia mahdollisuuksia matkailijoille jossakin, jotakin, jonkin aikaa ja johonkin hintaan- periaatteella. (Komppula & Boxberg 2002, 93.) Matkailupalveluja tuotteistaessa, tuottajan on kyettävä ennustamaan ja näkemään

tulevaisuuden trendejä sekä hyödynnettävä omaa osaamistaan palveluiden kehittämisessä. Jotta yritys saa tuotekehityksensä eteenpäin on heidän pyrittävä myös olemaan edellä muita ja jatkuvasti kehitettävä itseään ja osaamistaan saavuttaakseen tavoitteensa. (Borg, Kivi & Partti 2002, 121.)

3.1 Mikä on matkailutuote?

Matkailun merkitys kuluttajille on viime vuosien aikana kasvanut merkittävästi ja yhä useammalle matkailu tarjoaa ”pakokeinon” arjesta ja sen tuomista haasteista. Matkailun avulla ihminen näkee sekä kokee erilaisia elämyksiä. Matkailu käsitteenä tarkoittaa ihmisten liikkumista ja toimintaa vakinaisen asuin- ja työympäristönsä ulkopuolella (Vuoristo 2003, 15). Matkailua on monenlaista, kuten esimerkiksi vapaa-ajan matkailua sekä työmatkailua. Nämä ovat toisiinsa helposti yhteyksissä, sillä yhä useampi yhdistää työmatkansa jatkeeksi lomamatkan mm. tuomalla perheen tai puolison mukaansa liikematkalle (Taloussanomien 2013).

Lähtökohtaisesti *matkailutuote*, jonka asiakas ostaa ja kuluttaa, on erilaisten aineettomien ja aineellisten kokonaisuuksien yhdistämistä toisiinsa, joista lopuksi syntyy palvelutuote. Tämän kokonaisuuden tavoitteena on vastata asiakkaan odotuksiin, toiveisiin, tarpeisiin ja kysyntään. (Karusaari & Nylund 2015, 58.) Tuotteen onnistumisen ja menestymisen takana onkin, että asiakas ja tuottaja toimivat yhteistyössä ja vuorovaikutuksessa toistensa kanssa. Oli kysymyksessä sitten omatoiminen matkailu, pakettimatka, kiertomatka tai yhdessä kohteessa pysyminen, voidaan ajatella, että matka tarkoittaa matkailijalle yhtä kokemusta, kokonaismatkailutuotetta. Tämän matkan alku kehittyy sen suunnitteluvaiheessa ja päättyy silloin, kun matkailija palaa takaisin kotiin. Palveluntarjoalle kokonaismatkailutuotteen tarkoitus piilee siinä, että se koostuu yksittäisten yritysten ja muiden palveluntarjoajien tarjoamista palveluista. (Komppula & Boxberg 2002, 12–13.)

3.2 Hyvän matkailutuotteen ominaisuuksia

Ennen matkailutuotteen tuotteistamisen aloittamista on hyvä miettiä mitä eri osapuolet odottavat tuotteelta. Odotuksia tuotteeseen kohdistaa asiakas, tuottaja, jälleenmyyjä sekä toimintaympäristö, jossa tuote toteutetaan. Mikäli kaikkien osapuolten odotukset eivät tue toisiaan, ne voivat ajautua ristiriitaan keskenään, jolloin lopputulos pitkällä aikavälillä ei ole kaikkia osapuolia tyydyttävä.

(Komppula & Boxberg 2002, 90–91.) (Kuvio 1.)

Asiakkaan odotukset matkailutuotteelta	Tuottajalle tärkeät asiat matkailutuotteessa	Jälleenmyyjän kannalta tuote on onnistunut, jos...
•Hinta/laatusuhde kohdillaan •Palvelutaso täyttää/ylittää asiakkaan odotukset •Tuote on turvallinen ja luottamusta herättävä •Omaperäinen ja muistijäljen jättävä tuote •Ostaminen sujuvaa	•Liiketaloudellisesti kannattava hinta ja volyyymi •Palvelu tasokasta ilman ylimäärisiä kustannuksia •Ei liity ulkopuolisia epävarmuustekijöitä •Tunnistaa oman työnsä jäljen tuotteesta •Helposti myytävissä •Pitkäikäisyys	•Kiinnostava käyttäjälle •Hinta ja volyyymi liiketaloudellisesti kannattava •Yksinkertainen, toimiva ja luotettava •Erottuva tai muihin tuotteisiin sulautuva •Helposti varattava eikä kovin riskialtis •Voimassaoloaika pitkä •Kasvava käyttäjäpotentiaaliltaan

Kuvio 1. Eri osapuolten odotuksia matkailutuotteelta (Komppula & Boxberg 2002, 90 mukaillen)

Näiden kaikkien osapuolten odotusten lisäksi on tärkeää myös ottaa huomioon, että toimintaympäristö, jossa tuote järjestetään tai tapahtuu, arvostaa myös tuotteessa erilaisia asioita. Toimintaympäristölle ensisijaisen tärkeää tuotteessa on, että sillä on mahdollisuuksia luoda työpaikkoja ja tuottaa taloudellista hyötyä ympäristölleen. Näiden pohjalta alueen tunnettuus ja vetovoima saattaa lisääntyä ja alue saavuttaa enemmän potentiaalisia matkailijoita. Nykyaajan matkailijat kiinnittävät huomiota myös enemmän ympäristön vaikutuksiin ja kestävään kehitykseen, joten tuotteen pitäisi olla mahdollisimman luonto- ja ympäristöystävällinen.

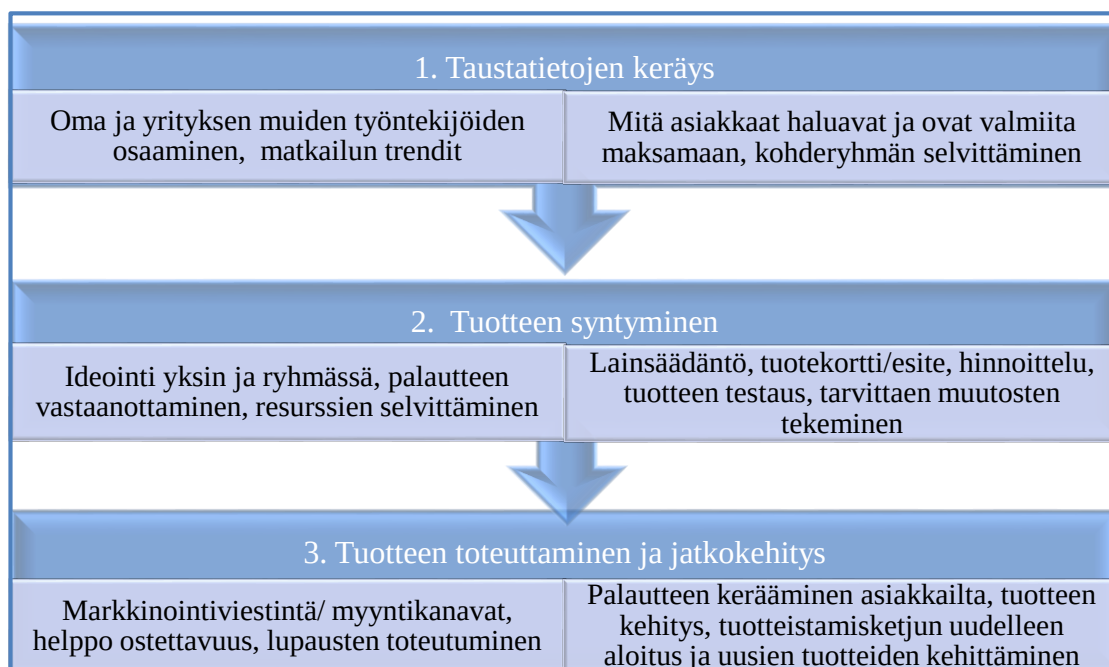
(Komppula & Boxberg 2002, 91.)

3.3 Tuotteistamisprosessi

Tuote koostuu monesta erillisestä elementistä, joista kaikki ovat tuottajan näkökulmasta katsoen erillisiä toimintaprosesseja. Tämä tarkoittaa sitä, että vaikka asiakas näkee tuotteen kokonaisuutena, niin tuottajan on huolehdittava ensisijaisesti siitä, että oma palvelu toimii yhtenä kokonaisuuden osana. (Verhelä & Lackman 2003, 75.)

Tuotekehityksen alku lähtee siitä, että palvelun tuottaja pohtii, suunnittelee ja kokoaa ajatuksiensa avulla ideoita, joista voisi kehittyä toimiva tuote. Tällaisen palvelun suunnittelussa ja tuottamisessa on hyvä muistaa kaksi perusajatusta: 1) uusien tuotteiden ja palvelun taustalla on aina oltava asiakkaan tarpeet sekä 2) uusien ideoiden on pohjaututtava yrityksen tai yrittäjän liikeideaan tai täydennettävä sitä järkevällä tavalla. Tuottajan on myös pidettävä mielessä omien vahvuuksien ja osaamisen hyödyntäminen sekä muistaa, että ideat pitäisi vielä käytännössä muuttaa konkreettiseksi ja toimivaksi tuotteeksi. (Verhelä & Lackman 2003, 76–77.)

Tuotteistamisessa on hyvä lähteä liikkeelle tekemällä tarkastuslista, jonka perustana toimii kolme erilaista vaihetta: 1) Taustatietojen kerääminen, 2) Tuotteen syntyminen ja 3) Tuotteen toteuttaminen ja jatkokehitys (Karusaari & Nylund 2015, 79–80). (Kuvio 2.) Tarkastuslistan avulla tuottajan on helpompi pysyä perillä tuotteen syntymisen eri vaiheista ja tulevaisuudesta.



Kuvio 2. Tuotteistamisprosessin vaiheet (Karusaari & Nylund 2015, 79–80 mukailen)

3.4 Tuotteistamisen tärkeys asiakkaan ja yrityksen kannalta

Tuotteistaminen perustuu asiakkaan ja yrityksen väliseen yhteistyöhön. Asiakaslähtöisyys on tärkeässä asemassa yrityksen toiminnan kannalta ja palveluiden tuotteistaminen helpottaa asiakkaan kannalta palveluiden ostamista ja hankintaa. Asiakaslähtöisyys tuotteistamisen yhteydessä tarkoittaa lähinnä sitä, että asiakas nähdään osana yrityksen resursseja aivan niin kuin henkilöstö, varallisuus, tuotteet ja yrityskulttuuri. (Tonder 2013, 12.) Kuluttajia myös palkitaan aktiivisuudesta ja tuottajat ovat enemmän kuin koskaan aikaisemmin valmiita kuuntelemaan matkailijoiden mielipiteitä kehittäessään uusia tuotteita ja palveluja (Aurinkomatkojen [www-sivut](http://www.sivut) 2015).

Asiakkaiden näkökulmasta ajatellen, tuote on aina avainasemassa. Asiakas tarvitsee tuotteita monesta eri syystä ja ilman konkreettisia tuotteita kuluttaja ei kykene hahmottamaan sitä mitä on ostamassa. Tämän vuoksi tuotteistamisessa on tärkeää, että asiakas pystyy luomaan selkeän ennakkokuvan tuotteesta, jotta hän on valmis myös ostamaan sen. Tuotteiden kautta asiakkaalle pyritään luomaan oikea mielikuva tarjolla olevasta palvelusta ja tämän mielikuvan pohjilta asiakas muodostaa odotuksia tuotteelle. Aina asiakkaan mielikuvat ja odotukset eivät mene yksiin toistensa kanssa ja

sen takia on tärkeää, että palveluista viestiminen ei ole puutteellista tai harhaanjohtavaa vaan totuudenmukaisesta. (Viherkoski 1998, 10.) Onnistuneen palvelun tuotteistamiseen kytkeytyy monia osatekijöitä, jotka ovat tärkeitä kuluttajalle. Onnistunut ja hyvä tuote jättää positiivisen muistijäljen asiakkaalle sekä luo tarpeellisen luotettavan ja turvallisen kuvan palveluntuottajasta (Verhelä & Lackman 2003, 74–75). Kuluttajat arvostavat palvelutuotteissa ennen kaikkea hyvää hinta-laatusuhdetta, mutta jos jokin palvelu on ylivoimainen muihin nähden sekä ainutlaatuinen tarjontaan nähden, niin asiakkaat ovat myös valmiita maksamaan tällaisista enemmän.

(Verhelä & Lackman 2003, 75.)

Palvelun tuottajan näkökulmasta on tärkeää, että tuote on liiketalouden puolesta kannattava ja helposti myytävissä. Mitä paremmin suunniteltu tuote, sitä suurempi todennäköisyys on siinä, että asiakas on valmis tuotteen uusintaostoon. Jos tuotetta katsotaan toimintaympäristön kannalta, on sen synnyttävä työpaikkoja ja tuotava muuta hyötyä alueelle, jossa se toteutetaan, jotta alueen tunnettuus lisääntyy. (Verhelä & Lackman 2003, 75.) Palveluiden tuottajan on myös kyettävä huomioimaan asiakkaan tarpeet, odotukset sekä toiveet suunnitellessaan ja kehitellessään uusia tuotteita. Jokaisen tuotteen tulee täyttää kaikki asiakkaan tarpeet ja jos näin ei tapahdu, tuote ei tule menestymään ja yrityksen toiminta saattaa olla vaakalaudalla. Asiakas kohdistaa myös tuotteisiin ennakko-odotuksia, jotka täyttämällä tuottaja voi luoda pysyvämmän asiakassuhteen. Odotuksen täyttämättä jättäminen ei silti ole niin haitallista kuin tarpeen täyttämättä jättäminen. Tuotteistamisessa tarjotun palvelun laadun kruunaa se, että tuottaja kykenee vastaamaan asiakkaan toiveisiin tai ainakin johonkin niistä. Tämän tekemällä tuottaja varmistaa asiakkaan tyytyväisyyden palveluun. (Viherkoski 1998, 20.)

4 PYÖRÄMATKAILUN KEHITTÄMINEN SATAKUNNASSA

Luontoa ei turhaan kutsuta yhdeksi Satakunnan suurimmista valteista. Maakunnassa sijaitsee monia valtakunnallisesti ja kansainvälisesti arvokkaita luontokohteita, jotka tulisi tuotteistaa liiketoiminnaksi. Näiden kohteiden vetovoimaisuus pitäisi myös vihdoin nostaa näkyväksi kaikkien matkailijoiden keskuudessa. (Renfors 2015, 6.)

4.1 Outdoors Finland - valtakunnallinen kesäaktiviteettien kehittämisohjelma

Visit Finlandin tärkeimpiä päätehtäviä on kehittää Suomen matkailullista mainetta maailmalla sekä edistää tuotteistamista erilaisten projektien avulla. Yksi näistä kehityksen kohteista on luontoaktiviteetit ja niiden vetovoiman kehittämisstrategia 2015–2018. Tässä luontomatkailun kehittämisstrategiassa huomioidaan valtakunnallisen matkailustrategian (Tiekartan) tavoitteet ja strategia toteuttaa omalta osaltaan kansallisia tavoitteita, erityisesti palvellen vetovoimaisten elämysten kehittämisen edistämässä. Visit Finland on määritellyt kehittämisstrategialle tavoitteeksi sen, että ”luontomatkailu tuottaa kestäväällä tavalla hyvinvointia kaikille Suomen alueille.” Tämän lisäksi heidän visionsa tulevaisuudesta ja strategian lopputuloksesta on tulla Euroopan parhaaksi outdoors- kesälomamaaksi. (MEK 2014, 2, 8.)

Suomen luontoa pidetään yhtenä Suomen vetovoimaisimmista tekijöistä, eikä suotta. Kesäajan luontomatkailu tarjoaa loistavat puitteet vesistöistä, metsistä ja maaseuduista kiinnostuneille matkailijoille. Luontoa ei myöskään tarvitse hakea kaukaa sillä se näytetään kaupunkien keskellä puistoina, kaupunkimetsinä ja rantoina. Maaseudulla asuvat kokevat luonnon entistä lähempänä, sillä se avautuu suoraan majapaikan ikkunasta. (Renfors 2015, 6.) Tällainen ympäristö on erinomainen erilaisille kehitettävillä aktiviteeteille.

Kehittämistoimien osalta tässä strategiassa pääpaino on matkailijavolyymeiltaan ja kasvunäkymiltään suurimmissa teemoissa, joita ovat pyöräily, vaellus, melonta ja wildlife watching. Kaikki nämä aktiviteetit ovat lihasvoimalla suoritettavia ja sopivat hyvin tukemaan vähähiilisuuden tavoitteita, joita Suomi on sitoutunut EU:n päätöksen

mukaisesti noudattamaan seuraavien vuosikymmenten aikana. Suomessa kesäaktiiviteettien kehittämistä on toteutettu monilla eri tahoilla Outdoors Finland katto-ohjelman puitteissa. Tämän ohjelman päärahoittajana toimii Euroopan maaseuturahasto, joka on toiminut vuodesta 2009 alkaen aktiviteettimatkailun valtakunnallisena koordinoijana, erityisesti tuotekehityksen edistämisessä. (MEK 2014, 4-5.)

4.2 Pyöräily matkailutuotteena Suomessa

Pyöräilyn merkitys Suomen matkailussa tulee todennäköisesti kasvamaan lähitulevaisuudessa. Hyvänä esimerkkinä pyöräilyn tulevaisuuden näkymistä on se, että vuodesta 2011 lähtien EU on säätänyt asetuksen, jonka mukaan kaikki pyörällä tehtävät matkat otetaan huomioon matkailutilastoinnissa. Tämän asetuksen myötä on tullut selväksi, että pyöräilyn arvostus on kasvanut ja kehittynyt pitkälle. Pyörämatkailutuotteet Suomessa ovat hyvin moninaisia, ne voivat vaihdella tunnin mittaisista tuotteista usean päivän retkiin. Tärkeintä pyörämatkailutuotteissa on löytää kunkin alueen yksilölliset vahvuudet ja kehittää niiden pohjalta tuotteita tietyille kohderyhmille sopiviksi. (Noussiainen 2012, 3.)

Pyöräilyn tuotteistamisessa lähtökohtana toimivat useimmiten vihreät arvot ja kestävä kehityksen ja matkailun mahdollisuudet. Pyöräily ja siihen liittyvät matkailutuotteet osaavat vastata haasteisiin kestävä matkailun osalta; paikallisuus, saasteettomuus ja muut ympäristön kestävyysvaikutukset vaikuttavat tekijät ovat entistä suuremmassa roolissa pyörämatkailutuotteita suunniteltaessa. Matkailutuotteena pyöräily jakaantuu moniin eri lajeihin ja palvelee näin ollen useita kohderyhmiä. Matkailullisesti suosituimmiksi pyöräilyn muodoiksi nousee tällä hetkellä maantie- ja retkipyöräily, mutta myös yhden päivän pyöräajelut kohteessa nostavat jatkuvasti suosiotaan. Pyörämatkailua pohdittaessa ja uusia tuotteita kehittäessä on ensiarvoisen tärkeää kohderyhmän huomioiminen, jotta saataisiin aikaan hyviä, kutakin kohderyhmää palvelevia pyörämatkailutuotteita. (Noussiainen 2012, 3.)

Suomi pyöräilymatkailukohteena saattaa olla monelle vielä tuntematon käsite, mutta oikein tuotteistettuna ja kehitettynä, kyseisellä matkailutuotteella olisi hyvät edellytykset kasvaa Suomen matkailuelinkeinossa (Pyöräilymatkailun kehittämisstrategia

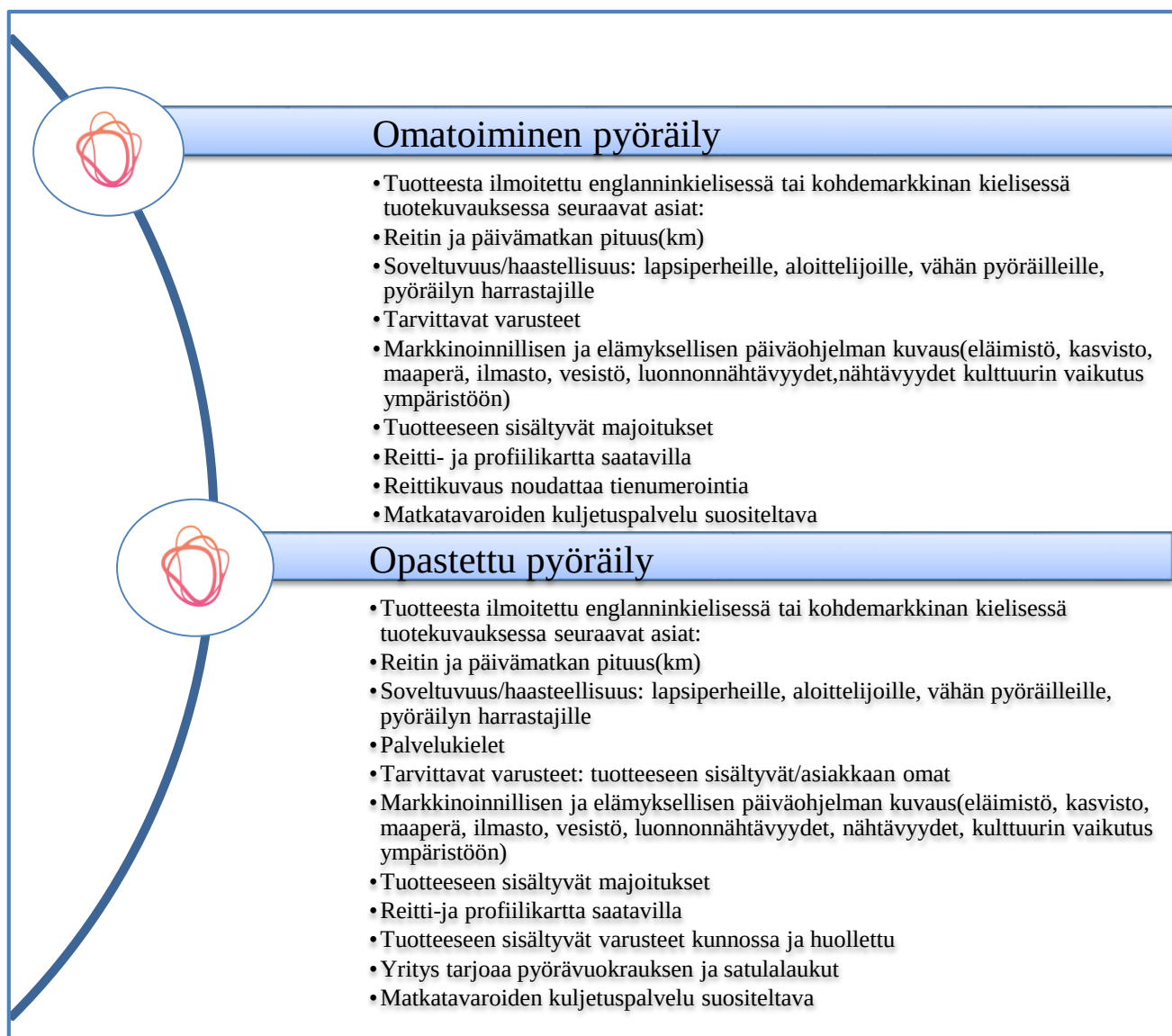
2016, 5). Pyöräilyn ehdottomiksi avaintekijöiksi ja valteiksi muodostuu kaikkialla Suomessa sujuvat ja katkeamattomat yhteydet sekä turvalliset ja miellyttävät reitit (Kulkulaari [www-sivut](http://www.kulkulaari.fi) 2016).

Pyörämatkailun kehityksen edistämiseen vaikuttaa monet eri tekijät ja matkailijoiden syitä pyörämatkailun valitsemiseen voi olla mm. kestävän matkailun kasvava suosio, hyvinvoinnista huolta pitämisen trendit ja matkailijoiden lisääntynyt tietoisuus ilmastomuutoksesta. Pyöräilymatkalle lähteminen on myös loistava tapa saada etäisyyttä kotiympäristöstä ja nauttia Suomen puhtaasta luonnosta ja ilmasta. (Pyöräilymatkailun kehittämisstrategia 2016, 5.) Dickinson ja Lumsdonin (2010, 144) mukaan pyörämatkailua ei silti voida täysin väittää kokonaan vähähiiliseksi matkailuksi, sillä yleensä päästäkseen kohdemaahan pitää ensin käyttää jotakin muuta matkustusmuotoa, joka saattaa olla ilmastolle haitallinen.

Pyörämatkailun kehittämisen apuvälineeksi Outdoors Finland (OF) on luonut valtakunnalliset tuotesuosituksot pyörämatkailuun liittyen. Näiden tuotesuosituksien pohjalta matkailuyrittäjien on helpompi suunnitella uusia tuotteita ja tähdätä ulkomaisille markkinoille. Tuotesuosituksot on jaoteltu opastettuihin ja omatoimisille suunnattuihin tuotteisiin sekä reittisuosituksissa on määritelty ulkomaisen matkailijan kannalta huomioitavat asiat reitistön valinnassa. (Visit Finland 2016.)

4.3 Pyöräilyn tuotesuosituksot ja pyörämatkailun suunnitteluopas

Outdoors Finlandin valtakunnallisen kesäaktiiviteettien kehittämisohjelman päätavoitteena on koota pienten ohjelmapalveluyritysten kenttä yhteen kehittämään lisää ja entistä parempia ohjelmapalveluita. OF onkin tätä edistääkseen laatinut tuotesuosituksia monille Suomessa toteutettaville erilaisille kesäaktiiviteeteille, kuten myös pyöräilylle (Kuvio 3.) Näiden tuote- ja reittisuositusten lisäksi pätevät MEKin vientikelpoisuuden kriteerit. (Visit Finland 2016.)



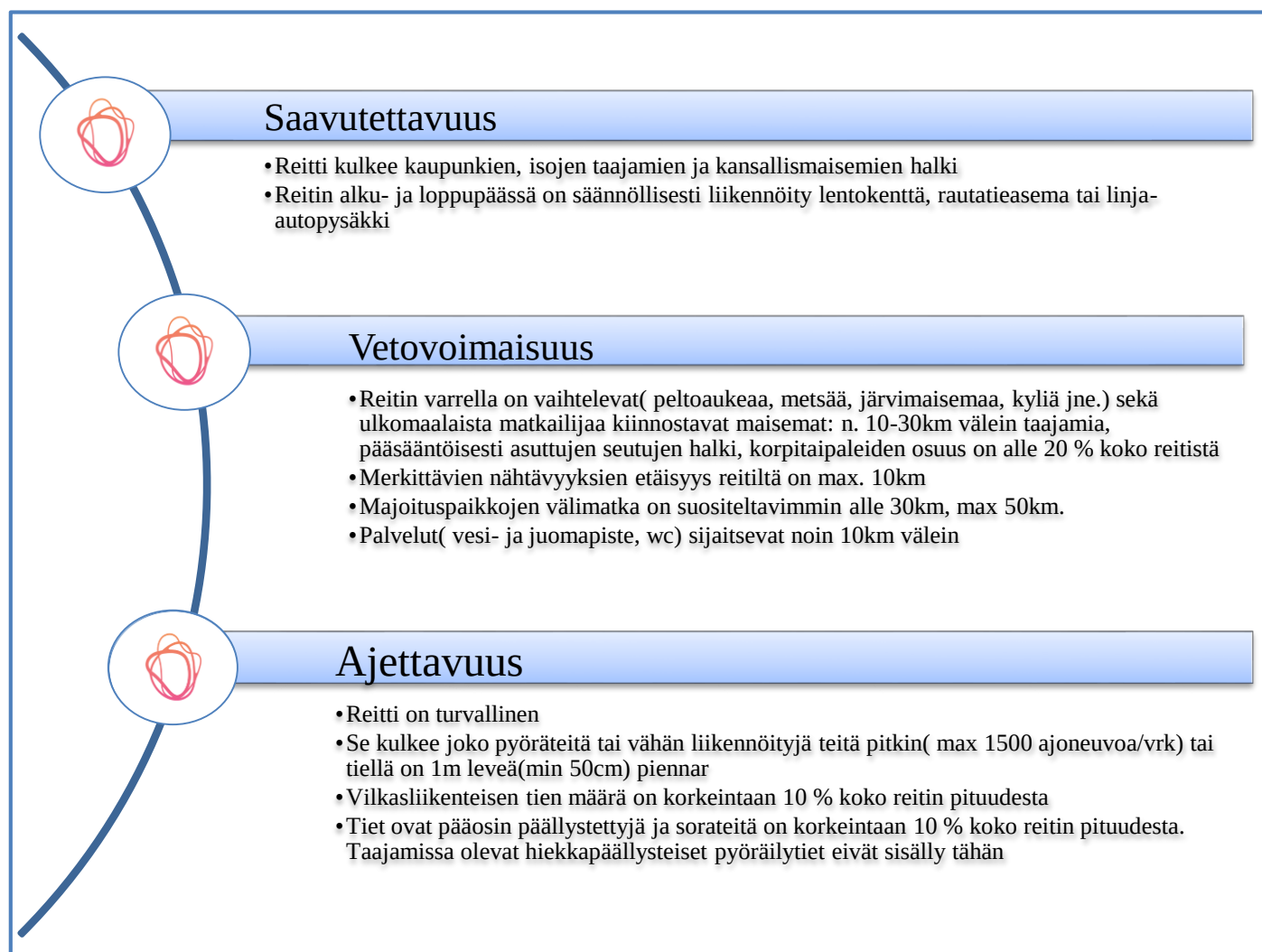
Kuvio 3. Pyöräilyn tuotekohtaiset tuotesuosituksukset (Visit Finland 2016, 3 mukailen)

Polkupyöräilyn tuotekohtaisten tuotesuosituksien lisäksi Outdoors Finland on laatinut yrityskohtaisia pyöräilyyn liittyviä tuotesuosituksia. Näihin suosituksiin liittyy pitkälti yrityksen tarjoamat palvelut majoituskohteessa kuten esimerkiksi lukittavan tai katettavan suojan löytyminen polkupyörälle, huoltoon tarvittavia välineitä, vaatteiden kuivaus- ja pesumahdollisuus, tiedot lähimmästä pyörän huoltopaikasta ja apua huollon saamiseen sekä sääennusteen tuleville päiville. OF haluaa pyörämatkailuun liittyvien tuotesuosituksien avulla tähdätä kotimaan lisäksi kansainvälisiä markkinoita houkutte-

leväksi ja tämän perusteella on myös kehitetty valtakunnallisia pyörämatkailun reittisuosituksia, joissa keskitytään reitin saavutettavuuteen, vetovoimaisuuteen sekä ajettavuuteen. (Visit Finland 2016.) (Kuvio 4.)

Outdoors Finlandin laatimien tuotesuosittelujen lisäksi he ovat myös kehittäneet *pyörämatkailun suunnitteluoppaan*, jonka tarkoituksena on käsitellä pyöräilyä matkailun näkökulmasta. Opas on laadittu Visit Finlandin hallinnoiman Outdoors Finland II- aktiviteettien kehittämisohjelman kansallinen koordinointi 2012–2014 toimeksiannosta. Suunnitteluopas on tarkoitettu pyörämatkailureittejä ja kohteita suunnitteleville ja toteuttaville tahoille sekä reittejä rahoittaville ja hyödyntäville matkailualan alueorganisaatioille, ohjelmapalvelu- ja majoitusyrittäjille. Opas koskee pelkästään maasto- ja retkipyöräilyä eikä täten siinä käsitellä reittien teknistä suunnittelua tai pyöräilyreittien rakentamista. (Räsänen 2014, 2.)

Pyörämatkailun suunnitteluoppaassa pyörämatkailijat jaetaan neljään kategoriaan demografisten tekijöiden, harrastuneisuuden, matkan pituuden, motivaation ja suosituimman reittityypin mukaan. Kaikkien neljän pyöräilijätyypin yhteisiin piirteisiin luokituu mm. sosiaalisuuden ja yhdessä olemisen tärkeys, ulkoilusta ja luonnosta nauttiminen ja elämysten etsiminen. Jotkut pyörämatkailijoista arvostavat enemmän lyhyitä ja helppokulkuisia reittejä, kun taas toiset saattavat matkaltaan etsiä enemmän seikkailua ja jännitystä. Suunnitteluopas on erinomainen väline palvelun tuottajille, jotka haluavat tavoittaa pyörämatkailijat ja tuotteistaa sopiville kohderyhmille pyörämatkailuun liittyviä tuotteita ja paketteja. (Räsänen 2014, 7-12.)



Kuvio 4. Pyöräilyn reittisuositukset (Visit Finland 2016, 4 mukaillen)

4.4 Satakunnan luontomatkailun ja kesäaktiviteettien kehittämishanke

Satakunnan ammattikorkeakoulun matkailuliiketoiminnan tutkimusryhmä on tuonut maakuntaan vuosien 2014–2017 aikana Visit Finlandin kesäaktiviteettien kehittämishankkeen, jonka tavoitteena on kehittää Satakunnan vetovoimaa luontomatkailukohteena sekä valtakunnallisella, että kansainvälisellä tasolla. Hankkeen tarkoitus on luontokohteiden kiinnostavuuden lisääminen ja laadun parantaminen, tuotteistamalla niitä vetovoimaisiksi tuotteiksi sekä viemällä tuotteet monikanavaiseen, valtakunnalliseen viestintäkokonaisuuteen (Outdoors Satakunta 2015). Satakunnan vetovoiman kehittämisessä sovelletaan viime EU-ohjelmakaudella toteutettua Outdoors Finland Etelä-hankkeen kehittämismallia. Kyseisessä hankkeessa luotiin luontomatkailun toimintaympäristön, reittien ja luontokohteiden kehittämismalli, jonka tavoitteena on sekä suojella luontoa, että rakentaa reiteistä ja kohteista kokonaisvaltaisia elämyksiä. (Renfors 2015, 7.)

Matkailuliiketoiminnan tärkeimmäksi resurssiksi ilmenee Suomessa ja Satakunnassa puhdas luonto ja se tarjoaa matkailijalle monimuotoisen ja ruuhkattoman ympäristön. Luonto tarjoaa Satakunnalle mainion valtin edistää alueen matkailua sekä tuoda ihmisten tietoisuuteen täällä sijaitsevat luontokohteet ja aktiviteetit. Satakunnan maakuntahankkeen 2014–2017 tarkoituksena on tuoda nämä matkailupalvelut esille ja kehittää niitä. (Renfors 2015, 8-10.)

4.5 Satakunta pyörämatkailukohteena

Pyörämatkailun suosio on kasvanut merkittävästi viime vuosien aikana ja siitä on tullut ihmisten keskuudessa trendikäs vaihtoehto muille matkustusmuodoille. Pyöräilyn suosioon vaikuttaa monet erilaiset syyt, sitä pidetään edullisena, ympäristöystävällisenä ja kuntoa kasvattavana liikkumismuotona (Satakunnan www-sivut 2016). Nykymaailmassa matkustajille on tärkeää tiedostaa kestävä kehitys ja aktiviteettimatkailun kiinnostavuus on lisääntynyt kaikenikäisten matkailijoiden joukossa.

Satakunnan maakunta, monipuolisine reitteineen, tarjoaa pyöräilystä kiinnostuneille matkustajille upeita vaihtoehtoja niin perheille, omasta rauhasta pitäville, kilpapyöräilijöille sekä kulttuurista ja luonnosta innostuneille ihmisille. Maakunnan monipuolinen

ja vivahteikas luonto on yksi alueen vahvuuksista ja pyöräily helpottaa se, että maasto on tasaista ja helppokulkuista. (Satakunnan www-sivut 2016.) Satakunnan alueen luontomatkailun kärkituotteiksi tunnistettavia ovat mm. Jämi sekä Yyteri. Näiden rinnalla kehittyvissä tuotteissa nousee esiin Selkämeren kansallispuisto, Kokemäenjoki ja Pyhäjärvisu. (Renfors 2015, 11.)

Maakunnan omaleimaiset piirteet tulisi ehdottomasti tuoda esille luonnon tuotteistamisessa. Satakunnan luontomatkailun perustan luovat maakunnan monipuoliset vesistöt kuten meri ja saaristot, joet sekä järvet. Näiden lisäksi Satakunnassa on monia erämaisia alueita ja luonnontilaisia äänimaisema-alueita, jotka tarjoavat matkailijoille erämaista tunnelmaa sekä maisemia ja hiljaisuutta, jotka olisi mahdollistaa tuotteistaa matkailutuotteiksi. (Renfors 2015, 17.)

Satakunnan maakunnassa sijaitsevat pyörämatkailuun sopivat kohteet ovat kaikki helposti saavutettavissa julkisten kulkuneuvojen avulla tai omalla autolla. Kaikkien kaupunkien sydämessä sijaitsee yleensä vähintään juna-asema tai linja-autoasema. Kotimaan sisäiset lentoyhteydet toimivat myös maakunnan suurimpaan kaupunkiin, Poriin. Mikäli on seikkailunhaluinen ja kovan peruskunnan omaava, loistava tapa saada kaikki irti Satakunnan maakunnasta on taittaa pyörämatka kotiovelta määränpään, jolloin kilometrejä saattaa kertyä huimasti. Tällaisen matkan suunnittelu vaatii matkailijalta hyvän peruskunnan lisäksi ennen kaikkea joustavuutta, että aikaa.

Porin Seudun Matkailu Oy (MAISA) on kehittänyt kaikille pyöräilystä innostuneille matkailijoille ilmaisen SataSykkeli-palvelun, jonka avulla voi hakea parhaimmat pyöräilyreitit alueella. Palvelu toimii internetin avulla ja se on mahdollista ladata useimpiin markkinnoilla oleviin älypuhelimiin. (Porin Seudun Matkailu Oy www-sivut 2016.) SataSykkeli-palvelussa pyöräilijä voi valita kymmenistä erilaista reiteistä, joiden pituus ja reitin tyyppi (esim. maisema, perhe, kunto, luonto, kulttuuri) on määritetty ennalta, jotta pyöräilijöiden olisi helpompi valita itselleen sopiva (SataSykkeli-karttapalvelu 2016). Kun matkailija suunnittelee ja etsii itselleen sopivaa pyöräilyreittiä, voi apuna käyttää myös perinteisesti älypuhelimella toimivaa ilmaista Google Maps-karttasovellusta, jonka avulla pystytään määrittelemään pitkiäkin reittejä kokonaisuudessaan. Sovelluksessa voi määrittää pyörämatkan aloituspisteen ja määränpään

sekä halutessaan laittaa matkan varrelle haluamiaan pysähdyspaikkoja, esim. nähtävyyksiä tai majoituskohteita. Tämä sovellus sopii erinomaisesti mille tahansa reitille, sillä sieltä näkee kaikkien kaupunkien tiet ja kulkuyhteydet helposti. (Google Maps-karttapalvelu 2016.)

5 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

Tämän opinnäytetyön vaiheet voidaan luetella seuraaviin kategorioihin: 1) tuotteistamiseen, pyöräilyyn ja Satakunnan maakuntaan liittyvät kirjallisuuteen perustuvat teoriaosuudet, 2) toiminnallinen opinnäytetyö menetelmänä, 3) pyöräilyreittien valinta maakunnan eri alueilta, 4) kartoitus, jossa käsitellään työhön valittuja neljää erilaista reittiä perustuen pyöräilyn tuotesuosituksen kriteereihin sekä 5) tulosten yhteenveto ja 6) tulosten johtopäätökset sekä kehitysehdotukset ja oman toiminnan arviointi.

5.1 Toiminnallinen opinnäytetyö menetelmänä

Opinnäytetyössäni käytän toiminnallista menetelmää. Tällä tarkoitetaan käytännön toiminnan ohjeistamista, opastamista, toiminnan järjestämistä tai järjeistämistä. Ammattikorkeakoulun toiminnallisissa opinnäytetöissä on tärkeää, että siinä yhdistyy samalla sekä käytännön toteutus ja raportointi tutkimusviestinnän keinoin. (Vilkka & Airaksinen 2003, 9.) Toiminnallisen opinnäytetyön tuloksena on aina jokin selvä tuote. Kyseessä voi olla esimerkiksi ohjeistus, tietopaketti, portfolio tai tapahtuma. (Vilkka & Airaksinen 2003, 51.) Toiminnallisessa opinnäytetyössä on aina kaksi osaa: toiminnallinen osuus eli produkti ja prosessin dokumentointi ja arviointi tutkimusviestinnän keinoin eli opinnäytetyöraportti. Tällaisessa opinnäytetyössä tärkeää on, että tutkimuksellinen ote näkyy tekstissä. Valintoja pitää perustella, tekstin tulee olla analysoivaa ja tietoperustaan sidoksissa olevaa ja perusteleva ote on osa prosessia työn ja raportin alusta loppuun saakka. (Airaksinen 2009, 10, 18.)

Toiminnallisuus tulee esille opinnäytetyössäni, jonka lopputuloksena ovat tuottamani kartoitus ja selvitys neljästä erilaisesta Satakunnan maakunnan pyöräreitistä. Toiminnallinen osuus koostuu pääosin pyöräilyreittien kartoittamisvaiheessa, jossa käyn kulkuneuvon avulla läpi reittien kulun ja teen yksilöllisen selvityksen reittien sisällöstä.

Opinnäytetyöni tarkoituksena on tarkastella aihetta kahdesta eri näkökulmasta. Ensin tutustun kirjallisuuden ja erilaisten lähteiden avulla Satakunnan alueen pyöräilyreitteihin ja millaisia mahdollisuuksia maakunta tarjoaa pyörämatkailijoille. Tämän jälkeen lopulliseen kartoitukseen valitut neljä (4) reittiä kartoitan ajamalla kaikki yksitellen autolla tai pyörällä läpi ja havainnoimalla konkreettisesti reitin kulkua, matkan varrella olevia palveluja sekä millaisen kuvan reitistä saa. Havainnoinnilla tarkoitetaan yleisesti tietoista tarkkailua eikä vain asioiden ja ilmiöiden näkemistä (Uusitalo 1995,89). Havainnointitapoihin lukeutuu mm. 1) tarkkaileva havainnointi (ulkopuolinen havainnointi) 2) osallistuva havainnointi (sisällä toiminnassa havainnointi) 3) aktivoiva osallistuva havainnointi (toimintatutkimus) 4) kokemalla oppiminen (etnografia) sekä 5) piilohavainnointi. (Vilkkä 2006, 42.)

Näistä havainnointitavoista omaan opinnäytetyöhöni soveltuu hyvin tarkkaileva havainnointi. Sillä tarkoitetaan kohteen ulkopuolista havainnointia eli tutkijan asettumista tutkimuskohteeseen nähden ulkopuoliseksi tarkkailijaksi (Vilkkä 2006, 43). Kohteena on tällöin vain ennalta määrätyt asiat tai piirteet tutkimuskohteessa (Uusitalo 1995, 90). Opinnäytetyöni kohdalla tarkkailen jokaisen pyöräilyreitin piirteitä luomieni kriteereiden perusteella, jotka perustuvat omatoimisen pyöräilyn tuotesuosituksiin. Näiden ennalta määrättyjen kriteereiden ja piirteiden pohjalta, tarkkaileva havainnointi soveltuu mainioksi tavaksi tutkia pyöräreittejä.

Opinnäytetyössäni yhdistyy siis kätevästi käytännön toteutus (pyöräilyreittien kartoittaminen) sekä niiden pohjalta raportointi tutkimusviestinnän keinoin. Raportoinnilla tarkoitetaan työssä tehtyjä selvityksiä, johtopäätöksiä sekä kehitysehdotuksia pyöräilyreiteille.

5.2 Pyöräilyreittien valinta

Kävimme yhdessä työntilaajan, Satakunnan Ammattikorkeakoulun matkailuliiketoimikunnan tutkimusryhmän vetäjän, kanssa tammikuun 2016 tapaamisessa läpi miten lopulliset reitit kartoitusta varten valittaisiin. Tutkimusryhmän vetäjä toimii myös ohjaavana opettajanani tässä tutkimuksessa. Ohjaava opettajani keskusteli mahdollisista reiteistä toisen kouluni henkilökuntaan kuuluvan kanssa ja täten omalla kohdalla varsinaista Satakunnan alueen esikartoitusta pyöräilyreiteistä ei tarvinnut erikseen tehdä. Esikartoituksen ideana on poimia mahdollisimman monipuolisia reitistöjä Satakunnasta ja päättää mitkä näistä olisivat työssäni oleellisia ja tärkeitä. Tässä vaiheessa päätökset lopullisista kartoitettavista reiteistä oli opettajieni käsissä ja uskon siihen, että heillä oli tarvetta juuri näiden kyseisten reittien kartoittamisessa.

Työni teoriaosuus, erityisesti Satakunta pyörämatkailukohteena, valaisee hieman niitä alueita, jotka ovat matkailullisesti tunnettuja ja joiden luonnonympäristö on vaikuttava. Lopulliseen kartoitukseen valitut neljä reittiä ovat kaikki mielenkiintoisia ja toisistaan hieman poikkeavia. Työssäni kartoitettavat reitit ovat: Kaupunkipuistopyöräily, Saaristomaisema-pyöräilyreitti, Pyöräretki Raumalta Kodisjoelle sekä viimeimpänä Pyhän Olavin Pyöräretki. Näiden reittien avulla pystytään parhaiten näkemään Satakunnan alueen erilaista ja monipuolista pyörämatkailun tarjontaa; vaikuttavia saaristomaisemia, luonnonrauhaa, kaupunkimaisemia ja kulttuurillisesti merkittäviä rakennuksia sekä kohteita.

5.3 Kartoitus ja kriteerit

Lopulliseen kartoitukseen valittiin yhteensä neljä erilaista reittiä, joista kolme pisintä kuljin auton kanssa ja yhden reiteistä pyöräilin helmikuun 2016 aikana. Aloitin kartoituksen ensin tutkimalla jo valmiiksi olemassa olevia karttoja pyöräilyreiteistä (Liite 1) ja yritin sisäistää paremmin mitä teitä pitkin reitit kulkevat. Alkuperäiset kartat reiteistä olivat kukin toisistaan poikkeavia ja erilaisia kuvitukseltaan sekä sisällöltään, tämän vuoksi käytin työssäni itsetehtyjä reittikarttoja, jotka muodostin Google Maps-karttasovelluksen avulla. Reittien kartoituksen aikana käytin samaa sovellusta apunani nähdäkseni, että kuljin oikealla tiellä ja sovelluksesta oli myös apua siinä vaiheessa,

kun selvitin mitä palveluita ja nähtävyyksiä kullakin reitillä sijaitsee. Google Maps toimii siis samanaikaisesti sekä navigaattorina, että tiedonkeruumenetelmänä.

Kartoituksessa ideana on tutkia kutakin reittiä yksilöllisesti laatimieni kriteerien perusteella, jotka perustuvat omatoimisen pyörämatkailun tuote- ja reittisuositukseen. Kriteeritaulukon (Kuvio 5) muodostin Excel-ohjelmiston avulla jokaisesta reitistä erikseen ja kartoituksen kriteereinä toimivat seuraavat asiat: kohderyhmä, haasteellisuus, profiilikartta, saavutettavuus, vetovoimaisuus, palvelut matkan varrella, pyörän huoltopaikat, majoituskohteet reitillä ja ajettavuus. Taulukon avulla pystyin tarkemmin havainnoimaan reitin kulkua ja keskittymään paremmin siihen mitä asioita kartoitan kussakin pyöräilyreitissä ja tarjoaako reitti vastinetta näille kriteereille. Jokaiseen kartoitettuun pyöräilyreittiin muodostin taulukon erikseen niin, että niistä syntyy yhteenveto, josta ilmenee yksilölliset tulokset kustakin reitistä. Yhteenveto kaikista reiteistä kokonaisuudessaan löytyy kappaleesta 7 ja johtopäätökset sekä kehitysehdotukset pyöräreiteille kappaleesta 8.

Kriteerit	
Kohderyhmä	Kenelle reitti sopii
Haasteellisuus	Helppo, keskivaikaa, vaikea
Profiilikartta	Löytyykö reitille karttaa, johon on merkitty palvelut ja nähtävyydet
Saavutettavuus	Reitin alku- ja loppupäässä on säännöllisesti liikennöity lento-kenttä, rautatieasema tai linja-autopysäkki
Vetovoimaisuus	Vaihtelevat maisemat, taajamia tasaisin väliajoin
Palvelut matkan varrella	Tasaisin väliajoin kauppa, kahvila, kioskki tai muu levähdyspaikka
Pyörän huoltopaikat	Onko reitillä pyörähuolto palveluja
Majoituskohteet	Onko majoituskohteita sopivin välein
Ajettavuus	Onko reitti turvallinen ja pääosin päällystetty

Kuvio 5. Kriteerit pyöräilyreittien kartoitukseen (Excel, Anette Granfors 2016)

Apuvälineenä kartoituksessa oli myös monia muita internet-sivuja, joista sain tietoa reittien varrella sijaitsevista palveluista, majoituskohteista ja nähtävyyksistä etukäteen sekä itse kartoitusvaiheessa. Esimerkiksi jo aiemmin mainittu Google Maps, oli erinomainen työkalu, sillä kyseisessä palvelussa pystyy laittamaan pyöräilyyn tarkoitetun reitin lähtökohdan, matkan varrella sijaitsevat kaupungit sekä reitin päättymispisteen ja se kertoo totuudenmukaisesti missä mitkäkin mielenkiintoiset ja tarpeelliset palvelut

ja kohteet sijaitsevat. Tämän palvelun lisäksi käytin tutkimuksessani apuna reittien varrella sijaitsevien kohteiden www-sivuja sekä SataSykkeli-karttapalvelua, kartoittaessani Porin kaupungin alueella sijaitsevaa pyöräilyreittiä.

Opinnäytetyössäni kartoitettiin siis seuraavat reitit (Kuvio 6) Satakunnan maakunnan alueelta: Kaupunkipuistopyöräily Porin keskustan alueella (1), Saaristomaisema-pyöräilyreitti Yyterin, Ahlaisten ja Noormarkun ja Porin välillä (2), Pyöräretki Raumalta Kodisjoelle (3) sekä viimeisimpänä Pyhän Olavin pyöräretki Kokemäen, Harjavallan ja Ulvilan alueella (4).



Kuvio 6. Kartoitetut reitit kartalla (Google Maps, Anette Granfors 2016)

Kartoitettavien reittien pituudet vaihtelivat toisistaan ja pienimmästä suurimpaan järjestyksessä olivat Kaupunkipuistopyöräily 15 kilometriä, pyöräretki Raumalta Kodisjoelle 40 kilometriä, Pyhän Olavin pyöräretki 75 kilometriä ja viimeisimpänä pyöräily Saaristomaisemissa 100 kilometrin matkallaan.

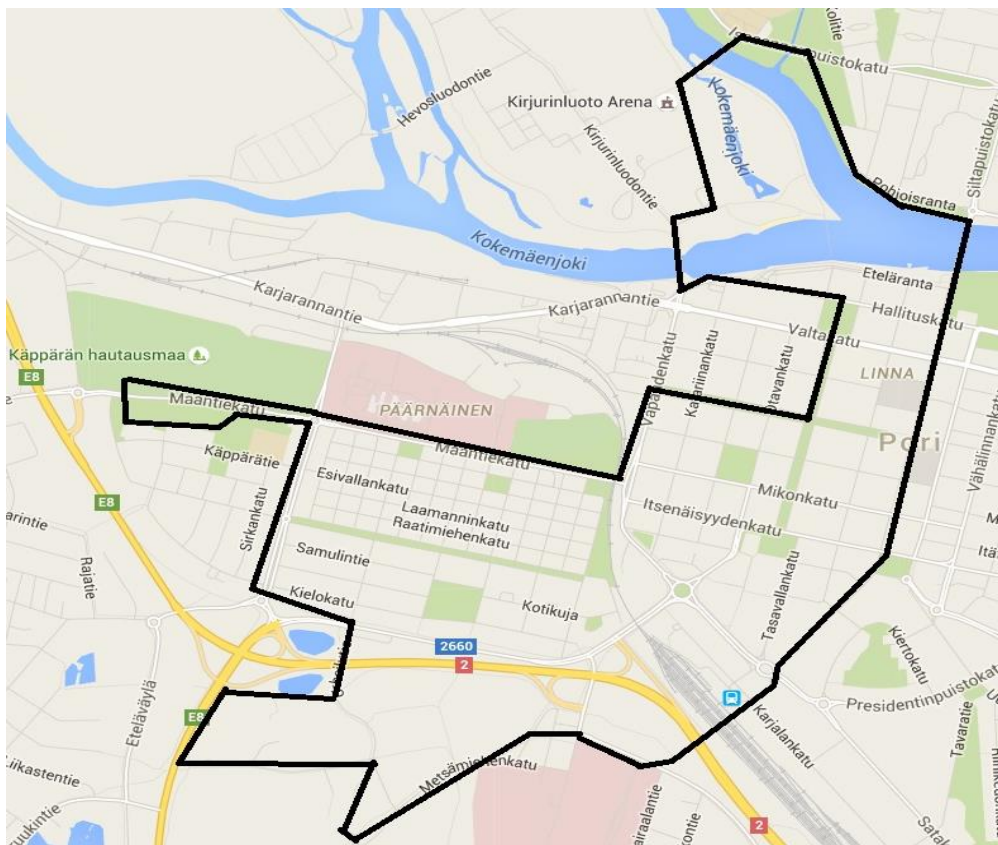
6 PYÖRÄILYREITTIEKARTTOITTAMINEN

Pyöräilyreittien kartoittaminen ajoittui kokonaisuudessaan helmikuulle 2016 ja ennen pyöräilyreittien kartoittamista tein kustakin reitistä esiselvitystä: selvitin reittien kulun Google Maps- karttapalvelun avulla, katsoin reitin varrella sijaitsevia palveluja etukäteen internetistä sekä matkalle otin mukaan muistiinpanovälineet. Ennen reittien kartoittamista kirjoitin ylös reitillä käytettävät kriteerit, joiden avulla itse kartoituksen aikana oli helppo kirjoittaa ylös niiden perusteella tärkeitä asioita kussakin reitissä.

6.1 Kaupunkipuistopyöräily

Kaupunkipuistopyöräily-reitti sijaitsee Satakunnan maakunnassa, Porin kaupungissa. Porin alue on tunnettu matkailijoiden keskuudessa erityisesti vuosittain järjestettävistä Pori Jazz- festivaaleista sekä Yyterin hiekkarannasta, jota on luonnehdittu Suomen ikeimaksi Rivieraksi (Porin Seudun Matkailu Oy www-sivut 2016a).

Kaupunkipuistopyöräilyn reitin pituus on kokonaisuudessaan 15 kilometriä (Kuvio 7) ja se kattaa Porin keskustan alueen sekä muutamia muita kaupunginosia, joiden varrella on lukuisia historiallisia nähtävyyksiä, luonnonnähtävyyksiä, museoita ja kulttuurillisia kohteita. Reitti kulkee siis ensin Raatihuoneelta Kirjurinluotoon, sieltä takaisin keskustan läpi ja kohti rautatieaseman alikulkutunnelia, Tiilimäen sairaalan, Isomäen jäähallin ja maauijalan kautta kohti Käppärän hautausmaata ja lopuksi takaisin keskustaan pitkin puistomaisemia.



Kuvio 7. Kaupunkipuistopyöräily (SataSykkeli-karttapalvelu mukailen, Google Maps, Anette Granfors 2016)

Laatimieni kriteerien perusteella kartoitin Kaupunkipuistopyöräily-reitin pyöräilemällä helmikuun 2016 alussa. Aloitin tämän reitin kartoittamisen keskustasta, Raatihuoneen puiston kohdalta, sillä ajattelin sen olevan selkeä lähtökohta matkalle, sillä sen sijainti palveluiden läheisyydessä oli matkailijoita ajatellen suotuista. Keskustan alueen tuntumassa sijaitsee rautatie- ja linja-autoasema sekä hieman kaupungin ulkopuolella Porin lentoasema, joten tämä pyöräilyyn tarkoitettu reitti on helposti saavutettavissa myös ulkopaikkakuntalaisille.

Ennen pyöräilyä otin selvää millainen kartta reitistä on saatavilla, onko siihen merkitty reitin varrella sijaitsevia palveluja ja nähtävyyksiä. Kaupunkipuistopyöräilyn alkupe-
räinen ja erittäin kätevä kartta löytyy Porin Seudun Matkailu Oy:n tarjoamasta Sata-Sykkeli-karttapalvelusta. Ohjelman avulla pystyy etsimään kyseisen reitin nimen perusteella, sieltä näkee mitä teitä pitkin reitti kulkee ja kartasta saa myös esiin kaikki reitin varrella sijaitsevat kulttuurilliset ja historialliset nähtävyydet. Näihin luokiteltavia nähtävyyksiä ovat 1) Satakunnan museo 2) Porin teatteri 3) Porin Raatihuone 4)

Keski-Porin kirkko 5) Porin Ortodoksinen kirkko sekä 6) Juseliuksen mausoleumi. (SataSykkeli- karttapalvelu 2016.) Kulttuurista kiinnostuneille matkailijoille reitti tarjoaa siis monta mielenkiintoista vierailukohdetta. SataSykkelin kartasta ei käy ilmi alueen majoituskohteita, mutta valinnanvaraa näissä on runsaasti erityisesti keskustan tuntumassa. Kaupungin alueella majoituskohteiden etäisyydet toisistaan ovat melko pienet ja kävelyetäisyydellä alueen muista palveluista.

Reitillä melko olennaista on luonnon riittävyys ja maisemien vaihtuvuus keskustan hälinästä rauhallisiin puistomaisemiin. Yksi Porin viihtyisimmistä paikoista ja reitin varrella sijaitseva Kirjurinluodon puisto on erinomainen paikka pysähdykselle, sillä siellä sijaitsee kahvilan ja ravintolan ohella myös muita liikkumiseen tarkoitettuja palveluita kuten esimerkiksi frisbeegolfpuisto. Näiden vetovoimatekijöiden lisäksi siellä voi myös nähdä kesäisin aitauksissa olevia eläimiä sekä viettää aikaa uimarannalla. Toinen hyvä pysähdyspaikka on Porin maauimala, sillä siellä on kahvilapalveluiden lisäksi myös mahdollista viettää koko päivä uima-aktiviteettien parissa. Jos ei matkan varrella halua pysähtyä pidemmäksi aikaa, niin lyhyeen pysähdykseen soveltuvia on myös reitin varrella olevat lukuisat penkit ja viheralueet, jossa on mahdollista levätä. Keskustan alueella sekä reitin puolella välissä on myös pyöränhuoltoon tarkoitettuja paikkoja, joissa voi huoltaa tarvittaessa rikki menneen pyörän.

Kaupunkipuistopyöräily- reitin pyöräilemiseen menee ilman isompia pysähdyksiä hie-
man alle tunti nopeudesta riippuen. Reitillä ajo on kokonaisuudessaan helpoksi mu-
kailtavaa, sillä tieosuudet ovat pääosin päällystettyjä, lukuun ottamatta Kirjurinluotoa
sekä kaupungissa sijaitsevia puistoteitä. Reitillä ei ole myöskään vaativia mäkiä tai
vastaavia, jotka hankaloittaisivat kulkua. Pyörätiellä ajo on samaan aikaan sekä turval-
lista, että tilavaa eikä liikenne ole haittana, muuta kuin keskustan alueella, jossa on
paljon pysähdyksiä sekä liikennevaloja. Tämä on reitillä ainoa kohta, joka saattaa häi-
ritä matkailijaa, kun monessa kohtaa pitää pysähtyä ja varoa sekä liikennettä että kä-
velijöitä. Reitti soveltuu erinomaisesti aloittelijoille sen kokonaismatkan pituuden
vuoksi ja pyöräreitin kohderyhmäksi voidaan ajatella ketä tahansa kaupunkipyöräi-
lystä kiinnostunutta matkailijaa, joka etsii reitiltä vaihtelevia maisemia ilman, että tar-
vitsee pyöräillä kovin pitkälle.

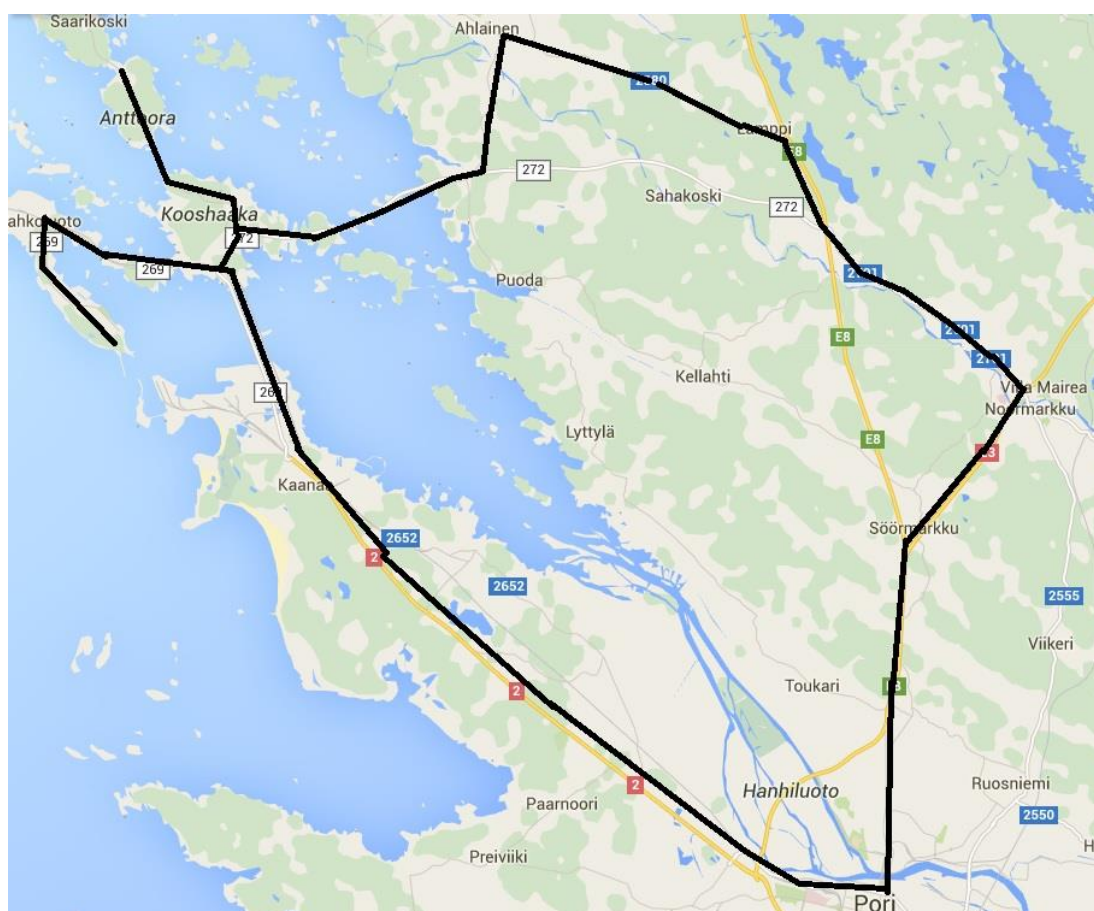
Kaupunkipuistopyöräilyn näkökulmasta koostetusta yhteenvedosta (Kuvio 8) selkenee tarkemmin tiivistettynä kartoitetun reitin tulokset.

Kriteerit	Kaupunkipuistopyöräily, 15 kilometriä
Kohderyhmä	Yksin, perheen tai ystävien kanssa
Haasteellisuus	Helppo, lyhyt reitti ilman vaativia mäkiä
Profiilikartta	SataSykkeli-karttapalvelusta löytyy kätevä ja hyvin suunniteltu kartta, josta löytyy reitin varrella oleelliset nähtävyydet (Liitteessä 1 nähtävissä kartta)
Saavutettavuus	Porin keskustan läheisyydessä sijaitsee lentoasema, juna- ja linja-autoasema sijaitsee keskustan tuntumassa. Kaupunki on siis helpposti saavutettavissa ja Kaupunkipuistopyöräily- reitin aloituskohta, Raatihuoneen puisto, on erittäin lähellä keskustan palveluita
Vetovoimaisuus	Kulttuurillisia kohteita (Satakunnan museo, Porin teatteri) sekä historiallisia nähtävyyksiä (Keski-Porin Kirkko, Juseliuksen mausoleumi, Porin Ortodoksinen kirkko) sekä Luontomaisemaa (Kirjurinluodon puisto ja ranta kaupallisine palveluineen sekä reitin puolella välissä sijaitseva maauimala, jossa mahdollisuus pysähtyä ja viettää päivä.) Porin kaupungissa sijaitsevat puistotieosuudet myös maisemiensa puolesta vetovoimaisia
Palvelut matkan varrella	Reitti kulkee läpi keskustan, jossa paljon kaupallisia palveluita, Kirjurinluodossa kahvila ja ravintola, Maauimalassa kahvila, Käppärän hautausmaan lähellä kauppiaita sekä muita pysähdykseen sopivia levähdyspaikkoja penkeillä ja viheralueilla
Pyörän huoltoasemat	Kaupungin keskustassa pyöränhuolto mahdollisuuksia, reitin puolella välissä Käppärän alueella myös pyöränhuoltoliike
Majoituskohteet	Majoitukset kaikki keskustan alueella ja hyvin lähellä julkisia liikennevälineitä ja asemia
Ajettavuus	Turvallinen ja koko matka tapahtuu pyörätiellä, keskustan alueella paljon pysähdyksiä liikennevaloissa tai muissa risteyksissä, tieosuudet kaikki päällystetty lukuun ottamatta Kirjurinluodon aluetta sekä keskustan puistoja. Tasainen ja helppokulkuinen maasto, jossa ei hankalia mäkiä paitsi kohdat, jossa kokemäen joen ylitys tapahtuu sillan kautta

Kuvio 8. Kartoitetun reitin tulokset tiivistettynä (Excel 2016, Anette Granfors)

6.2 Saaristomaisema

Saaristomaisema-pyöräilyreitti sisältää Satakunnan alueelta erilaisia kohteita kuten esimerkiksi Porin, Yyterin, Reposaaressa, Ahlaisten ja Noormarkun alueet. (Kuvio 9.) Yyterin alue itsessään on jo nähtävyys ja sen monen kilometrin mittainen ranta dyynineen on vaikuttava näky. Yyterin lisäksi tämä 100 kilometrin mittainen reitti kulkee vaikuttavien merimaisemien ja kulttuurillisesti arvokkaiden paikkojen halki. Näihin paikkoihin kuuluu mm. matkan varrella sijaitsevat monet erilaiset kirkot ja vanhat puutalot.



Kuvio 9. Saaristomaisema-pyöräilyreitti (Google Maps, Anette Granfors 2016)

Saaristomaisemareitin kartoitin helmikuun 2016 puolessa välissä ja reitin läpikäyminen ja havainnointi tapahtui auton avulla. Reitin kartoittamisen lähtöpisteenä käytin Porin Karjarannan Shelliä, joka sijaitsee lähellä keskustaa. Tästä oli helppo lähteä ajamaan auton kanssa, sillä tien vieressä kulki pyörätie, jota pitkin pääsee opasteiden avulla hyvin Yyteriin johtavalle pyöräilytieosuudelle. Lähtöpiste on myös kätevästi

saavutettavissa keskustan alueelta, joka sijaitsee alle kilometrin päässä. Pyöräreitien saavutettavuuden kokonaisuudessaan takaa se, että Porissa sijaitsee maakunnan ainoa henkilöliikenteen lentoasema ja kaupungin keskustan tuntumassa on myös juna- ja linja-autoasema. Näiden palvelut toimivat pitkälti aamusta myöhäisiltaan, joten kaupunkiin pääsee mihin vuorokauden aikaan tahansa.

Reitin kartoittamisen alkuvaiheessa kävin läpi reitistä aiemmin tehtyä profiilikarttaa, joka löytyy internetistä Luontomatkailua Karhuseudulla- esitteestä (Luontomatkailua Karhuseudulla 2016, 27). Esitteessä oleva kartta Saaristomaisema-pyöräilyreitistä oli suhteellisen selkeä, mutta karttaan merkityt nähtävyydet, kahvilat ja ravintolat olivat melko hatarasti ja sekavasti esillä. Kartasta ei esimerkiksi kunnolla erota niihin merkittyjä numeroita, joista pitäisi selvittää mitä palvelua kyseisessä kohteessa tarjotaan. Kartoitusta tehdessäni käytin paljon apunani Google Maps- karttasovellusta, sillä sen avulla pystyy tarkemmin selvittämään kaikki reitin varrella sijaitsevat kaupalliset palvelut ja nähtävyydet. Profiilikarttaa pitäisi siis huomattavasti tehdä selkeämmäksi, jotta matkustajien olisi helpompi miettiä reitillä pyöräilyä ja ylipäätään siihen lähtemistä.

Kaupallisten palveluiden näkökulmasta reitillä on suhteellisen hyvin välimatkoin vähintään pieni kauppa, kahvila tai ravintola. Etäisyydet palveluiden välillä oli pyöräilyreitillä siedettävät, joskin esimerkiksi Reposaaren ja Ahlaisten (17 kilometriä) sekä Ahlaisten ja Noormarkun (18 kilometriä) välillä oli pidempi väli ilman kaupallisia palveluita. Palveluiden etäisyydet eivät tosin ole kovin suuria ottaen huomioon missä päättää esimerkiksi yön yli majoittua. Jos yön yli majoittuu niin, että valitsee majoituskohteet sen mukaan minkä verran kukin yhtenä päivänä jaksaa pyöräillä, niin matka sujuu helpommin. Majoittumiskohteita reitin varrella on valittavana useita erilaisia kuten esimerkiksi Yyterin leirintäalue tai kylpylähotelli, Siikaranta Camping Reposaaren alueella, Anttooran Lomakylä, Holidaystars-mökit Lampissa tai Noormarkussa Ahlströmin Ruukit. Ainoa majoittumiskohde, Anttooran Lomakylä, joka sijaitsee hieman reitin varrelta sivussa, vielä 8 kilometrin päässä, on sellainen, jossa ei ehkä kannata käydä ollenkaan ellei siellä yövy. Palvelut alueella ovat vähäiset ja ilman majoittumista on ehkä suositeltavampaa jatkaa matkaa suoraan Ahlaisten kaupungin suuntaan. Parhaimmiksi ajateltuja majoittumispaikkoja ovat ehdottomasti Yyterin- ja Siikaran-

nan leirintäalueet. Molemmissa paikoissa voi yöpyä leirintämökeissä, alueella on kaupallisia palveluita, harrastamahdollisuuksia (maastossa lenkkeily, uinti, sauna) ja alueen vetovoimaisuus korostuu sillä, että ne sijaitsevat meren tuntumassa.

Tämän pyöräreitin (100 kilometriä) kokonaiskesto ilman pysähdyksiä ja isompia taukoja olisi Google Mapsin mukaan hieman alle 5 tuntia. Reitti soveltuu täten erinomaisesti myös aktiiviselle ja yksin matkustavalle pyöräilijälle, joka haluaa pyöräillä vaikeavien maisemien läpi kuntoa kehittävänä pyöräilymuotona. Koska reitillä tosiaan on monia majoitusvaihtoehtoja, sen soveltuvuus käy myös pyöräilyn aloittelijoille, sillä matkustaja voi tällöin itse valita kuinka pitkän matkan haluaa pyöräillä yhden päivän aikana ja miettiä levähdyspaikkoja tämän mukaan. Reitille lähtö sujuu paremmin, jos matkassa ei ole mukana liian montaa henkilöä, sillä reitillä on useita tieosuuksia, joissa pyöräily tapahtuu autotien pientareella ja joissakin kohdissa tämä tila oli melko pieni. Tämä saattaa vaikuttaa pyöräilyn viihtyvyyteen osalla matkustajista, jotka haluavat pyöräillä rauhallisesti kauempana autotien vilskeestä ja esimerkiksi jutella kanssamatkustajien kanssa pyöräilyn ohella.

Kartoittaessani reittiä helmikuussa, vastaan ei tullut juurikaan liikennettä, mutta toista saattaa olla kiireimpien matkustusajankohtien, kuten kesäkuukausien aikana. Reitti on kokonaisuudessaan päällystettyä ja erittäin hyvänkuntoista tietä, jota pitkin on mukava kulkea. Vaikeita mäkiä ei matkan aikana tule vastaan, joten tämä on helpoksi mukailtava pyöräilyreitti. Ainoat ehkä joillekin vaikeat kohdat tulee vastaan, kun pyöräilee autotien varrella ja pitää ylittää tietä toiselle puolelle. Autoja saattaa vilkkaimpina päivinä tulla vastaan eri suunnista ja ilman suojateitä tämä pitää tehdä läpi autotien. Pyöräilyn vasta-alkajille reitti saattaa tuntua liian pitkältä, mutta koska majoituskohteita sijaitsee reitin varrella useita, ei yhden päivän aikana tarvitse pyöräillä liian suuria etäisyyksiä.

Pyörämatkailun suunnitteluoppaan mukaan hyvä reitti mutkittelee, sillä mutkainen reitti näyttää kartalla paremmalta ja sitä jaksaa polkea paremmin (Räsänen 2014, 18). Pyöräreitin ajettavuuteen vaikuttaa pitkälti siis se, että monet pyöräiltävistä tieosuksista ovat pitkään suoraan meneviä. Tämä saattaa tuntua tylsältä joissain kohtia, kun huomaa, että sama tie jatkuu aina vaan eteenpäin ja pisimmillä teillä ei juuri ole mitään muuta kuin metsä ja luonto, joka ympäröi reittiä. Kokonaisuudessaan tämän ansiosta

reitti soveltuukin mainiosti sellaisille pyöräilijöille, jotka etsivät matkaltaan luonnon rauhaa.

Reitin varrella sijaitsevilla suurimmissa kaupunkialueissa (Reposaari, Ahlainen ja Noormarkku) sijaitsee myös kulttuurillisiksi luokiteltavia nähtävyyksiä. Tällaisia kulttuurillisia ja historiallisia näkemisen arvoisia kohteita matkan varrella on mm. Yyterin näköalatorni, Reposaaren kirkko ja alueella sijaitsevat vanhaa henkeä huokuvat puutalot, Ahlaisten kirkko sekä Noormarkussa sijaitsevat kirkko, Ahlströmin ruukit ja Villa Mairea, joka tunnetaan modernina edustuskotina ja yhtenä 1900-luvun arkkitehtuurisena huipputeoksena (Villa Mairea [www-sivut 2016](#)). Historiallisiksi nämä kaikki kohteet tekee sen, että esimerkiksi kirkot on rakennettu vuosien 1796–1933 välisellä ajalla (Porin ev.lut. seurakuntayhtymän [www-sivut 2015](#); Reposaaren seurakunnan [www-sivut 2016](#)). Matkailija näkee ja kokee näissä kohteissa eri vuosisatojen rakennustyliä- ja henkeä.

Pitkän reittinsä vuoksi voisi luulla, että matkan varrella sijaitseisi useampia pyöränhuoltoon tarkoitettuja palveluja, mutta ottaessani asiasta selvää internetin avulla, kävi ilmi, reitin varrella ei ole yhtäkään pyörän huoltoon tarkoitettua paikkaa. Ainoastaan lähtöpisteen alueella (Porin keskusta) on pyöräkorjaamoja. Voi myös olla, että joku saattaa tehdä pyöränhuoltoja jossakin reitillä sijaitsevilla kaupungeissa tai kylissä, mutta näitä paikkoja ei ole ainakaan millään sivustolla mainostettu. Yyterin- ja Siikarannan leirintäalueet tarjoavat pyöränvuokrausta asiakkailleen, joten voisi olettaa, että heidän palveluihin kuuluu myös rikkinäisen pyörän korjaaminen. Huoltoon tarkoitettujen palveluiden vähyyden vuoksi tämän kaltaisilla pyöräreiteillä on siis ehdottoman tärkeää pitää itse huoli siitä, että mahdollisen pyörän rikkoutumisen varalta on omat korjausvälineet mukana.

Kartoitetusta reitistä koostin Excel-ohjelman avulla taulukon, josta ilmenee tiivistetyn Saaristomaisema pyöräreitin tulokset (Kuvio 10).

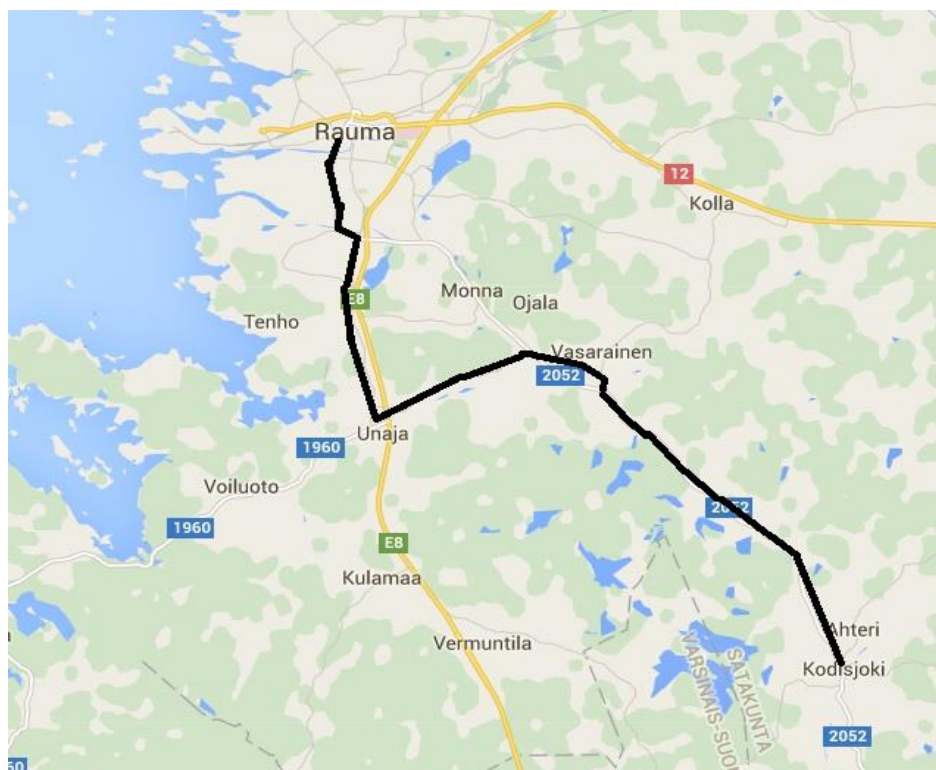
Kriteerit	Saaristomaisema- pyöräilyreitti, 100 kilometriä
Kohderyhmä	Yksin, ystävien kanssa, pariskunnat
Haasteellisuus	Keskivaikea reitin pituuden näkökulmasta
Profiilikartta	Luontomatkailua Karhuseudulla-esitteessä kartta, johon merkitty epäselkeästi majoituskohteet, ruokapalveluja ja nähtävyydet Koh- teet on merkitty ainoastaan erivärisillä numeroilla ja niistä kaikkia ei erota kartalta. (Liitteessä 1 nähtävissä alkuperäinen kartta)
Saavutettavuus	Reitin lähtöpiste Pori saavutettavissa lentokoneella, keskustan lä- heisyydessä sijaitsee myös juna- ja linja-autoasema, jotka toimivat aamusta iltamyöhään ja busseja liikennöi myös öisin
Vetovoimaisuus	Paljon luontoa ja metsää, vesistöalueet ja saaristomaiset Repo- saaren ja Ahlaisten välisillä tieosuuksilla upeat. Reposaaren, Ah- laisten ja Noormarkun kirkot historiallisia ja Yyterin ranta-alue vie- railemisen arvoinen kohde hiekkadyynien, palveluiden ja majoituk- sensa ansiosta
Palvelut matkan varrella	Kaupallisia palveluita sopivin välimatkoin seuraavissa kohteissa: Yyteri, Reposaari, Ahlainen, Noormarkku. Näiden kaupunkien vä- lillä useita pysähtymiseen sopivia levähdyspaikkoja tai pieniä kaup- papalveluita
Pyörän huoltopaikat	Porin keskustan alueella ainoat internetissä mainostetut huolto- paikat, matkan varrella ei näkynyt pyörähuoltoon viittaavia paik- koja. Yyterin- ja Siikarannan leirintäalueet tarjoavat pyörien vuok- rausta, joten siellä pyörän huoltokin saattaa onnistua
Majoituskohteet	Yyterin leirintäalue ja Kylpylähotelli, Siikarannan leirintäalue, Ant- tooran Lomakylä, Holidaystars Lamppi, Ahlströmin ruukit Noor- markussa. Vetovoimaisin majoituskohde Yyterin alueella, jossa voi valita leirintäalueen tai kunnon hotellin ja alueella myös kaupalli- sia palveluja paljon sekä vapaa-ajan aktiviteetti mahdollisuuksia (ranta, uiminen, surffaus ym.)
Ajettavuus	Porin keskustan alueelta johtaa suora pyörätieosuus Yyterin alu- eelle saakka ja isompien kaupunkialueiden (Reposaari, Ahlainen ja Noormarkku) lähellä pyörätiet alkavat uudelleen. Muuten paljon autotien varressa pientareella ajamista. Tiet suurimmaksi osaksi päällystettyjä ja hyvässä kunnossa

Kuvio 10. Kartoitetun reitin tulokset tiivistettynä (Excel 2016, Anette Granfors)

6.3 Pyöräretki Raumalta Kodisjoelle

Raumalta Kodisjoelle ja takaisin suuntautuva noin 40 kilometrin mittainen pyöräily- reitti tarjoaa mielenkiintoisia ja kulttuuririkkaita maisemia kaikille historiasta kiinnos- tuneille matkailijoille. Reitin varrella matkailija näkee Unescon maailmanperintökoh- teen, Vanhan Rauman, sekä muita Rauman lähistöllä sijaitsevia pikkukyliä, saa nauttia

hiljaisesta luonnonrauhasta ja puhtaasta liikunnan ilosta. Reitti kulkee Rauman keskustan alueelta Unajan ja Vasaraisten kylien kautta Kodisjoen maisemiin. (Kuvio 10.) (Elämyksiä Satakunnan luonnossa 2015, 47–49.)



Kuvio 10. Pyöräretki Raumalta Kodisjoelle (Google Maps, Anette Granfors 2016)

Reitin kartoittamisessa käytin lähtöpisteenä Vanhan Rauman alueella sijaitsevaa historiallista 1500-luvulla rakennettua Pyhän Ristin kirkkoa (Rauman Seurakunnan www-sivut 2016). Rauman kaupunki ja reitin lähtöpiste on saavutettavissa linja-autolla muista Suomen suurimmista kaupungeista sekä omalla kulkuneuvolla. Raumalla ei ole rautatieasemaa ja tällöin sinne ei myöskään liikennöi junia. Tampereen ja Porin välisellä junayhteydellä on mahdollista jäädä Kokemäellä pois, jolloin sieltä on järjestetty linja-autoyhteys Raumalle. Lähimmät lentokentät sijaitsevat Porin ja Turun kaupungeissa. Kulkuyhteyksiä kaupunkiin ei ole siis kovinkaan paljon tarjolla ja täten se on huonosti saavutettavissa laajemmalle asiakaskunnalle. Monet matkailijat arvostavat hyviä ja toimivia kulkuyhteyksiä eikä kaikilla ole omaa autoa, jolla ajaa eri kohteisiin.

Pyöräretkestä Raumalta Kodisjoelle on olemassa kartta (Elämyksiä Satakunnan luonnossa, 49) johon on merkitty reitin kulku, kerrottu reitin varrella sijaitsevista oleellimmista nähtävyyksistä kuten esimerkiksi Unajan kulttuurikaupungista, Vasaraisen

kotiseutumuseosta sekä reitin päämäärän Kodisjoen tarjonnasta. Varsinaiseksi profiilikartaksi sitä ei voi kutsua, sillä merkityt kohdat palveluista ja nähtävyyksistä eivät ole kovin tarkat. Tässäkin tapauksessa kartoituksen aikana oleellisena apuvälineenä käytin Google Maps- karttapalvelu, josta näkee reitin kulun navigaattorin tavoin ja palvelusta käy myös ilmi reitin varrella sijaitsevat palvelut ja kohteet tarkemmin. Pyörämatkailun suunnitteluoppaassa kerrotaan, että reittiä suunniteltaessa kartalle on sijoitettava kaikki elämyskohteet (maisemalliset kauniit kohteet) sekä varsinaiset kohteet kuten majoitus-, nähtävyys- ja käyntikohteet. Näistä pitää sitten valita avainkohteet, joiden kautta lopullinen reitti kulkee. (Räsänen 2014, 18.) Raumalta Kodisjoelle pyöräkartan olisi siis sisällettävä hieman enemmän esimerkiksi majoitukseen ja pysähtymispaikkoihin liittyviä tietoja.

Pyöräreitin pituus on Rauman keskustan alueelta Kodisjoelle noin 20 kilometriä ja reitin tarkoituksena on palata samaa tietä takaisin keskustaan. Reitin vetovoimaisuuden kannalta tämä ei ole hyvä, sillä maisemat ovat tällöin paluumatkalla samat eikä vastaan tule mitään uutta. Tämän pyöräreitin läpikäyneenä hyvä idea olisi pyöräillä suoraan ensin Kodisjoelle, tutustua kylän palveluihin ja paluumatkalla sitten vierailla Vasaraisten kotiseutumuseossa ja katsella Unajan kulttuurikaupungin horisonttia tarkemmin, jolloin reitti tuntuisi sisällöllisesti järkevämmältä.

Kaupallisten palveluiden osalta, niitä on eniten Rauman keskustan alueella. Pyöräillessä reittiä kohti Unajaa, vastaan ei tule kuin muutama yksittäinen pieni kauppa. Unajan kaupungista Vasaraisiin päin ei myöskään ole mitään palveluita, joten jos matkalla tarvitsee jotakin, ne kannattaa hankkia heti reitin alkupuoliskolla. Sama pätee esimerkiksi pyörän huoltoon liittyvissä asioissa, sillä kaikki siihen erikoistuvat palvelut ja liikkeet sijaitsevat Rauman keskustassa, joten pyörän pitää olla hyvässä kunnossa ennen matkalle lähtöä. Reitin puolella välissä vastaan tulee Rustilan kartano ja ravintola, joka internetistä selvitetyin tiedon mukaan tarjoaa vain tilauksesta palveluita eikä tällöin kohteella ole ensisijaista merkitystä reitin palvelutarjonnassa (Suomi matkailee www-sivut 2016).

Majoituskohteita etsiessä selviää myös, että reitin varrella ei sijaitse yhtään majoitukseen soveltuvaa paikkaa, mutta koska reitin kokonaispituus on suhteellisen lyhyt, ei

majoituksen tarpeellisuus tule oleelliseksi asiaksi. Majoituspaikat sijaitsevat pääasiassa Rauman keskustan sekä Vanhan Rauman alueella ja niitä löytyy aina leirintäalueesta hotelleihin. Reitin vetovoimatekijöitä on ehdottomasti sen luonnonläheisyys lyhyen matkankin aikana ja reitin varrella sijaitsee myös muutama kulttuurillinen sekä vierailun arvoinen kohde. Näihin kohteisiin kuuluu mm. Vasaraisissa sijaitseva Kotiseutumuseo Muina, joka tunnetaan 1800- ja 1900-lukujen suomalaisten maalaiselämän esittelyn taiteesta. Vasaraisilta on myös opastettu lyhyt matka arkeologiselle muinaisjäännösalueelle Kylmäkorvenkalliolle. (Elämyksiä Satakunnan luonnossa, 49.) Reittiä kartoittaessa en päässyt katsomaan Kylmäkorvenkalliota, sillä en huomannut sinne mitään opasteita, mutta historiasta kiinnostuneelle matkailijalle varmasti erinomainen vierailukohde. Reitin viimeinen etappi on Kodisjoen pieni kyläalue, jossa on reitin varrella sijaitsevista kohteista eniten palveluita ja kulttuurillisia kohteita. Kaupallisiin palveluihin kuuluu mm. kyläkauppa ja nähtävyyksiin lukeutuu 1) Sepän torppa sekä kotiseutumuseo sekä 2) Taidekoti Ylén, jossa voi vierailla katsomassa kansanperinnetaidenäyttelyä. Pyöräillessään ohi Unajan, matkailija voi nauttia kauniista 1800-luvun talonpoikaismaisemista, joka tunnetaan valtakunnallisesti merkittävänä kulttuuriympäristönä. (Elämyksiä Satakunnan luonnossa, 49.) Reitin soveltuvuus kohdistuu näiden kohteiden ja ominaispiirteiden vuoksi hyvin historiasta innostuneille pyöräilijöille ja koska reitti on myös melko lyhyt, se käy aloittelijoille sekä päivämatkoista kiinnostuneille ystävien tai perheen kanssa matkustaville.

Tämän suuntaansa 20 kilometrin matkan ajan pyöräily tapahtuu Rauman keskustasta aina Unajaan saakka päällystetyllä pyörätieosuudella. Tämän jälkeen pyöräily tapahtuu aivan autotien sivussa, joka oli hyvässä kunnossa ja tarpeeksi tilava, jotta siinä pyöräily onnistuisi hyvin. Autotiet vaikuttivat myös liikenteen puolesta erittäin rauhallisilta ja kaikki tieosuudet olivat suoria ilman isompia mäkiä tai ylösnousemisia. Suoran, rauhallisen ja hyvin päällystetyn tieosuuksien vuoksi reitin haasteellisuus voidaan luokitella helpoksi. Yhteenvetona voidaan siis sanoa, että reitti on vehreiden ja rauhallisten maisemiensa ansiosta sopiva lyhyistä pyöräreiteistä pitävälle matkailijoille, jotka haluavat pyöräilyn lomassa vierailla ja nähdä vanhan ajan kulttuuria ja historiaa. (Kuvio 11.)

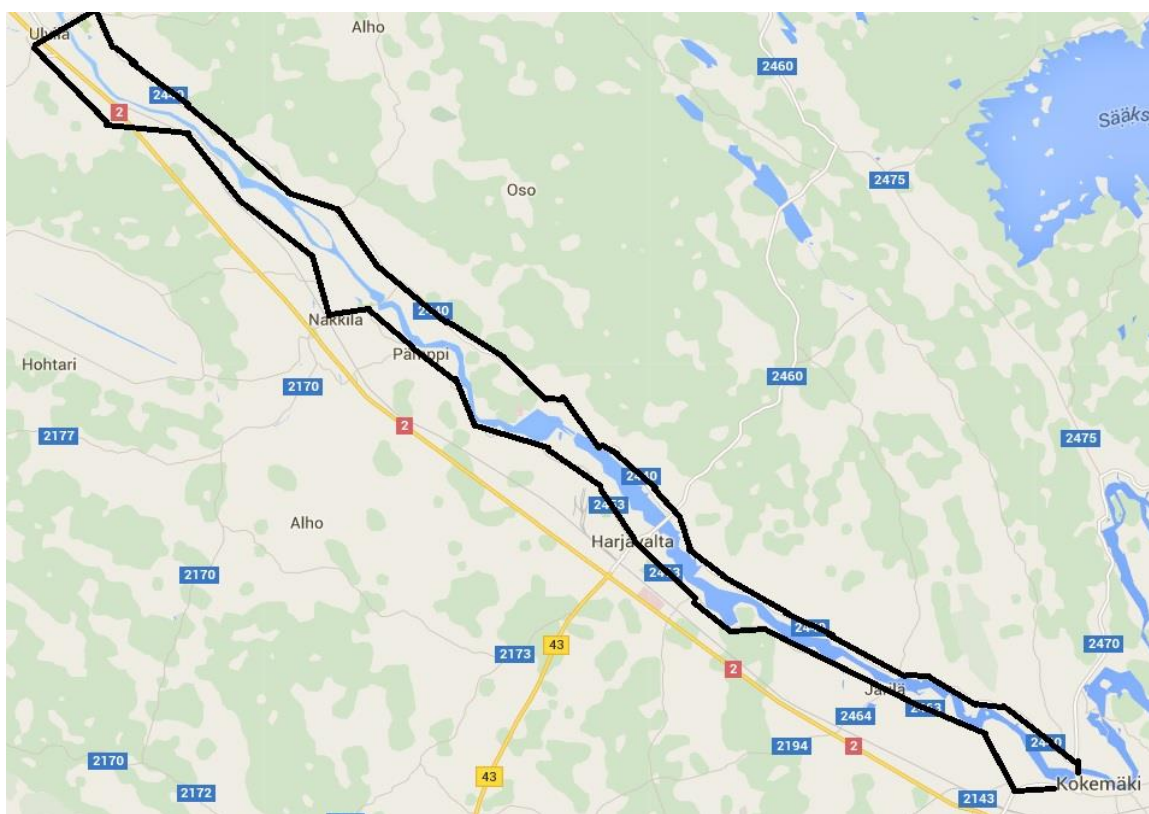
Kriteerit	Pyöräretki Raumalta Kodisjoelle, 40 kilometriä
Kohderyhmä	Ystävien kanssa, perheet
Haasteellisuus	Helppo, lyhyt ja selkeä reitti
Profiilikartta	Elämyksiä Satakunnan luonnossa-esitteessä (Näkyvillä liite 1) Karttaan merkitty Unajan, Vasaraisten ja Kodisjoen kylät ja kerrottu niiden vierailukohteista. Olisi hyvä, jos kartta olisi hieman tarkempi, jotta siitä näkisi kunnolla missä mikäkin vierailupaikka sijaitsee, nyt se on hieman epäselkeä.
Saavutettavuus	Reitin lähtöpiste Rauman keskusta saavutettavissa isoimmista kaupungeista linja-autolla tai omalla kulkuneuvolla. Rautatieasemaa ja henkilöliikennettä junalla ei ole, Tampere-Pori junalla voi jäädä Kokemäellä pois, josta bussiyhteys Raumalla. Lentoasemaa ei myöskään löydy kaupungin läheltä. Hankala saavutettavuus, jos ei ole omaa autoa tai bussimatka on liian pitkä.
Vetovoimaisuus	Sopivan lyhyt päivämatkoista pitävälle pyöräilijöille, paljon pyöräilyä luonnon ja metsän lähellä. Sopivin välimatkoin kulttuurillinen kohde (Unajan talonpoikaismuseot tai Vasaraisten/Kodisjoen museokohteet)
Palvelut matkan varrella	Kaupallisia palveluita suurimmaksi osaksi Rauman keskustassa ja Unajaa kohti pyöräillessä lähistöllä muutama kauppa. Tämän jälkeen reitillä on Vasaraisten kotiseutumuseo Muina, josta saa kesällä tapahtumapäivinä kahvilatuotteita. Reitin loppusuoralla on Kodisjoen kyläkauppa. Matkan varrella voisi olla myös muita kahvilatoimintaan liittyviä palveluita, mutta niitä ja reittiä pitäisi mainostaa enemmän, jotta niille olisi myös kysyntää.
Pyörän huoltopaikat	Kaikki pyörän huoltoon erikoistuneet palvelut sijaitsevat Rauman keskustan alueella.
Majoituskohteet	Raumalla on monia majoituspalveluita keskustan ympäristössä, aina leirintäalueesta hotelleihin.
Ajettavuus	Raumalta Unajaan asti on päällystettyä pyörätietä, jonka jälkeen pyöräily tapahtuu päällystetyn autotien varressa. Tie on tilavaa ja liikenne myöskin melko rauhallista Vasaraisten ja Kodisjoen maisemissa, joten ajettavuus on erinomainen isommassakin ryhmässä.

Kuvio 11. Kartoitetun reitin tulokset tiivistettynä (Excel 2016, Anette Granfors)

6.4 Pyhän Olavin pyöräretki

Pyhän Olavin 75 kilometrin pyöräretki kulkee pitkin Kokemäenjoen vartta ja reitti menee läpi Ulvilan, Nakkilan, Harjavallan ja Kokemäen kaupunkien. (Kuvio 12.)

Reitille ominaista on sen lukuisat historialliset ja kulttuurintäyteiset vierailukohteet kuten esimerkiksi reitin varrella sijaitsevat maatalous-, kotiseutu- ja sähkömuseot sekä eri kaupungeissa sijaitsevat kirkot. Koko matkan varrella pyöräilijä saa nauttia rauhallisista maalaismaisemista sekä ajoittain näyttäytyvästä Kokemäenjoesta.



Kuvio 12. Pyhän Olavin pyöräretki (Google Maps, Anette Granfors 2016)

Reitin lähtöpisteenä käytin Ulvilan kaupungissa sijaitsevaa Friitalan nahkamaailmaa ja museota, jossa voi tutustua nahkatehtaan rakennusvaiheiden sekä nahan valmistuksen historiaan. Ennen pyöräilyä tämä on sopiva paikka aloittaa retki, sillä kohteen historiallisten ominaisuuksien lisäksi siellä on myös monipuolinen lounasravintola. (Nahkamuseon www-sivut 2016.) Reitti on lähtöpisteidensä vuoksi helposti saavutettavissa, sillä reitin voi aloittaa omien resurssiensa (kuten esimerkiksi valitsemansa kuljetusmuodon) puitteissa. Mahdollisuuksia on siis monia, esimerkiksi Porin seudulla asuvien kannattaa aloittaa pyöräilyreitti Ulvilasta, sillä se on kaikista lähin piste Poriin nähden. Ulkopaikkakuntalaisille vaihtoehtoina toimii Ulvilan lisäksi mm. Harjavalta tai Kokemäki, sillä molempiin paikkakuntiin pääsee sekä junalla, että linja-autolla. Valitsee reitin lähtöpisteeksi sitten minkä tahansa näistä edellä mainituista paikkakunnista, reitti kulkee silti samojen kohteiden sekä teiden läpi. Missään reitin varrella sijaitsevista kaupungeista ei ole lentoasemaa, mutta lähin sellainen sijaitsee Porin kaupungissa, josta kulkuyhteys Ulvilaan tapahtuu joko auton tai linja-auton avulla.

Pyöräreitin alkuperäinen kartta (Luontomatkailua Karhuseudulla, 26) sisältää kuvan reitin kulusta kokonaisuudessaan ja kuvan alle on merkitty numeroin reitin varrella sijaitsevat museot, nähtävyydet, kahvilat ja ravintolat sekä majoituskohteet. Vaikka nimellisesti kaikki profiilikartan piirteet täyttyvät tässä, niin sitä tarkastellessani huomasin, että karttaan eri värikoodein merkityt kohteet ja paikat ovat hyvin epäselkeästi esillä. Alkuperäisestä kartasta selviää missä vierailukohteissa kannattaa käydä, mutta niiden sijainnista ei ota täysin selvää, kun numerot on merkitty liian pienellä ja siinä on ylipäättään liikaa töherrystä. Reittiä kartoittaessa ja matkustajien reittiä pyöräillessä käy erittäin tärkeäksi hankkia parempi kartta ja selvittää kohteiden oikea sijainti itse. Käytin kartoitusvaiheessa apunani tässäkin tapauksessa Google Maps- karttasovellusta, joka toimii hyvin internetin välityksellä ja siihen voi merkitä koko reitin kulun sekä katsoa matkan varrella sijaitsevia palveluja kohteita lähemmin.

Reitin kokonaispituuteen nähden ennakko-oletukset ovat, että tämän 75 kilometrin mittaisen reitin varrelta löytyy kaupallisia palveluja muualtakin kuin vain isompien kaupunkien keskuksien lähettäviltä. Aloittaessani kartoituksen Ulvilan kaupungista kohti Nakkilan, Harjavallan ja Kokemäen kaupunkeja, huomasin, että kaupallisten palveluiden sijainnit olivat pääosin keskuksien alueella eikä reitin varrella ollut juurikaan yhtään kauppaa, ravintolaa tai muuta hyväksi pysähdyspaikaksi mielleltävää kohdetta, jossa voisi levätä. Etäisyydet näiden isompien keskuksien välillä vaihtelivat 10–15 kilometrin välillä, mutta suurin etäisyys oli reittiä kartoittaessa Kokemäen ja Ulvilan välillä (paluumatka), joka Google Maps- karttasovelluksen mukaan on noin 34 kilometriä. Pyörämatkailun suunnitteluoppaan mukaan taukopaikkoja tulee olla tiuhaan, helpoilla reiteillä 7,5–10 km välein ja vaativilla 15–20 km välein. Mitä vähemmän taukopaikkoja, sitä vähemmän matkailijoita ja sitä todennäköisemmin käyttäjät ovat pelkästään hyväkuntoisia, aktiivisia harrastajia. (Räsänen 2014, 19.) Tähän verraten voidaan siis sanoa, että Ulvila-Kokemäki akselilla, taukoon soveltuvia kaupallisia palveluja on erittäin hyvien etäisyyksien päässä toisistaan, mutta Kokemäki-Ulvila välillä eli Kokemäen joen toista puolta pyöräillessä, palveluja ei juurikaan tule vastaan ainoat ruokapaikatkin ovat aivan reitin loppusuoralla Harjavallan lähellä. Reitin vetovoimaisuus tällaisten palveluiden vähyden vuoksi on melko vähäistä, mutta reitin varrella sijaitsevat kulttuurilliset ja historialliset nähtävyydet kuitenkin pelastavat osittain reitin mielekkyyden.

Kulttuurillisiksi ja historiallisiksi kohteiksi voidaan luokitella monet reitin varrella sijaitsevat nähtävyydet. Näitä ovat Ulvilan alueella Friitalan nahkamaailma ja museo sekä Ulvilan kirkko, Nakkilan alueella Kotiseutumuseo, Nakkilan Kirkko ja kesäteatteri, Harjavallassa Emil Cedercreutzin museo, Uotilan tila ja tilamuseo, Harjavallan kirkko sekä Voimalaitos. Kokemäellä vastaavia kohteita ovat maatalous-, ulko- ja sähkömuseo, Kustaa III kirkko, Tulkkilan museosilta, Pyhän Henrikin Kappeli, Pyhän Marian Kirkon Sakaristo, Kokemäen seuratalo sekä Vanha juustola, joka on 1920-luvulla rakennettu osuusmeijerin vanha juustola- ja asuinrakennus (Kokemäenjokilaakso [www-sivut](#) 2016). Vierailukohteet ovat kaikki historiallisia omilla tavoillaan ja niiden aikakaudet ulottuvat aina 1500-luvun alusta nykyaikaan. Reitti soveltuu erinomaisesti kaikille kulttuurista ja historiasta kiinnostuneille matkailijoille, jotka haluavat yhdistää pyöräilyn lomaan monen monta vierailun arvoista kohdetta. Kaikki nämä kohteet sijaitsevat reitin lähtöpisteenä käytetyn Ulvilan ja Kokemäen välillä. Vierailukohteita ei siis toisin sanoen ole ollenkaan paluumatkalla, joka kulkee Kokemäenjoen toista puolta Kokemäeltä Ulvilaan saakka. Vetovoimatekijät rajoittuvat siis pienelle matkalle (34 kilometriä) ja tämän jälkeen pyöräillessä takaisin Ulvilaan päin, matkan varrella on ainoastaan pari pysähtymiseen soveltuvaa uimarantaa ja muutama lounasravintola matkan lopussa. Ottaen huomioon, että reitti on kokonaisuudessaan pitkälti maalaismaisemien, metsien ja luonnon ympäristössä, sopii reitti siis hyvin luonnon rauhasta pitävälle pyörämatkailijoille.

Pyöräreitin varrella olevat majoituskohteet ovat pitkälti keskittyneet kaupunkien keskustien lähistöön, mutta matkan varrelta löytyy myös muitakin majapaikkoja. Tällaisia ovat mm. Ulvilassa Villa Helleranta, Nakkilan lähetyvillä Majatalo Tyrni, Harjavallassa Hotelli Hiittenharju sekä Kokemäen Seurahuone. Nämä majoituspaikat olivat Google Maps- karttasovelluksesta katsottaessa hyvissä paikoissa aivan pyöräreitin varrella. Mikäli tämän reitin valitsee pyöräiltäväksi, on se mahdollista suorittaa kokonaan ilman yöpymisiä, jos aktiivisen pyöräilijän kunto on hyvä. Majoituspaikkojen ja kaupunkien etäisyydet toisistaan reitin varrella ovat noin 10–15 kilometriä, joten reitin soveltuvuus käy hyvin myös pyöräilyn aloittelijoille ja miksei myös ystävien ja perheen kanssa matkustaville henkilöille. Reitissä täytyy silti ottaa huomioon, että majoituskohteita sijaitsee Ulvilan-Kokemäen osuudella hyvin, mutta pyöräillessä Kokemäen suunnalta takaisin Ulvilaan, majoituspaikkoja ei kartan mukaan ollut yhtään Ko-

kemäenjoen toisella puolen, joten takaisin paluu pitäisi suorittaa ilman sen erikoisempia pysähtymismahdollisuuksia. Tämän vuoksi, sekä sen, että vierailukohteiden määrä paluumatkalla oli myös heikkoa, voisi paluumatkan hyvin suorittaa myös samaa tietä takaisin ilman, että menee Kokemäen joen toiselle puolelle, kun siellä ei luontomaisemien ja yksitoikkoisen suoran tien lisäksi ole juuri muutama nähtävää.

Pyörämatkailun suunnitteluoppaassa (Räsänen 2014, 7) kerrotaan, että hyvä reitti voi olla pituudeltaan 8 tai 100 kilometriä. Mikä tekee matkailullisen reitistä, on sen ympärillä olevat palvelut, niiden määrä ja laatu. Vetovoimaisuus tämän pyöräreitit kohdalla on kaiken kaikkiaan kulttuurillisten vierailukohteiden varassa eikä sen vuoksi ehkä innosta monia matkailijoita pyöräilemään tätä ellei sitten etsi matkaltaan juuri vihertäviä luonnon maisemia ja rauhaa.

Pyöräreitit kartoitusvaiheessa ilmeni hyvin, missä kunnossa tieosuudet reitin varrella ovat ja onko ajettavuus tiellä ylipäättänsä hyvällä tasolla. Varsinaisesti pyöräteiden osuus vaihteli tuntuvasti eri paikoissa, mutta pääasiassa pyöräteitä oli kaikkien keskuksien lähetyvillä ja jos ei ollut, niin autotien varressa oli tarpeeksi tilaa myös pyöräilijöille. Kaikki tiet olivat hyvässä kunnossa ja päällystettyjä, joka helpottaa niillä ajamista ja koska maasto on tasaista kaikilla teillä, ei tässä tarvitse montaa mäkeäkään mennä ylös. Vaikka reitin kokonaispituus saattaa olla joillekin liikaa, voidaan se luokitella helpoksi juuri niiden seikkojen vuoksi, että ainakin alkumatkan varrella on sopivin välein majoituspaikkoja ja kaupallisia palveluja tasaisesti sekä reitin varrella ei tarvitse montaa kertaa pysähtyä risteyksissä, muuta kuin isompien taajamien alueilla. Mahdollisten ongelmien sattuessa ja pyörään liittyvissä huoltoasioissa on reitin varrella monia mahdollisuuksia, joissa pysähtyä rikkinäisen pyörän kanssa. Kaikkien kaupunkien alueilla (Ulvila, Nakkila, Harjavalta, Kokemäki) on pyöräliikkeitä, jotka auttavat tarvittaessa. Jos matkaa ei pysty jatkamaan eikä huoltopaikkaan pääse, reitin varrella kulkee myös julkisia kulkuneuvoja, joiden kautta voi päästä jatkamaan matkaa. Yhteenvetona tämän reitin kartoittamisesta voidaan sanoa, että reitin toiselle puoliskolle (Kokemäki-Ulvila) palveluja pitäisi parantaa, jotta sielläkin olisi jotain nähtävää matkustajille ja jotta pyöräily ei tuntuisi niin pitkältä ja yksitoikkoiselta. Reitit vetovoimaisuus myös korostuu kesäaikaan, kun maisemat ovat vihreimmillään ja tämä on yksi reitin pääpiirteistä: luonnonrauha, metsiä ja turvallisia pyöräilyyn soveltuvia teitä. (Kuvio 13.)

Kriteerit	Pyhän Olavin Pyöräretki, 75 kilometriä
Kohderyhmä	Aktiiviselle kuntopyöräilijälle soveltuu yksin matkustaminen, ystävien ja perheen kanssa
Haasteellisuus	Helppo, suhteellisen pitkä reitti, mutta levähdysmahdollisuuksia sopivien etäisyyksien päässä toisistaan
Profiilikartta	Luontomatkailla Karhuseudulla- esitteessä, sivunumero 26.(Nähtävissä myös Liitteessä 1) Karttaan merkitty reitin kulku ja reitin varrella sijaitsevat museot, nähtävyydet, kahvilat ja ravintolat sekä majoituskohteet. Huonoa siinä, että kohteiden numeromerkintöjä kartalla ei erota kunnolla ja aika huterasti tehty kokonaisuudessaan.
Saavutettavuus	Riippuen mistä kaupungista haluaa reitin aloittaa, niin kaikki kaupungit (Ulvila, Nakkila, Harjavalta ja Kokemäki) ovat saavutettavissa linja-autolla tai omalla kulkuneuvolla. Harjavallan sekä Kokemäen kaupungeissa on myös juna-asema. Saavutettavissa melko hyvin, mutta jos haluaisi saavuttaa vielä laajempaa asiakaskuntaa, niin reittiin voisi hyvin lisätä osuuden, jossa reitti kulkisi Poriin asti (kaupungissa myös lentoasema)
Vetovoimaisuus	Uvilan ja Kokemäen välillä paljon museoita (mm. Emil Cedercreutzin museo, Kokemäen sähkö- ja maatalousmuseo, Uotilan tilan tilamuseo) sekä muita kulttuurillisia ja arvokkaita kohteita (Kustaa III kirkko, Pyhän Henrikin kappeli, Pyhän Marian Kirkon Sakaristo, Friitalan nahkamaailma sekä Harjavallan kirkko) Maisemat pitkälti metsää, luontoa ja ajoittain pyörätie kulkee Kokemäen joen varren vierestä
Palvelut matkan varrella	Isompien keskuksien (Ulvila, Nakkila, Harjavalta, Kokemäki) ympäristössä paljon kauppiaita, kahviloita ja ravintoloita, muuten melko huonosti kaupallisia palveluita (etenkin reitin loppupuoliskolla Kokemäki-Ulvila välillä)
Pyörän huoltopaikat	Kaikkien keskuksien välittömässä läheisyydessä pyöränhuolto- liikkeitä
Majoituskohteet	Ulvila-Kokemäki välillä sopivin välein(max. 10 km) majoitukseen sopiva majatalo tai hotelli, reitin loppuosassa ei yhtään majoituskohteita ellei sitten siirry takaisin sillan yli toiselle puolelle jokea, jossa pääsee sitten takaisin isompien kaupunkien läheisyyteen
Ajettavuus	Turvallinen reitti, kaikki tiet päällystettyjä sekä hyvässä kunnossa, ei yhtään isoja mäkiä, tasainen maasto ja ainoat pysähtymiseen vaikuttavat risteykset ovat kaupunkien alueilla

Kuvio 13. Kartoitetun reitin tulokset tiivistettynä (Excel 2016, Anette Granfors)

7 YHTEENVETO

Kartoituksen perusteella vetovoimaisin reitti oli Saaristomaisema-pyöräilyreitti. Reitin pituuden ja matkan varrella sijaitsevien kaupallisten palveluiden sekä erinomaisten ja lukuisten majoitusvaihtoehtojen ansiosta reitti soveltuu sekä yhden päivän matkoja varten aktiiviselle pyöräilijälle taikka useamman päivän matkaksi perheen tai ystävien kanssa matkustettaessa. Matkan varrella on majoitusta aina leirintäalueista hyvän tasoisiin hotelleihin ja upeat maisemat tuovat reitille paljon vetovoimaa: reitti kulkee kokonaisuudessaan luonnon ympärillä, vesistöalueet sekä saaristomaisemat Reposaaren ja Ahlaisten välisillä tieosuuksilla tuovat tunnelmaa pyöräilyyn ja historiasta kiinnostuneille reitti tarjoaa myös loistavat puitteet eri kaupungeissa sijaitsevien kirkkojen ja nähtävyyksien ansiosta. Kaikista kartoitettavista reiteistä, Saaristomaiseman kartoittaminen oli omalla kohdalla kaikkein mielekkäintä.

Kartoituksen perusteella kaikki pyöräreitit sopivat matkailulliseen käyttöön, mutta muutaman reitin kohdalla näkyi selvästi asioita, joita pitäisi kehittää, jotta reiteistä saataisiin entistä vetovoimaisemmat myös kansainvälisellä tasolla. Pyörämatkailun suunnitteluoppaan (Räsänen 2014, 18) mukaan reitin tulisi ensisijaisesti kulkea kauniiden maisemien ja matkailukohteiden muodostamien ryppäiden läpi. Elämyskohteet tulisi olla myös merkitty kartalle aina maisemallisista kohteista majoitus-, nähtävyys- ja käyntikohteisiin. Pyöräilijä sitten itse päättää poikkeako kaikkiin reitille merkittyihin kohteisiin. Tämän perusteella erityisesti Pyhän Olavin pyöräretkessä olisi kehitettäviä asioita matkailun kannalta. Näihin asioihin lukeutuu mm. 1) Profiilikarttaan selkeämmin esille reitin varrella sijaitsevat kohteet sekä majoitukset ja 2) Kokemäen ja Ulvilan väliselle 35 kilometrin mittaiselle pyörätieosuudelle enemmän nähtävyyksiä tai jotain minkä vuoksi pyöräilijän pitäisi juuri niiden maisemien kautta suorittaa matka.

Pyöräretki Raumalta Kodisjoelle omaa myös hyviä piirteitä kuten esimerkiksi reitin pituuden vuoksi se soveltuu hyvin päiväretkistä kiinnostuneille matkailijoille. Reitin varrella ei ollut yhtään sopivaa majoituskohdetta, mutta puolestaan Rauman kaupungissa vaihtoehtoja riittää lukuisasti ja historiallisen Vanhan Rauman ansiosta kaupungissa on paljon nähtävää. Reitille ominaista olivat vanhahkot talonpoikaismaisemat Unajan kylässä sekä Vasaraisissa, että Kodisjoella sijaitsevat museokohteet. Lyhyen

pyörämatkan (20 kilometriä suuntaansa) varrella on siis ihmeellisen monta vierailemisen arvoista kohdetta ja vetovoimatekijät perustuvat näiden lisäksi lähinnä rauhalliseen luontoon, joka ympäröi reittiä melkein lähdöstä alkaen. Reitillä ainoa asia, joka saattaa olla esteenä sen valitsemisessa on Rauman kaupungin saavutettavuus matkustajien näkökulmasta. Raumalle ei kulje ollenkaan junayhteyksiä eikä kaupungissa ei ole lentoasemaa, joten saavutettavuus tapahtuu lähinnä bussiyhteyksien tai oman auton avulla. Joillekin tämä saattaa olla esteenä, sillä yhä useampi käyttää enemmän julkisia kulkuneuvoja kulkiessaan kohteesta toiseen. Tämä on myös taloudellisen sekä ympäristöystävällisin kuljetusmuoto, jota nykyään arvostetaan enemmän matkailussa.

Pyöräreittejä vertaillen voidaan sanoa, että jokainen reitti poikkeaa toisistaan jollain tavalla, mutta kaikilla on silti yhteisiä piirteitä: tasaiset ja hyvässä kunnossa olevat tieosuudet, luonto on pääosassa kaikilla reiteillä ja jokainen niistä sopii pyöräilijän tasoon nähden sekä aloittelijalle, että aktiiviselle pyöräilijälle. Ainoa pyöräilyreitti, joka soveltuu ehkä parhaiten nopeaksi päiväreitiksi, on Kaupunkipuistopyöräily Porin keskustan alueella. Reitti on kokonaisuudessaan 15 kilometrin mittainen ja halutessaan sen voi pyöräillä ilmaan minkäänlaisia pysähdys- tai levähdys taukoja. Reitti on myös todella monipuolinen kaikille kulttuurista kiinnostuneille ja perheen kanssa liikkeellä oleville matkustajille. Reitin varrella sijaitsee vierailukohteita aina museosta teatteriin, pyöräilyreittien varrella sijaitsee historiallisia kirkkoja sekä muita kulttuurikohteita, jotka ovat yksi houkutus tekijä reitin vetovoimaisuutta ajatellen. Reitin ainoa kohta, joka saattaa pyöräillessä olla inhottava, on pyöräily läpi keskustan ja kaupungin alueen, jossa on monta risteystä missä pitää pysähtyä. Ottaen huomioon kaupungin kadut ja suunnittelun, vaihtoehtoisia rauhallisempaa tieosuutta on hankala löytää tämän kohdalle.

Kaikista Satakunnan kartoitettavista pyöräreiteistä voidaan yhteenvedona sanoa, että maakunnan alueella on paljon potentiaalia pyörämatkailun osalta ja tämän ympäristöystävällisen matkustamisen mahdollisuuksista tulisi mainostaa enemmän sekä tuotteistaa siihen kohdistuvia palveluja paremmin esille. Satakunnan luonnon mahdollisuudet matkailussa ovat monipuoliset luonnon, saaristomaisemien, historiallisten sekä kulttuurillisesti arvokkaiden kohteiden puolesta. Jokaisen pyöräreitin vetovoimatekijät korostuvat eritoten kesäaikaan, jolloin luonto on vihreimmillään sekä ilmasto parhaimmillaan.

Matkailullisessa mielessä voidaan todeta, että eniten Satakunnan alueen pyöräreiteistä hyötyy matkailija, joka haluaa tutustua rauhassa alueen kohteisiin sekä mahdollisuuksien mukaan tehdä muutaman päivän mittaisia pyöräretkiä. Satakunnan vetovoimaisuus pyöräilyreittien valinnassa on monipuolista: alueelta löytyy sekä lyhyitä kaupunkien ympäristöihin sijoittuvia pyöräreittejä että pidempiä useamman kaupungin ja alueen sisältävää reittiä, jotka soveltuvat sekä pitkän matkan aktiivipyöräilijöille että perheen tai ystävien kanssa matkustaville, jotka haluavat viipyä pyörämatkallaan useamman kuin yhden päivän.

8 PYÖRÄMATKAILUN KEHITTÄMINEN SATAKUNNASSA

Pyörämatkailun kehittämiseksi Suomessa on vuosien aikana tehty hyvää työtä ja monien erilaisten pyöräilyyn liittyvien kehittämistöiden tuloksena syntyneitä hyviä käytänteitä tulisi jatkossakin hyödyntää pyörämatkailua edistettäessä (Pyörämatkailun kehittämisstrategia 2016, 3). Seuraavassa kappaleessa pohditaan kartoittamieni pyöräilyreittien tuloksia sekä niiden kehitysehdotuksia Outdoors Finlandin omatoimisen pyörämatkailun tuotesuosituksiin sekä pyörämatkailun suunnitteluoppaaseen perustuen.

8.1 Johtopäätökset ja kehitysehdotukset

Kokonaisuudessaan kaikki neljä kartoitettua reittiä (Kaupunkipuistopyöräily, Saaristomaisema, Pyöräretki Raumalta Kodisjoelle sekä Pyhän Olavin pyöräretki) ovat matkailulliseen käyttöön soveltuvia sekä toisistaan hieman poikkeavia pyörämatkailureittejä.

Mielenkiintoisin sekä sisällöltään monipuolisin reitti on Saaristomaisema- pyöräilyreitti, joka 100 kilometrin matkallaan soveltuu sekä aktiiviselle päivän kestävästä pyörämatkasta kiinnostuneelle matkailijalle sekä muutaman päivän matkasta innostuneelle perheelliselle tai ystävän kanssa liikkuvalla. Kaikkien reittien kartoittamisessa käytin omatoimisen pyörämatkailun tuotesuosittelun sekä pyörämatkailun suunnitteluoppaan avulla laatimiani kriteerejä, jotka olivat seuraavanlaiset: Kohderyhmä, haasteellisuus, profiilikartta, saavutettavuus, vetovoimaisuus, palvelut matkan varrella, pyörän huoltopaikat, majoituskohteet sekä ajettavuus tiellä. Näiden kriteerien perusteella voidaan sanoa, että kaikista kartoitettavista pyöräreiteistä, Saaristomaisema-reitti täytti parhaiten tuotesuosittelun. Monipuolisten ja lukuisten majoituskohteidensa sekä hyvien etäisyyksien päässä olevien kaupallisten palveluidensa ansiosta reitti soveltuu monelle erilaiselle pyöräilijälle. Reitin varrella sijaitsevat nähtävyydet (kirkot ja muut kulttuurilliset vierailukohteet) sekä erinomaiset maisemat (saaristo sekä viihtäikas luonto) tekevät pyöräilymatkasta vetovoimaisen elämyksen.

Kaikkien reittien kartoituksessa kävi myös ilmi puutteita ja asioita, jotka pitäisi korjata ja kehittää paremmiksi, jotta kunkin reitin vetovoima sekä kiinnostavuus lisääntyisivät. Näistä olen muodostanut Excelin avulla taulukon, johon olen merkinnyt X-kirjaimella, mitä asioita kussakin reitissä tulisi kehittää ja edistää. (Kuvio 14.)

Kriteerit	Kaupunkipuisto- pyöräily	Saaristo- maisema	Pyöräretki Raumalta Kodisjoelle	Pyhän Olavin pyöräretki
Profiilikartta		X	X	X
Saavutettavuus			X	
Vetovoimaisuus				X
Palvelut matkan varrella			X	X
Pyörän huolto- paikat	X	X	X	X
Majoituskohteet				X
Ajettavuus				

Kuvio 14. Kehitettävät asiat pyöräreiteillä (Excel 2016, Anette Granfors)

Profiilikartta, jonka omatoimisen tuotesuosittelun mukaan pitäisi sisältää nähtävyydet ja palvelut: pyörävuokraus, hätänumerot, majoituskohteet, ravintolat, kahvilat, elintarvikekioskit ja puhelinnumero aukioloaikojen tarkastamiseen (Visit Finland 2016,3). Kaikista kartoitetuista reiteistä on olemassa kartta internetissä, mutta kaikki ovat toisistaan poikkeavia ja kaikissa niistä löytyy puutteita, joiden vuoksi niitä ei voida luokitella kunnolliseksi profiilikartaksi. Tässä tapauksessa toimivin ja selkein kartta löytyy Kaupunkipuistopyöräilystä, jonka interaktiivinen reittikartta kertoo reitin pituuden, kenelle reitti soveltuu ja reitin kulun näkee hyvin selkeästi ja kaikkien teiden nimet ovat hyvin näkyvillä. Kartasta saa myös avattua reitin varrella sijaitsevat kulttuurilliset ja historialliset vierailukohteet (museot, kirkot, teatteri ym.) mutta näiden lisäksi kartasta uupuu monta muuta tuotesuosituksissa mainittua asiaa. Muiden reittien kohdalla kehitettävää on enemmän, sillä kaikissa niissä kartat olivat hyvin epäselkeästi tehdyt ja vaikka esimerkiksi Raumalta Kodisjoelle sekä Pyhän Olavin pyöräretkissä nähtävyydet, palvelut ja majoitukset olivat selkeästi merkittyinä, niitä oli hyvin vaikea tulkita pieneltä kartalta, johon kohteet oli merkitty värikoodatuilla numeroilla.

Kaikkien reittien kartoittamisessa oleelliseksi tuli käyttää apuna muita ohjelmia kuten esimerkiksi Google Maps- karttasovellusta, jonka avulla reitin kulun, varrella sijaitsevat palvelut ja nähtävyydet sekä majoituskohteet oli helppo katsoa. Profiilikartasta voidaan kehitysehdotukseksi sanoa, että matkailullisessa mielessä potentiaalisen matkustajan olisi helpompi tulkita karttaa, kun niistä olisi tehty vähintään samantapainen kartta kuin SataSykkelin tarjoamat pyöräilyyn liittyvät reittikartat. Karttoihin pitäisi vielä merkitä aiemmin mainittuihin tuotesuosituksiin perustuen kaikki mahdolliset tiedot.

Saavutettavuus, jokainen reitti on saavutettavissa vähintään junalla, linja-autolla tai omalla autolla. Erityisesti Porissa sijaitseva Kaupunkipuistopyöräily sekä Porista lähtevä Saaristomaisema- pyöräilyreitti ovat erinomaisesti saavutettavissa edellä mainittujen kulkuyhteyksien lisäksi myös lentokoneella. Nämä kaksi reittiä ovat siis saavutettavuuden puolesta hyviä myös kauempaa tuleville matkustajille. Kehitettävän varaa saavutettavuudessa on Pyöräretki Raumalta Kodisjoelle- reitissä, sillä kaupunkiin ei kulje ollenkaan henkilöliikenteen junayhteyksiä. Kaupunkiin pääsee siis linja-auton tai oman auton avulla ja tämä saattaa olla esteenä joillekin, sillä suurin osa matkailijoista haluaa enemmän kulkuvaihtoehtoja, joista valita sitten itselleen sopivin. Näitä asioita on ehkä vaikea kehittää, sillä rautatieasemaa ei rakenneta yhdessä yössä, mutta tässä tapauksessa Raumalle suuntautuvia linja-autoyhteyksiä voisi mainostaa enemmän ja muutenkin Rauman matkailua tehdä enemmän tunnetuksi isommalle yleisölle.

Vetovoimaisuus, kaikki pyöräreitit olivat vetovoimaisia eri tekijöiden perusteella. Omatoimisen pyöräilyn reittisuositusten mukaan vetovoimaisuudella tarkoitetaan vaihtelevia maisemia reitin varrella, taajamia 10–30 kilometrin välein, merkittävien nähtävyyksien etäisyys reitiltä max. 10 kilometriä sekä majoituspaikkojen välimatka suositeltavammin alle 30 kilometriä (Visit Finland 2016, 4). Tämän perusteella voidaan sanoa, että vetovoimaisuus vaihtelevien maisemien osalta täyttyy kaikkien reittien kohdalla. Monipuolisimmat maisemat ovat Saaristomaisema-pyöräreitillä, jonka saaristo sekä luontomaisemat ovat parhaimmasta päästä näiden reittien vertailussa. Pyöräilyreittien varrella on myös monia arvokkaita vierailukohteita kuten esimerkiksi kulttuurillisesti ja historiallisesti arvokkaat kirkot, teatterit, museot, maatilat ja muut nähtävyydet. Kaikki nämä kohteet tekevät kustakin reitistä mielenkiintoisen ja reitit soveltuvatkin hyvin historiasta ja kulttuurista kiinnostuneille pyörämatkailijoille.

Kehitettävää vetovoimaisuuden puolesta löytyy eniten Pyhän Olavin pyöräretkestä, sillä kartoittaessani reittiä, koin sen hieman yksitoikkoiseksi ja tylsäksi. Palveluita ja nähtävyyksiä matkan varrella oli sopivin välimatkoin Ulvilan ja Kokemäen välillä sekä taajamia tuli sopivasti vastaan reitillä. Pyöräillessä Kokemäeltä takaisin Ulvilaan (Kokemäenjoen toista puolta) vastaan ei tule juuri mitään. Tie on melko lailla suoraa 34 kilometrin ajan ja ainoat kaupalliset palvelut kuten kaksi lounasravintolaa, tulevat vastaan vasta aivan reitin loppusuoralla. Kyseisen loppumatkan ajalla ei myöskään ole yhtään vierailu- tai nähtävyyshkohdetta. Tämä on vetovoimaisuuden puolesta valitettavaa, sillä alkumatkan aikana on paljon vaihtoehtoja nähtävyyksissä sekä vierailukohdeissa että kaupallisissa palveluissa, mutta siihen ne sitten loppuvatkin. Reitillä kohdalla olisi hyvä miettiä, että voisiko Kokemäenjoen toiselle puolelle suunnata jonkinlaisia palveluita, majoituskohdetta tai edes sellaista paikkaa, jossa matkustaja voisi rauhassa levätä. Koska kaikkien reittien vetovoimatekijät korostuvat eritoten kesäaikaan, voisi kehitettävä palvelu liittyä esimerkiksi kesällä auki olevaan kahvilaan tai vastaavaan. Näissäkin pitää silti ottaa huomioon palveluiden tarpeellisuus. Pyörämatkailua ja Pyhän Olavin reittiä pitäisi enemmän mainostaa, jotta kysyntä kasvaa ja palveluiden tarpeellisuus tulee oleelliseksi.

Palvelut matkan varrella, vaihtelivat suuresti eri reiteillä. Kaupunkipuistopyöräilyn tarjontaa palveluissa on hankala verrata toisiin, sillä se oli kartoitettavista reiteistä lyhyin (15 kilometriä) ja reitti kulki aivan keskustan ympäristössä, joten palveluita toki oli enemmän ja lyhyiden etäisyyksien päässä toisistaan. Saaristomaisema- pyöräreitillä kohdalla palveluita oli myös sopivin välimatkoin, suurimmat etäisyydet palveluiden välillä olivat Reposaaressa ja Ahlaisten (17 kilometriä) sekä Ahlaisten ja Noormarkun välillä (18 kilometriä). Tuotesuosittelun mukaan palveluihin kuuluvia vesi- ja juomapisteitä sekä wc- paikkoja kuuluisi sijaita noin 10 kilometrin välein (Visit Finland 2016,4). Tämän perusteella voidaan sanoa, että kilometrimäärä ylittyy joissakin kohtia tällä reitillä, mutta kartoituksen perusteella se kompensoituu pyöräreitillä vaihtelevien maisemien ja vetovoimaisuuden ansiosta.

Palveluiden kehittämisen näkökulmasta erityisesti Pyhän Olavin pyöräretkessä on puutteita. Aiemmin mainittu paluumatka Kokemäeltä kohti Ulvilaa on yksitoikkoinen ja tämän 34 kilometrin matkan aikana vastaan tulee vain pari lounasravintolaa. Reitillä pyöräilyn mielekkyyden ja vetovoimaisuuden kannalta palveluita tulisi olla hieman

tiheämmin. Mitä enemmän palveluita on reitillä, sen enemmän potentiaalisia asiakkaita ja matkustajia.

Pyöränhuoltopaikat, tuotesuosittelun (Visit Finland 2016, 3) mukaan pyörävuokrauksesta tulisi ilmoittaa profiilikartassa, mutta laatimieni Excel kriteereiden perusteella tarkastelin vuokrapaikkojen sijaan pyöränhuoltoon liittyviä palveluja. Jokaisen kartoitetun pyöräreitien kohdalla oli yksi yhtenäinen piirre pyöränhuolto paikoissa: niitä ei ole tai vastaavasti niitä ei ole missään reittien yhteydessä mainostettu. Pyöränhuoltopaikkoihin liittyen, jokaisen reitin kohdalla piti erikseen selvittää Google-hakukoneen avulla sijaitseeko minkään reitin kohdalla tällaisia palveluja. Kaupunkipuistopyöräilyn ja Raumalta Kodisjoelle pyörämatkan yhteisiä piirteitä oli, että huoltopaikat sijaitsevat vain keskustan tuntumassa. Saaristomaisema reitin kohdalla pyöränhuolto paikat sijaitsevat myös vain Porin keskustan alueella (reitin lähtökohta) ja vaikka Googlen avulla etsikin tietoa olisiko missään matkan varrella edes pieniä huoltopaikkoja, ei niitä tullut hakutuloksissa vastaan. Saaristomaisema reitillä on puolestaan pyöränvuokraukseen liittyviä palveluita esimerkiksi Yyterin ja Siikarannan leirintäalueella, joten näistä paikoista matkailija saattaa saada apua rikkiäisen pyörän korjaukseen.

Pyhän Olavin Pyöräretkellä pyöriin erikoistuneita palveluliikkeitä oli kaikkien keskuksien (Ulvila, Nakkila, Harjavalta ja Kokemäki) alueilla ja niiden etäisyydet toisistaan ovat lyhyet. Näissä tulee ottaa myös huomioon, että huoltopaikkojen tarpeellisuus korostuu eritoten itse pyörämatkan aikana ja tieosuuksilla, jotka sijaitsevat reiteillä kaukana kaupunkien keskustoista, metsän ja luonnon keskellä.

Ensisijaisesti reittien kehitettävyydessä tärkeää on, että pyöräilyreittien profiilikarttaan olisi pyöränvuokrauksen lisäksi sisällytetty tietoja mahdollisista pyöränhuoltopalveluista. Moni pyöränvuokrausta tarjoava yritys huoltaa välittämäänsä pyöriä ja saattaakin olla, että samasta palvelusta löytyy myös tietoja pyöränhuoltoon liittyvissä asioissa. Näitä tulisi kaikkien reittien kohdalla korostaa, että mihin ottaa yhteyttä, jos matkan aikana sattuu tilanne, jossa pyörän kanssa ei voi jatkaa matkaa. Tällöin reitille lähtemisen kynnys saattaa olla matalampi. Monet yksityiset pienyrittäjät voivat tarjota pyöränhuoltopalveluja, mutta on valitettavan yleistä, että tällaisia ei mainosteta juuri missään sosiaalisessa mediassa, josta mahdolliset asiakkaat voisivat saavuttaa kyseisen palvelun.

Majoituskohteet, tuotesuosituksiin perustuen reitin tuotekuvauksessa tulisi ilmoittaa tuotteeseen sisältyvien majoituskohteiden tyyppi (esim. telttä, b & b tai hotelli) sekä majoituspaikkojen välimatkat toisistaan suositeltavammin alle 30 kilometriä (Visit Finland 2016, 4). Näiden suositusten mukaan tarkastin Google Maps-karttasovelluksen avulla majoituskohteiden etäisyydet toisistaan eri reiteillä. Kaupunkipuistopyöräilyssä majoituskohteet sijaitsevat Porin keskustan läheisyydessä ja Raumalta Kodisjoelle pyöräreitissä Rauman keskustassa. Näiden reittien lyhyiden (15 kilometriä ja 40 kilometriä) vuoksi majoituskohteiden sijoittuvuus vain reittien lähtöpisteiden lähettävyyteen ei huononna reitin laatua ollenkaan. Molemmat soveltuvat hyvin päivämatka pyöräilijöille, mutta jos reiteistä haluaa tuotteistaa hieman vetovoimaisemmat, ainakin Raumaan sijoittuvalla pyöräreitillä olisi mahdollista kehittää reitin puoleen väliin (Kodisjoen maisemiin) jonkinlainen majoitusta tarjoava pieni yritys. Kesällä maalaismaismien läheisyydessä yöpyminen voisi olla osa elämystä matkailijan näkökulmasta.

Pyhän Olavin pyöräretkessä, majoituskohteiden etäisyydet olivat lyhyet Ulvilan ja Kokemäen välisellä pyöräilyosuudella. Tarjontaa riitti aina majatalosta hotelleihin, mutta reitin loppuosuuteen, Kokemäen ja Ulvilan väliselle pyöräilytielle ei ole minkäänlaista majoitusvaihtoehtoa. Ottaen huomioon reitin kokonaispituuden (75 kilometriä) ja sen, että paluumatkalla ei ole maalaismaismien lisäksi muuta nähtävää, voisi matkan varrella sijaitseva pieni majatalo tai leirintäalue piristää reitin tunnelmaa. Kokonaisuudessaan reitti kulkee Kokemäenjoen läheisyydessä, joten joen varrella voisi olla monia erilaisia tuotteistamiseen soveltuvia palvelumahdollisuuksia ja ideoita.

Ajettavuus, kaiken kaikkiaan olin reittien kartoittamisvaiheessa positiivisesti yllättynyt tiepintojen hyvästä kunnosta ja pientareella ajettavuuden hyvistä mahdollisuuksista. Reittejä suunniteltaessa on hyvä ottaa huomioon, että millaisia teitä pitkin pyöräreitit kulkevat ja onko niissä mahdollisimman turvallista ajaa. Reitin turvallisuuteen ja matkailijan kokemukseen turvallisuudesta vaikuttaa eniten tien liikenne ja raskaan liikenteen määrä tiellä. Leveälläkin pientareella saattaa olla hankala ajaa, jos raskaan liikenteen määrä on runsasta. Vaikka pyöräilyreitti olisikin kevyen liikenteen väylällä, saattaa se aiheuttaa epämiellyttävyyttä ajettavuuden kannalta sekä reitin vetovoimaisuutta mietittäessä. (Räsänen 2014, 22.)

Kaikilla reiteillä ajaminen tapahtuu pääasiassa päällystetyllä kevyen liikenteen väylällä tai ajotien sivussa. Eniten kevyenliikenteen väyliä oli Kaupunkipuistopyöräilyssä (koko ajomatkan ajan) ja muilla pyöräreiteillä niitä oli suurimmaksi osaksi isompien keskuksien ja kylien läheisyydessä. Reittien kartoittamisessa pyrin ottamaan huomioon, minkälainen liikenne reitin varrella on ja soveltuuko reitti turvalliseen ajamiseen pyörällä. Kaikkien reittien kohdalla voidaan sanoa, että liikenne oli erittäin hiljaista ja kaikki vaikuttivat turvallisilta vaihtoehtoilta. Täytyy silti muistaa, että reittien kartoitusvaiheessa (helmikuu) ja aikainen aamuajankohta vaikuttivat liikenteen määrään ja osittain siitä syntyneisiin mielikuviin. Tässäkin tapauksessa pitää ottaa huomioon ideaalinen matkustusajankohta pyörämatkailussa (kesäsesonki) jolloin liikennettä ja matkailijoita on varmasti enemmän liikkeellä.

Kehittämisen varaa ajettavuudessa on kaikilla reiteillä. Jotta voidaan varmistua pyöräilijän onnistuneesta matkasta ja mukavasta matkanteosta, kevyenliikenteen väyliä tulisi olla enemmän reiteillä. Reitit olisi hyvä alun perin tuotteistaa paikkoihin, jossa kevyen liikenteen väyliä on olemassa myös pitkillä matkoilla ja niiden ympärille sitten kehittää onnistunut tuote. Pyörämatkailua ja reittejä pitäisi enemmän mainostaa sekä tehdä niistä monipuolisia paketteja, jotta matkailijoiden kiinnostus niitä kohtaan heräisi. Mitä enemmän kiinnostuneita matkailijoita ja kysyntää pyörämatkailupalve- luissa, sitä enemmän niitä tuotteistetaan ja sitä enemmän yritykset ovat valmiita näkemään niiden eteen vaivaa.

8.2 Työn luotettavuus

Kaikissa tutkimuksissa pyritään välttämään virheiden syntymistä, mutta silti joissakin tapauksissa tulosten luotettavuus ja pätevyys saattaa vaihdella. Tutkimusten luotettavuuden arvioinnissa voidaan käyttää monia erilaisia mittaus- ja tutkimustapoja. Tutkimuksen reliaabelius tarkoittaa mittaustulosten toistettavuutta eli kykyä antaa ei-sattumanvaraisia tuloksia. Toinen tutkimuksen arviointiin liittyvä käsite on validius (pätevyys), joka tarkoittaa mittarin tai tutkimusmenetelmän kykyä mitata juuri sitä, mitä on tarkoituskin mitata. (Hirsijärvi, Remes & Sajavaara 2009, 231.) Molemmat käsitteet liittyvät vahvasti laadullisiin sekä määrällisiin opinnäytetöihin, mutta niitä voidaan myös jollakin tapaa ajatella toiminnalliseen työhön sopiviksi. Esimerkiksi opinnäytetyössäni mittaustulosten toistettavuus voidaan todeta ainoastaan sillä tavalla, että joku toinenkin olisi ollut tarkkailemassa samoja asioita työssäni kuin minä. Tällä tarkoitetaan, että jos työssä olisi ollut kaksi silmäparia, tuloksista sekä johtopäätöksistä olisi huomannut, onko niissä yhtäläisyyksiä eli niin ollen tiedostaa tulosten toistettavuus. Samaa voidaan ajatella validiutta eli pätevyyttä pohtiessa: toiminnallisessa opinnäytetyössäni mitataan myös niitä asioita mitä alun perin oli tarkoituskin. Näitä olivat jo ennalta määrätyt kriteerit, joiden perusteella jokaista pyöräilyreittiä tarkasteltiin ja joiden perusteella kehitysehdotukset tehtiin.

Toiminnallisen opinnäytetyön tarkoitus ei ole tehdä tutkimuksellista työtä, mutta työ kuuluisi silti tehdä tutkivalla otteella. Tutkiva ote ilmenee opinnäytetyössä näkökulmien, valintojen, menetelmien ja ratkaisujen perusteluina. Tutkiva työote ilmenee myös niin, että opinnäytetyöntekijä kykenee arvioimaan omia tuotoksiaan, toimintaansa ja kirjoittamistaan. (Savonia ammattikorkeakoulu 2006.) Tämän perusteella voidaan sanoa, että olen pyrkinyt parhaani mukaan avaamaan tehtyjen valintojen sekä menetelmien valintoja sekä perusteluja niille. Toiminnallisen opinnäytetyön valintaa olen myös valottanut yksinkertaisella tavalla.

Hankalinta työn luotettavuudessa on se, että johtopäätösten sekä kehitysehdotusten tulokset ovat ainoastaan opinnäytetyön kirjoittajan vastuulla, sillä pyöräilyreittien kartoittamisen tein yksin. Tämän vuoksi olenkin lähteissäni halunnut käyttää mahdollisimman aiheisiin liittyviä julkaisuja sekä varmistanut ne moneen kertaan, että niiden merkinnät on tehty oikein. Opinnäytetyöhön soveltuvaa uudempaa materiaalia oli

myös erittäin hankala löytää, mutta suurimmaksi osaksi kaikki internetistä löytyvät lähteet olivat melko uutta tuotantoa 2010-luvun jälkeen.

Mielestäni opinnäytetyöni tulokset ovat luotettavia, sillä pyrin johtopäätöksissä sekä kehitysehdotuksissa heijastamaan vastauksia jo olemassa oleviin lähdemateriaaleihin sekä antamaan tuloksissa konkreettisia ja selkeitä kehitysehdotuksia pyöräilyreiteille. Omaa toimintaani olen myös avannut tarkemmin kappaleessa 8.3, jossa perehdyn työn laatuuni paremmin.

8.3 Oman toiminnan arviointi

Opinnäytetyön idea lähti siitä, kun Satakunnan ammattikorkeakoulun matkailuliiketoiminnan tutkimusryhmän jäsen, eräs koulumme opettajista, lähetti sähköpostia luontoon perustuvista opinnäytetyön mahdollisuuksista. Vaihtoehtoina oli pyöräilyn lisäksi muitakin kesä- ja luontoaktiviteetteja Satakunnan alueella, mutta itse paljon pyöräilleenä koin pyöräilyreittien kartoituksen sopivaksi aiheeksi minulle.

Toimeksiannon työhön sain huhtikuun 2015 lopussa, mutta varsinainen työn kirjoittaminen alkoi loppusyksystä 2015. Kului hieman aikaa, että sain opinnäytetyön sovitettua omiin aikatauluihini, mutta tammikuun 2016 alussa aloin keskittymään opinnäytetyön kirjoittamiseen paremmin. Jälkikäteen ajatellen omat tavoitteeni valmistua jo loppuvuoden 2015 aikana murenivat täysin, mutta asetin itselleni realistisemmat tavoitteet valmistua kesään 2016 mennessä. Järkevien tavoitteiden myötä koin työn aloittamisen helpommaksi, joskin alkukankeuden jälkeen kirjoittaminen alkoi sujua paremmin vasta, kun olin hankkinut tarpeeksi lähdemateriaaliksi soveltuvia kirjoja, joiden avulla sisäistin aiheeni paremmin.

Opiskelijana minulla on ollut aina hankaluuksia kirjoittaa mistään aiheesta kovinkaan laajasti, joten se, että pääsin työssäni näinkin pitkälle, tuntuu hyvältä. Miettiessäni mahdollisia opinnäytetyön aiheita, kuvittelin myös pyöräilyreittien kartoittamisen suhteellisen helpoksi aiheeksi kirjoittaa, mutta prosessin edetessä huomasinkin, että mikään ei sujukaan niin yksinkertaisesti kuin olin ajatellut. Hankalinta koko työssä oli saada muodostettua kappaleista järkeviä ja yhdenmukaisia kokonaisuuksia sekä tekstin muuttaminen kuvainnollisesta analysoivammaksi tuotti myös hankaluuksia. Olen tottunut kirjoittamaan yleensä omien sanojeni mukaisesti, joten analysoivan tekstin tuottaminen oli melko hankalaa aluksi.

Erityisen hankalaksi koin luotettavuuden sekä tutkimusmenetelmän valinnan kirjoittamisesta. Käsitteiden sisäistäminen omalla kohdalla on ollut vaikeaa enkä aina itsekään pysynyt perillä kaikista opinnäytetyön prosessiin sisältyvistä asioista, joten oma-aloitteisuus oli hieman hukassa koko prosessin ajan. Opinnäytetyön kirjoittaminen olisi ollut varmaan parempi tehdä niin, että välissä ei olisi ollut yhtään kuukausia ilman

mitään kouluun liittyviä tehtäviä. Omalta osalta päätin keskittyä enemmän töiden tekemiseen, joten kaikki kouluun liittyvä oli pysähdyksissä yli puolen vuoden ajan. Sen jälkeen oli hankalampi perehtyä uudelleen kaikkeen siihen mitä opinnäytetyö oikeasti vaatii kirjoittajalta.

Kokonaisuudessaan olen työhön ja lopputulokseen tyytyväinen ja voin sanoa, että mielenkiintoisinta koko prosessissa oli pyöräilyreittien läpi käyminen, sillä koen luontomatkailun omaksi asiakseni enkä ollut kaikkien kartoittamieni pyöräilyreittien alueilla edes vieraillut aiemmin. Matkan varrella olen oppinut enemmän luontoon liittyvistä matkailun mahdollisuuksista sekä kokenut myös mielenkiintoiseksi käyttämäni lähdemateriaalit, joista olen oppinut kuinka pyörämatkailun kasvaminen ja kehittyminen olisi esimerkiksi luonnolle ystävällisempää kuin moni muu matkustusmuoto.

Työni toimeksiantajalle työlläni on merkitystä eniten saaduissa tutkimustuloksissa (kartoitettujen reittien tulokset sekä kehitysehdotukset). Niissä pyrin kirjoittamaan positiivisten asioiden lisäksi myös pyöräilyreittien kehittämisen kohteista sekä antamaan oikeasti järkeviä ratkaisuja niiden kehittämiseen.

LÄHTEET

- Airaksinen, T. 2009. Toiminnallisen opinnäytetyön kirjoittaminen.
<http://www.slideshare.net/TiinaMarjatta/toiminnallinen-opinnytety-tekstin>
- Aurinkomatkojen www-sivut. 2015. Viitattu: 4.2.2016
<https://www.aurinkomatkat.fi>
- Borg, P. Kivi, E. & Partti, M. 2002. Elämyksestä elinkeinoksi: Matkailusuunnittelun periaatteet ja käytäntö. WSOY.
- Dickinson, J. & Lumsdon, L. 2010. Slow travel and Tourism. Earthscan.
- Elämyksiä Satakunnan luonnossa. 2015. Satakunnan ammattikorkeakoulu ja Satakuntaliitto. Viitattu: 25.2.2016
https://issuu.com/satakuntaliitto/docs/el_myksi_satakunnan_luonnossa_om
- Google Maps- karttapalvelu. 2016. Viitattu: 15.3.2016.
<https://www.google.fi/maps>
- Hirsijärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita. 15–16. painos. Helsinki: Tammi.
- Karusaari, R. & Nylund, A. 2015. Matkailu on Cool. Helsinki: Sanoma Pro Oy.
- Kokemaenjokilaakso www-sivut. 2016. Viitattu: 2.3.2016.
<http://www.kokemaenjokilaakso.com>
- Komppula, R. & Boxberg, M. 2002. Matkailuyrityksen tuotekehitys. Helsinki: Edita Prima Oy.
- Kulkulaari www-sivut. 2016. Viitattu: 19.1.2016.
<http://www.kulkulaari.fi>
- Luontomatkailua Karhuseudulla. 2016. Viitattu: 1.3.2016.
http://www.satakunta.fi/sites/satakunta.fi/files/luontomatkailuaKARHUSEUDULLA_web.pdf
- MEK 2014. Kesän luontoaktiviteettien kehittämisstrategia 2015–2018.
<http://www.visitfinland.fi/wp-content/uploads/2015/01/Kes%C3%A4n-luontoaktiviteettien-kehitt%C3%A4misstrategia2015-2018-copy.pdf?dl>
- Nahkamuseon www-sivut. 2016. Viitattu: 7.3.2016.
<http://www.nahkamuseo.fi/home.asp>
- Nousiainen, J. 2012. Pyörämatkailun mahdollisuudet Lapissa.
<https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/87873/N%C3%A4kymi%C3%A4-joulukuu-2012.pdf?sequence=1>

Outdoors Satakunta 2015. [Hanke-esite] Viitattu: 21.1.2016.
https://www.samk.fi/download/28809_Outdoors_satakunta.pdf

Porin ev.lut. seurakuntayhtymän www-sivut. 2015. Viitattu: 25.2.2016.
<https://porievl.fi/>

Porin Seudun Matkailu Oy www-sivut. 2016. Pyöräily Porissa ja Porin seudulla. Viitattu: 15.2.2016.
<http://www.maisa.fi/matkailijat/porin-seutu/pyoraily>

Porin Seudun Matkailu Oy www-sivut. 2016a. Porin Seutu. Viitattu: 15.2.2016.
<http://www.maisa.fi/matkailijat/porin-seutu/pori>

Pyörämatkailun www-sivut. 2013. Viitattu: 15.1.2016.
<http://www.pyoramatkailu.com/>

Pyöräilymatkailun kehittämisstrategia 2016.
http://www.visitfinland.fi/wp-content/uploads/2013/04/2008-Pyorailymatkailun_kehitt%C3%A4misstrategia_2009-2013-vrs-2.pdf?dl

Rauman seurakunnan www-sivut 2016. Viitattu: 23.2.2016.
<http://www.rauma.seurakunta.net/>

Renfors, S-M. 2015. Outdoors Finland – Satakunnan vetovoiman kehittäminen valtakunnallisena ja kansainvälisenä luontomatkailukohteena. Satakunnan ammattikorkeakoulu. Ulvila: Plusprint.

Reposaaren seurakunnan www-sivut. 2016. Viitattu: 24.2.2016.
<http://www.reposaari.net/?etusivu>

Räsänen, P. 2014. Pyörämatkailun suunnitteluopas. Ellare Oy.
<http://www.outdoorsfinland.fi/wp-content/uploads/2014/06/Py%C3%B6r%C3%A4matkailun-suunnitteluopas.pdf>

Satakunnan www-sivut 2016. Viitattu: 19.1.2016.
<http://www.satakunta.fi>

SataSykkeli- karttapalvelu 2016. Viitattu: 20.2.2016.
<http://arcgis.pori.fi/satasykkeli>

Savonia-ammattikorkeakoulu. 2006. Opinnäytetyöprosessi.
http://webd.savonia.fi/moodlepublic/liku/04_ont/Ont-ohjaajan%20materiaalit/1_Yleist%C3%A4.doc

Suomi matkailee www-sivut. 2016. Viitattu 7.4.2016.
<http://www.suomimatkailee.fi>

Taloussanommat www-sivut 2013. Viitattu 25.2.2016.
<http://www.taloussanommat.fi>

Tonder, M. 2013. Ideasta kaupalliseksi palveluksi: matkailupalvelujen tuotteistaminen. Restamark.

Uusitalo, H. 1995. Tiede, tutkimus ja tutkielma. Johdatus tutkielman maailmaan, 2.painos. Juva: WSOY.

Verhelä, P. 2014. Matkailun perusteet. SH Traveledu Oy.

Verhelä, P. & Lackman, P. 2003. Matkailun ohjelmapalvelut: Matkailuelämyksen tuotteistaminen ja toteuttaminen. WSOY.

Viherkoski, P. 1998. Laatu luonto-opastukseen. Vammalan Kirjapaino Oy.

Villa Maireä www-sivut. 2016. Viitattu: 27.2.2016.
<http://www.villamairea.fi>

Vilkka, H. 2006. Tutki ja havainnoi. Helsinki: Tammi.

Vilkka, H. & Airaksinen, T. 2003. Toiminnallinen opinnäytetyö. Helsinki: Tammi.

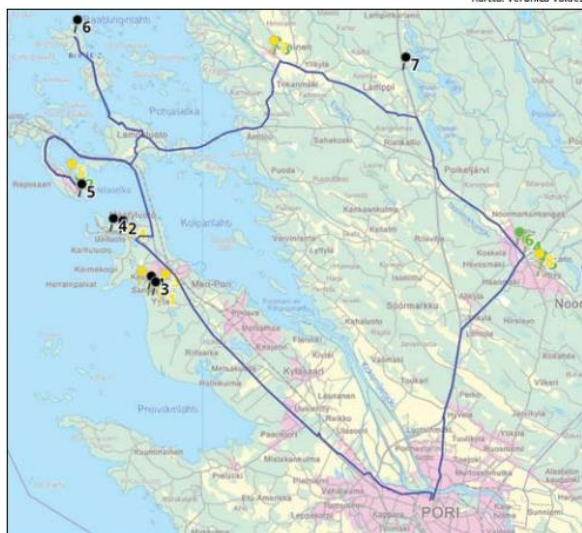
Visit Finland www-sivut 2016. Pyöräilyn tuotesuosituksset.
<http://www.visitfinland.fi/wp-content/uploads/2013/05/Tuotesuosituksset-OF-Py%C3%B6r%C3%A4ily.pdf?dl>

Vuoristo, K-V.2003. Matkailun maailma. Sanoma Pro Oy.

ALKUPERÄISET KARTAT PYÖRÄILYREITEISTÄ

Saaristomaisema -pyöräreitti

Kartta: Veronica Valdés



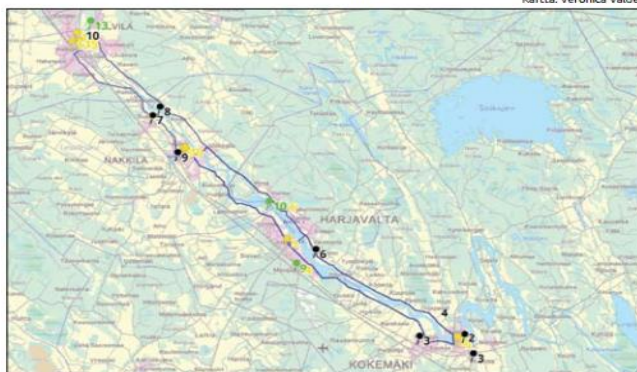
Pori Yyteri Reposaari Anttoora Ahlainen Noormarkku Pori
18,80 km 14,70 km 12,10 km 16,20 km 17,30 km 14,20 km

Nähtävyydet	Kahvilat ja ravintolat	Majoitus
1. Yyterin hiekkaranta 2. Reposaaren kirkko 3. Ahlaisten kirkko 4. Noormarkun Kirkko 5. Ahlströmin ruukit 6. Villa Mairea	1. Ravintola Yyterin Dyyni 2. Bikini bar 3. Yyterin Meriravintola 4. Yyterin Golfravintola 5. Ravintola Reposaari 6. Ravintola Merimestä 7. Kahvila Onnenkoski 8. Noormarkun Klubi	1. Yyteri Spa Hotelli 2. Mäntyluodon Hotelli 3. Yyterin Kievari 4. Yyterin Villa Pyrylä 5. Merta Huvi 6. Anttooran Lomakylä 7. Onnenkosken mökit

Lisää Porin ja lähialueiden pyöräilyreittejä löydät www.pori.fi/tpk/karttapalvelut/pyoraillykartat ja arcsis.pori.fi/satasykkelit. Porissa voit vuokrata polkupyörän Porin kaupungin vapaa-aikavirastosta tai lainata panttia vastaan Porin kaupungin ympäristövirastosta.

Pyhän Olavin pyöräretki

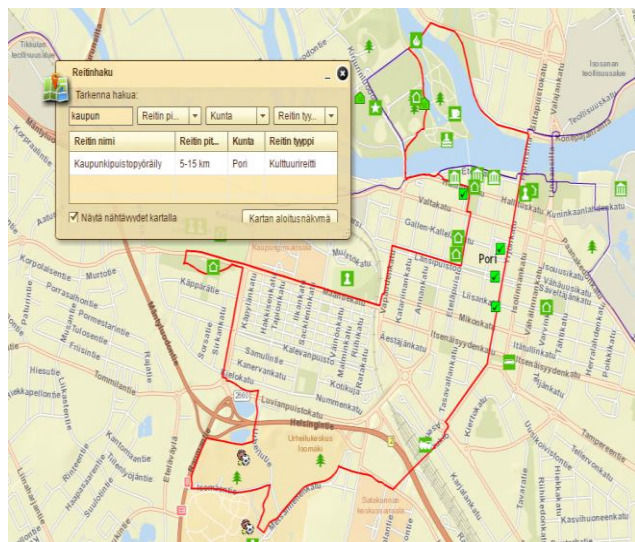
Kartta: Veronica Valdés



Museot	Nähtävyydet	Kahvilat ja ravintolat	Majoitus
1. Kokemäen Maatalousmuseo 2. Kokemäen ulkomuseo 3. Kokemäen sähkömuseo 4. Ernil Cedercroutzin Museo- ja Kulttuurikeskus 5. Nakkilan Kotiseutumuseo 6. Fritalan Nahkamuseo 7. Uotilan tilan tilamuseo	1. Kustaa II:n kirkko 2. Tulkkilan museosilta 3. Pyhän Henrikin kappeli 4. Pyhän Marian kirkon Sakaristo 5. Kokemäen Seuratalo 6. Vanha Juustola 7. Harjavalan kirkko 8. Harjavalan voimalaitos 9. Hiittenharjun ulkoilu- ja virkistysalue 10. Paratiisin luontopolku 11. Nakkilan kirkko 12. Nakkilan Keskiteatteri 13. Ulvilan kirkko	1. Kokemäen Grilli-City 2. Muuntamokahvila 3. Oluthuone '60 4. Hotelli Hiittenharju 5. Harjavalan Pizzamestari 6. Ravintola Hakuninmäki 7. Hard Cake Café 8. Kahvila Jauhopojat 9. Kaffeli Kahvila 10. Ravintola Mustavaris 11. Café Hellman 12. Lounas- ja tilausravintola Kokkikakskikko 13. Metro Kebab Pizzeria 14. Hesburger Ulvila 15. Grilli-Kahvila Pacetti	1. Hotelli Kokemäen Seurahuone 2. Jokirannan Majoitus 3. Kartano Hostel 4. Villa F. G. Hiedberg 6. Villa Kangas 7. Biker's house 8. Tynin matkailumaatila 9. Villilan kartano 10. Villa Hellaeranta

Lisää Porin ja lähialueiden pyöräilyreittejä löydät www.pori.fi/tpk/karttapalvelut/pyoraillykartat ja arcsis.pori.fi/satasykkelit. Porissa voit vuokrata polkupyörän Porin kaupungin vapaa-aikavirastosta tai lainata panttia vastaan Porin kaupungin ympäristövirastosta.

Kaupunkipuistopyöräily



Pyöräretki Raumalta Kodisjoelle

Savolainen maatalousmuseo sijaitsee upeita hiekkarantoja ja upeita hiekkarantoja. Rauma-kojeita pyöräilyreitit sijaitsevat Rauman kaupungin alueella. Rauma-kojeita pyöräilyreitit sijaitsevat Rauman kaupungin alueella.

Rauma - Kodisjoella -reitillä vierailen Rauman pikaväylä. Reitillä on Raumalla, josta on jätetty määrittämättä Kodisjoelle. Kodisjoella pelataan sena reitillä Raumalla. Kodisjoella pelataan sena reitillä Raumalla. Kodisjoella pelataan sena reitillä Raumalla.

Rauma on monipuolinen kulttuuripaikka, joka on tunnettu omasta muustaan (Rauman gäli) ja Unescon maailmanperintökohteesta, vanhaa Raumasta. Rauma tarjoaa sekä kaupungin viinää että meren ja saariston rauhaa.

Unaja
Ensinäinen pysähtymä Unaja on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriperintö. Kyllä haku perinteisen suomalaisen talousolosuhteiden, jotka vanhemmat rakennukset ovat 1800-luvun alkuosasta.

Vierailukohteet

1. Rauma, reitin lähtöpiste
2. Unaja
Matkaa kuljettu n. 7 km
3. Vasara: Kotiseutumuseo Muina
Matkaa kuljettu n. 13 km
4. Kylmäntienkatu
Matkaa kuljettu n. 15 km

5. Kodisjo: Lähikauppa, Seelin Torppa, Kotiseutumuseo, Kodisjoen Ylin
Matkaa kuljettu n. 22 km
1. Rauma, reitin päätepiste
Matkaa kuljettu n. 40 km

