

POHJOIS-KARJALAN AMMATTIKORKEAKOULU
Matkailun koulutusohjelma

Antti Kilpinen

EURO VELO 10 -PYÖRÄMATKAILUREITIN KEHITTÄMINEN

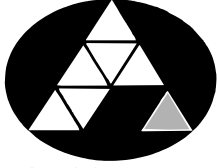
Opinnäytetyö
31.10.2012


SISÄLTÖ

1	Johdanto	5
2	Lähtökohdat	7
2.1	Opinnäytetyön toimeksianto, tausta, tarve ja toteutus	7
2.2	European Cyclists' Federation & Pyöräilykuntien verkosto ry	9
2.3	Opinnäytetyön viitekehys	10
3	Pyörämatkailu	11
3.1	Pyörämatkailu meillä ja muualla	11
3.1.1	Pyörämatkailu Suomessa	11
3.1.2	Pyörämatkailu Euroopassa	13
3.2	Matkaan polkupyörällä	15
3.2.1	Pyöräilyvarusteet	15
3.2.2	Matkan suunnittelu	16
3.2.3	Pyöräilyn terveys- ja ympäristövaikutukset	18
4	Pyörämatkailun kehittäminen	19
4.1	Syitä pyörämatkailun kehittämiseksi	19
4.2	Pyörämatkailureittien kehittämisen työkalut	21
4.2.1	Google Maps	21
4.2.2	Muut työkalut	23
5	Työskentely käytännössä	23
5.1	Työskentelyprosessi	23
5.2	Reittiosuoksien luominen	25
5.3	Palvelujen ja nähtävyyksien etsiminen	33
5.4	European Cyclists' Federationin tietokanta	35
6	Pyörämatkailun tulevaisuus ja kehittämissuositukset	36
7	Lopuksi	41
	Lähteet	43

Liite

Liite 1 EV10 Google Maps -kartat

 <p>POHJOIS-KARJALAN AMMATTIKORKEAKOULU</p>	<p>OPINNÄYTETYÖ Elokuu 2012 Matkailun koulutusohjelma</p> <p>Länsikatu 15 80110 JOENSUU p. (013) 260 6722</p>
<p>Tekijä Antti Kilpinen</p>	
<p>Nimeke EuroVelo 10 -pyörämatkailureitin kehittäminen</p> <p>Toimeksiantaja Pyöräilykuntien verkosto ry</p>	
<p>Tiivistelmä</p> <p>Opinnäytetyön tavoite oli luoda EuroVelo 10 -pyörämatkailureitti palveluineen ja nähtävyyksiineen Google Mapsiin sekä syöttää reitin tiedot European Cyclists' Federationin tietokantaan. Lisäksi tarkoituksena oli hahmotella pyörämatkailun tulevaisuuden näkymiä ja kehittämistoimia. Kyseessä oli toiminnallinen opinnäytetyö. Teoriaosiossa käsiteltiin pyörämatkailua ja pyörämatkailun kehittämistä. Olennainen osa opinnäytetyötä oli raportoida käytännön tekemisen osuus.</p> <p>Opinnäytetyön tuloksena saatiin syntymään 35 Google Maps -karttaa palveluineen ja nähtävyyksiineen. Reittiosuoksien tiedot syötettiin European Cyclists' Federationin tietokantaan. Pohdinnan tuloksena todettiin pyörämatkailun tulevaisuuden näyttävän valoisaalta, mutta sen eteen pitää tehdä lujasti töitä. Pääasiallisiksi kehittämistoimiksi muodostuivat pyöräteiden lisääminen, pyöräilijäystävällisten palveluiden kehittäminen, pyörämatkailun tunnettavuuden lisääminen sekä teknologian hyväksikäytön lisääminen. Muita kehitysideoita olivat julkisen liikenteen sekä palveluiden lisääminen syrjäseuduilla.</p> <p>Ensisijaisesti opinnäytetyöstä hyötyy toimeksiantaja Pyöräilykuntien verkosto ry, joka saa EuroVelo 10 -pyörämatkailureitin kehitystä huomattavasti eteenpäin. Samalla tavalla hyötyy myös European Cyclists' Federation, joka pystyy hahmottamaan EuroVelo 10 -pyörämatkailureitin Suomen osuuden tilanteen muun muassa palveluiden ja tieinfrastruktuurin osalta. Lopulta tulevaisuudessa hyötyjiä ovat pyörämatkailu, pyörämatkailijat ja matkailualan yrittäjät.</p>	
<p>Kieli suomi</p>	<p>Sivuja 45 Liitteet 1 Liitesivumäärä 18</p>
<p>Asiasanat pyörämatkailu, kehittäminen</p>	

 <p data-bbox="296 427 715 479">NORTH KARELIA UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES</p>	<p data-bbox="879 271 1313 517">THESIS August 2012 Degree Programme in Tourism Länsikatu FIN 80110 JOENSUU FINLAND Tel. 358-13-260 6722</p>
<p data-bbox="225 674 416 741">Author Antti Kilpinen</p>	
<p data-bbox="225 804 922 875">Title Development of EuroVelo 10 Cycling Tourism Route</p> <p data-bbox="225 913 858 983">Commissioned by Registered Association Pyöräilykuntien verkosto</p>	
<p data-bbox="225 990 336 1019">Abstract</p> <p data-bbox="225 1064 1481 1279">The main aims of this thesis were to create the EuroVelo 10 cycling tourism route with its services and sights on the Google Maps application and enter the data of the route in the database of European Cyclists' Federation. The idea was also to outline the future prospects of cycling tourism and development. This thesis is functional. The theory part consists of cycling tourism and the development of cycling tourism. An essential part of the thesis was to report what has been done in practice.</p> <p data-bbox="225 1323 1481 1570">The outcome of the thesis was 35 route sections with services and sights on Google Maps. The data of those route sections were entered in the database of European Cyclists Federation. As a result of reflection, it was concluded that the future of cycling tourism looks bright, but it demands hard work. The main actions for development are increasing the amount of bicycle paths, developing cycling friendly services, increasing awareness of cycling tourism and using more technology. Other ideas for development were increasing public transport and services in remote areas.</p> <p data-bbox="225 1615 1481 1794">The primary gainer of this thesis is the registered association Pyöräilykuntien verkosto, because the development of EuroVelo 10 cycling tourism route advanced a lot. European Cyclists' Federation gains alike. It can now picture better the situation of for example the services and route infrastructure of the EuroVelo 10 cycling tourism route in Finland. Finally, in the future, gainers are cycling tourism, cycling tourists and entrepreneurs in the tourism branch.</p>	
<p data-bbox="225 1841 352 1908">Language Finnish</p>	<p data-bbox="970 1841 1281 1951">Pages 45 Appendices 1 Pages of Appendices 18</p>
<p data-bbox="225 1995 611 2063">Keywords cycling tourism, development</p>	

1 Johdanto

Pyörämatkailu on monella tapaa ajankohtainen aihe. Euroopan unioni on hyvin vahvasti tukemassa kestävästä kasvusta. Lähes saasteettomana liikkumismuotona pyöräily edistää kestävästä kasvun tavoitteiden saavuttamista. Myös niin sanottujen tavallisten ihmisten keskuudessa huoli ympäristöstä on viime vuosina kasvanut. Tämä saa monet valitsemaan kulkuneuvoksi polkupyörän auton sijasta. Jotkut taas ovat todenneet polttoaineen niin kalliiksi, että pyörällä kulkeminen tulee yksinkertaisesti paljon halvemmaksi. Toiset haluavat liikkua pyörällä, koska ovat havainneet sen hyväksi kuntoilumuodoksi. Täältä pohjalta ei ole mikään yllätys, että myös matkaa suunniteltaessa varteenotettavaksi kulkuvälineeksi valikoituu polkupyörä.

Pyörämatkailureittejä on Suomessa ja Euroopassa olemassa paljon pituudeltaan ja vaativuustasoltaan erilaisia. Niiden saatavuutta tavallisen kansalaisen näkökulmasta täytyy pystyä parantamaan ja tuomaan niitä ihmisten tietoisuuteen eri keinoin. Yksi keino tähän on luoda reitit palveluineen ja nähtävyyksineen Google Mapsiin ja laittaa linkit helposti saataville.

Opinnäytetyöni aiheena on EuroVelo 10 -pyörämatkailureitin kehittäminen. Idea opinnäytetyöstä syntyi kun Pyöräilykuntien verkosto ry:llä oli tarve kehittää kyseistä reittiä. Lopulta opinnäytetyöni sisällöksi tarkentui EuroVelo 10 -pyörämatkailureitin reitiosuuksien luominen palveluineen ja nähtävyyksineen Google Mapsiin, etsimieni tietojen syöttäminen European Cyclists' Federationin tietokantaan sekä tulevaisuuden kehittämistoimien hahmottelu.

Teoria-osa koostuu kahdesta osa-alueesta. Ensimmäinen osa-alue on pyörämatkailu. Ensin kerrotaan pyörämatkailusta Suomessa ja muualla Euroopassa, sen jälkeen siitä, mitä pitää ottaa huomioon matkalle lähdettäessä sekä pyöräilyn terveys- ja ympäristövaikutuksista. Toisessa osiossa käsitellään pyörämatkailun kehittämistä. Siinä keskitytään siihen, miksi pyörämatkailua tulee kehittää sekä pyörämatkailun kehittämisen työkaluihin.

Työskentelyni tuloksena syntyi EuroVelo 10 -pyörämatkailureitti Google Mapsiin. Reittiosuuksia palveluineen ja nähtävyyksineen loin yhteensä 35 kappaletta. Näistä 29 on niin sanottuja läntisiä ja kuusi itäisiä reittiosuuksia. Läntiset osuudet alkavat Helsingistä ja päättyvät Tornioon Suomen ja Ruotsin rajalle. Itäiset osuudet alkavat myös Helsingistä päättyen Vaalimaalle Suomen ja Venäjän rajalle. Google Mapsien pohjalta syötin tietoja European Cyclists' Federationin tietokantaan. Tietokantaan tuli myös muita tietoja, jotka etsin erikseen. Lopuksi pohdin omasta näkökulmastani pyörämatkailun tulevaisuutta ja kehittämis ehdotuksia.

Opinnäytetyöstäni tulee olemaan monenlaista hyötyä. Ensisijainen työn toimeksiantaja on Pyöräilykuntien verkosto ry, joka saa EuroVelo 10 -pyörämatkailureitin kehitystä huomattavasti eteenpäin. Samalla tavalla hyötyy myös European Cyclists' Federation, joka pystyy hahmottomaan EuroVelo 10 -pyörämatkailureitin Suomen osuuden tilanteen muun muassa palveluiden ja tieinfrastruktuurin osalta. Lopulta tulevaisuudessa hyötyjiä ovat pyörämatkailu, pyörämatkailijat ja matkailualan yrittäjät.

2 Lähtökohdat

2.1 Opinnäytetyön toimeksianto, tausta, tarve ja toteutus

Opinnäytetyöni toimeksiantaja on Pyöräilykuntien verkosto ry. Taustalla vaikuttaa myös European Cyclists' Federation, jonka aloitteesta tarve opinnäytetyölleni syntyi. Pohja yhteistyölle Pyöräilykuntien verkosto ry:n kanssa luotiin jo keväällä 2011. Tuolloin etsin työharjoittelupaikkaa. Pääsin mukaan kansainväliseen pyörämatkailureitti-hankkeeseen, EuroVelo 13 Iron Curtain Trailiin. Työnantajani tässä hankkeessa oli Pohjois-Karjalan ammattikorkeakoulu. Suoritin ensin kahden kuukauden perustyöharjoittelun. Perusharjoittelun aluksi minun piti tutustua hankkeeseen lukemalla aiheesta muun muassa hankkeen Internet-sivuilta ja osallistua Google Maps -koulutukseen. Tämän jälkeen työtehtäviäni olivat reittiosuuksien luominen, palvelujen ja nähtävyyksien etsiminen ja lisääminen Google Mapsiin sekä reittiosuuksien arvioiminen. Tein myös sähköpostikyselyn European Cyclists' Federationin reittikriteerien pohjalta paikallisille matkailu- ja pyöräilytoimijoille. Saamieni vastausten pohjalta aloin tehdä tarvittavia muutoksia reittiosuuksiin.

Perusharjoittelun lopussa keskustelin projektipäällikkö Raija Ruususen kanssa, että suorittaisin mielelläni myös kuukauden mittaisen ammattiharjoittelun heti perään. Projektissa riitti minulle töitä, joten ammattiharjoittelun suorittaminen onnistui. Ammattiharjoitteluni alkoi siitä mihin perusharjoittelu jäi. Myös ammattiharjoitteluni sisälsi reittiosuuksien arviointia ja edellä mainittujen muutosten tekemistä reittiosuuksiin. Lisäksi etsin myös lehtien ja radioiden yhteystietoja tiedotuskampanjaa varten. Tein myös Google Mapsin Pielisen ja Pyhäselän kiertoreiteille palveluineen ja nähtävyyksineen. Loppupuolisko harjoittelusta piti sisällään muutosten tekemistä reittiosuuksiin myös Raijan ja Joose Filppulan tekemien kenttätutkimusten pohjalta.

Syksyllä jatkoin projektiopintoja kuukauden verran kyseisessä hankkeessa. Tuolloin päivitin reittiarviointeja ja osallistuin kenttätutkimukseen välillä. Vuoden lopussa työskentelin projektityöntekijänä kolme viikkoa, jona aikana muun muassa päivitin reittiarviointeja sekä osallistuin Status Reportin ja Action Planin kirjoittamiseen ja tarkistamiseen. Tämän työsuhteen päätyttyä ehti kulua vain muutama päivä, kun Raija Ruusunen

soitti ja ilmoitti, että Pyöräilykuntien verkosto ry tarvitsisi jonkun luomaan Google Mapsiin EuroVelo 10 -pyörämatkailureitin Suomen osuudesta palveluineen ja nähtävyyksineen. Puhelun aikana syntyi ajatus, että hieman muokattuna se voisi olla hyvä aihe opinnäytetyölle.

Oltuani yhteydessä Pyöräilykuntien verkosto ry:n hallituksen varapuheenjohtaja Antero Naskilaan ja toiminnanjohtaja Matti Hirvoseen, allekirjoitettiin sopimukset helmikuussa 2012 ja asia oli sovittu. Opinnäytetyöni on toiminnallinen ja siihen sisältyy Google Maps -karttojen luominen palveluineen ja nähtävyyksineen, keräämiäni tietojen syöttäminen European Cyclists' Federationin tietokantaan sekä tulevaisuuden näkymien ja kehittämistoimien pohtiminen omasta näkökulmastani.

Toiminnallinen opinnäytetyö pitää sisällään toiminnallisuutta, teoreettisuutta, tutkimuksellisuutta ja raportoinnin. Toiminnallisuudella tarkoitetaan jotain ammatillista tekoa. (Vilka 2010.) Tässä tapauksessa sillä tarkoitetaan EuroVelo 10 -pyörämatkailureittiosuuksien Google Mapsiin luomista palveluineen ja nähtävyyksineen sekä kerättyjen tietojen syöttämistä European Cyclists' Federationin tietokantaan. Teoreettinen osuus käsittää aiheeseen liittyvän ammatillisen tiedon (Vilka 2010). Omassa opinnäytetyössäni ammatillinen tieto koostuu pyörämatkailusta ja pyörämatkailun kehittämisestä. Tutkimuksellisuus tarkoittaa minun opinnäytetyössäni kehittämistyötä. Käytännössä koko opinnäytetyöni on kehittämistä. Raportointivaiheessa osoitetaan oma ammatillinen viestintätaito (Vilka 2010).

Käytännön tasolla opinnäytetyöni tekeminen alkoi 9.2.2012, jolloin tapasin Lahdessa Antero Naskilan. Sopimusten allekirjoittamisen jälkeen kävimme kartoista läpi, missä reitti kulkee. Tuossa vaiheessa minulle selvisi kokonaisuudessa reitin kulku Suomen ja Venäjän rajalta Vaalimaalta Suomen rannikkoa pitkin aina Tornioon Suomen ja Ruotsin rajalle saakka. Sovimme, että reitti jakaantuisi läntiseen osaan, joka kulkee Helsingistä Tornioon ja itäiseen osaan, joka kulkee Helsingistä Vaalimaalle.

Työskentelyni jakautuu kolmeen osaan, jotka ovat Google Maps, tietokanta ja tulevaisuus. Google Maps -osa pitää sisällään reittiosuuksien luomisen, palveluiden ja nähtävyyksien etsimisen ja merkitsemisen reittiosuuksille sekä symbolien lisäämisen majoituskohteille, ravintoloille, kahviloille, kaupoille, huoltoasemille sekä nähtävyyksille

Antero Naskila on osallistunut tähän vaiheeseen kommentoimalla reittiosuuksia, jotta ne varmasti on merkitty oikein. Tämän jälkeen olen tehnyt tarvittavat muutokset reittiosuuksiin.

Paikoitellen Google Mapsissa on havaittavissa puutteita. Kaikkia teitä ei ole näkyvissä, joten olen joutunut käyttämään Scribble Maps -sovellusta, jossa voi itse piirtää reitin kulkemaan oikeasta kohdasta. Kyseinen sovellus on yhteensopiva Google Mapsin kanssa, mikä tekee siitä käyttäjäystävällisen. Reittiosuuksien luomisessa sekä palveluiden ja nähtävyyksien merkitsemisissä noudatetaan European Cyclists' Federationin määrittelemiä kriteerejä ja ohjeita.

Tietokantaan lisättäviä tietoja ovat edellä mainittujen lisäksi tieinfrastruktuuri eli kuinka paljon kilometreissä on pyöräteitä, vähäliikenteisiä asfaltoituja teitä, runsasliikenteisiä asfaltoituja teitä ja hiekkateitä sekä onko opasteita, levähdyspaikkoja tai laskureita, jotka laskisivat pyöräilijämääriä. Karttojen, liikennemääräkarttojen ja Google Mapsin avulla pystyy määrittelemään, kuinka paljon osuuksilta löytyy mainitsemiani tietyyppisiä. Julkisista liikenneyhteyksistä merkitään tiedot junista, linja-autoista ja laivoista. Näiden lisäksi tietokantaan merkitään pyöräily-ystävällisistä palveluista esimerkiksi pyöräkorjaamoista. Työskentelyni kolmas osa eli tulevaisuus pitää sisällään omia pohdintojani pyöräilystä ja pyörämatkailusta sekä tulevaisuudesta kehittämistoimineen.

2.2 European Cyclists' Federation & Pyöräilykuntien verkosto ry

European Cyclists' Federationilla on jäseniä kaiken kaikkiaan 71. Näistä kolme sijaitsee Euroopan ulkopuolella, kaksi Yhdysvalloissa ja yksi Kanadassa. Suomesta mukana ovat Pyöräilykuntien verkosto ry ja Helsingin Polkupyöräilijät. (European Cyclists' Federation 2012a.)

European Cyclists' Federation on perustettu vuonna 1983. Järjestön tarkoituksena on tuoda esille pyöräilyn hyötyjä ja kasvattaa sen suosiota sekä kannustaa ottamaan huomioon pyöräilijöiden tarpeet muun muassa liikenteen suunnittelussa kaikkialla Euroopassa. European Cyclists' Federation tekee myös tutkimustyötä pyöräilyyn, liikenteeseen, ympäristöön ja turvallisuuteen liittyen. Toimintaan kuuluu lisäksi parantaa jäsen-

ryhmien tietoja ja neuvoa heitä, jotta nämä voisivat paremmin toimia niin kansallisesti kuin kansainvälisestikin. (European Cyclists' Federation 2012b.)

European Cyclists' Federationilla on käynnissä koko Euroopan laajuinen hanke nimeltä EuroVelo. EuroVelo -pyörämatkailureitit ovat tarkoitettu niin pitkiä pyörämatkoja tekeville kuin lyhyempiä päivämatkoja tekevillekin. Reittiverkostoon kuuluu 14 pyörämatkailureittiä ja kokonaisuudessaan reittiverkoston on tarkoitus olla valmis vuonna 2020. (European Cyclists' Federation 2012c.)

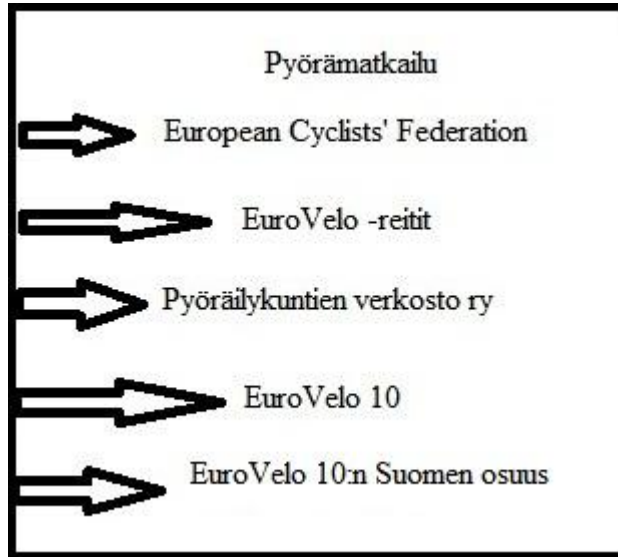
Pyöräilykuntien verkosto ry on perustettu vuonna 1997. Itsenäinen yhdistys siitä tuli vuoden 2005 tammikuussa. Se on yhteistyöjärjestö, joka muodostuu kunnista, valtionhallinnosta, ELY-keskuksista, yrityksistä, järjestöistä ja tutkimuslaitoksista. (Pyöräilykuntien verkosto ry 2012a.) Jäseniä on yhteensä 61, joista kuntia on valtaosa eli 42 (Pyöräilykuntien verkosto ry 2012b).

Tavoitteena on yksilöllistä ja yhteiskunnallista hyvinvointia lisäävien pyöräilyn ja kävelyn suosion kasvattaminen liikkumismuotona. Lisäksi toimintaan sisältyy pyöräily- ja kävelykulttuurien eteenpäin vieminen sekä uusien tietojen tuominen jäsentensä tai ylipäänsä pyöräilystä kiinnostuneiden tietoisuuteen. (Pyöräilykuntien verkosto ry 2012a.) Pyöräilykuntien verkosto ry:llä on monia keinoja viedä asiaansa eteenpäin. Verkostolla on oma uutislehtensä, omat internet-sivut, se pitää yhteyttä suomalaisiin ja kansainvälisiin pyöräilyn etuja ajaviin tahoihin, järjestää erilaisia pyöräilyyn liittyviä tapahtumia, opastaa pyöräily- ja kävelyasioissa ja on mukana liikennepolitiikassa. (Pyöräilykuntien verkosto ry 2012c.)

2.3 Opinnäytetyön viitekehys

Kuten seuraavan sivun kuvioista 1 voidaan havaita, koko opinnäytetyöni pohja on pyörämatkailussa. Opinnäytetyöni tarkoitus on kehittää EuroVelo 10 -pyörämatkailureittiä ja sitä kautta pyörämatkailua. Ilman pyörämatkailua ei olisi myöskään mitään kehittää. Pyörämatkailusta päästään luonnollisesti sitä kehittävien ja sen asiaa ajavien järjestöjen kattojärjestöön European Cyclists' Federationiin, joka kehittää yhdessä kansallisten toimijoiden kanssa EuroVelo -pyörämatkailureittejä. Suomessa kulkee kolme EuroVelo

-pyörämatkailureittiä, joiden kehittämistä vastaa Pyöräilykuntien verkosto ry. Yksi näistä reiteistä on EuroVelo 10. Minä puolestani sain EuroVelo 10:n Suomen osuudesta omalle opinnäytetyölleni aiheen Pyöräilykuntien verkosto ry:ltä.



Kuvio 1. Opinnäytetyön viitekehys.

Pyörämatkailun kannalta on tärkeää parantaa reittien saavutettavuutta. Opinnäytetyöni tuo EuroVelo 10 -pyörämatkailureitin lähemmäs potentiaalisia pyörämatkailijoita. Kun reitistä löytyy Google Mapsin palveluineen sekä muita olennaisia tietoja, on matkalle lähtemisen kynnyksensä matalampi.

3 Pyörämatkailu

3.1 Pyörämatkailu meillä ja muualla

3.1.1 Pyörämatkailu Suomessa

Suomessa on kattava valikoima pyöräilyreittejä. Valtakunnallisia pyöräilyreittejä on kaiken kaikkiaan 72 kappaletta ympäri Suomen. Kokonaiskilometrimäärä näillä reiteillä on noin 20 000 kilometriä. Näistä likimain 15 % on pyöräteitä. (Pyöräilykuntien verkosto ry 2012d.) Osana valtakunnallisia reittejä on Pyöräillen Suomessa -reitit, joita ovat:

Härkätietä itään, Kuninkaantie, Länsirannikon reitti, Suur-Saimaan kierros, Turun saaristo, Via Finlandia sekä Keski-Suomen reitti (Matkailun edistämiskeskus 2009). Suomessa on myös alueellisia ja paikallisia pyöräilyreittejä. (Pyöräilykuntien verkosto ry 2012e).

Suomessa kulkee kolme vielä enemmän tai vähemmän kehitysvaiheessa olevaa kansainvälistä pyörämatkailureittiä. Ne ovat osa European Cyclists' Federationin EuroVelo-projektia. (Ruusunen 2011.) Näistä ensimmäinen on EuroVelo 10, jota kutsutaan myös Itämeren kiertoreitiksi tai Hansa-kierrokseksi (CykelFrämjandet 2010). Suomessa reitti kulkee rannikkoa pitkin (Cycling Europe 2012a). Suomen osuus reitistä on noin 1 430 kilometriä (Larsen 2010). Toinen reitti on EuroVelo 11 eli niin sanottu Itä-Euroopan reitti (Cycling Europe 2012b). Tämän reitin kulusta on olemassa vasta alustava suunnitelma (Pyöräilykuntien verkosto ry 2008b).

Kolmas Suomeen tulossa oleva reitti on EuroVelo 13 Iron Curtain Trail eli rautaesiripureitti. Kuten reitin nimestä voi päätellä, kyseessä on vahvasti historiaan pohjautuva pyörämatkailureitti. Reitti lähtee Jäämereltä ja kulkee 20 valtion kautta aina Mustallemerelle asti. Suomessa reitti kulkee itärajaa pitkin. (Cramer 2012.) Suomessa reitti on jaettu 43 osuudeksi, joista jokaisesta on tehty Google Mapsiin kartta palveluineen ja nähtävyyksineen. Kokonaisuudessaan Suomen osuus on pituudeltaan 1 742 kilometriä. (Pohjois-Karjalan ammattikorkeakoulu 2012.) Itse asiassa Suomen osuus on pisin kaikista. EuroVelo 13 eroaa Suomessa ja Keski-Euroopassa paljon toisistaan. Suomen kohdalla voidaan puhua erämaapyöräilystä kun taas Keski-Euroopassa kaupungit ja palvelut ovat paremmin pyöräilijän saatavilla. (MTV Media 2011.)

Tällä hetkellä Suomea voidaan pitää melko huonosti tunnettuna pyöräilymaana. Pyörämatkailun kehitystä edistäviä tekijöitä on havaittavissa monia. Muun muassa kestävän kehityksen suosion nousu, ilmaston muutoksen hyödyntäminen, pääosin erinomaisessa kunnossa oleva tiestö sekä teknologinen kehitys ovat Suomen pyörämatkailun kehitykselle myönteisiä asioita. Pääasiallisena markkinoinnin kohderyhmänä Euroopassa voidaan pitää Euroopan saksankielisiä osia sekä Alankomaita, Ranskaa, Italiaa, Venäjää ja Viroa. Suurin yksittäinen Suomeen pyörämatkalle lähtevien ryhmä ovat venäläiset. (Matkailun edistämiskeskus 2009.)

Matkailun edistämiskeskuksen (2010) Kansainvälisen luontomatkailututkimuksen mukaan Pohjoismaiden kiinnostavuus pyöräilyn näkökulmasta jakaa mielipiteitä. 16,5 prosenttia vastaajista ei pitänyt Pohjoismaita lainkaan mielenkiintoisina ja 17,3 prosenttia ei pitänyt juurikaan mielenkiintoisina. Suurin osa vastaajista eli 34,4 prosenttia piti Pohjoismaita jokseenkin mielenkiintoisina. 19 prosentin mielestä Pohjoismaat ovat erittäin mielenkiintoinen kohde pyöräilyyn. 12,7 prosenttia ei osannut ottaa kantaa asiaan.

3.1.2 Pyörämatkailu Euroopassa

Tanska sijoittuu sijalle yksi poljetuissa kilometreissä henkilöä kohti Euroopassa. Tanska on kärjessä myös turvallisuudessa, kun tarkastellaan kuolemantapauksia pyöräilyn osalta. Suomi sijoittuu poljetuissa kilometreissä heti Ruotsin jälkeen sijalle kuusi. Keskimäärin tanskalainen polkee lähestulkoon neljä kertaa enemmän kilometrejä vuodessa kuin suomalainen. Turvallisuudessa Suomi jää Tanskasta yhtä kauas ja Ruotsikin on puolet turvallisempi pyöräilymaa kuin Suomi. (European Cyclists' Federation 2010.) Venäjä on Euroopan kärkimaa 35 %:n osuudella, kun tarkastellaan pyörämatkalle lähtevien henkilöiden lähtömaita. Toiselta sijalta löytyy Saksa 23 %:n osuudella. Pyörämatkailijat järjestävät matkansa pääasiallisesti itsenäisesti. (Matkailun edistämiskeskus 2009.)

Euroopassa on tällä hetkellä 14 EuroVelo -pyörämatkailureittiä. Kuten seuraavalla sivulla olevasta kuvasta 1 voidaan havaita, ne muodostavat erittäin kattavan pyörämatkailureittiverkoston. Reittien yhteenlaskettu kilometrimäärä kohoaa yli 70 000 kilometriin. Reiteistä kahdeksan on pohjois-etelä-suuntaisia, neljä länsi-itä-suuntaisia ja kaksi kiertävät määrätyn reitin ja palaavat takaisin lähtöpisteeseen. (European Cyclists' Federation 2012d.) Pyörämatkailun suosiota Euroopassa kuvastaa arvio, jonka mukaan EuroVelo -reitit voisivat vuositasolla saada aikaan 45,2 miljoonaa pyörämatkaa ja toisivat samalla liki viiden miljardin euron tuoton (The Department of Transport and Infrastructure 2012). Yleisimpiä syitä eurooppalaisten pyörämatkoihin ovat liikunta-aktiiviteetti, luonnonläheisyys, joustavuus, terveys ja irrottautuminen arjesta (European Parliament 2009).



Kuva 1. EuroVelo -verkosto. (Overview route database v1.0 Beta)

Alla olevasta kuvasta 2 ilmenee EuroVelo 10 -pyörämatkailureitin kulkeminen Itämeren ympäri. Suomen lisäksi reitti kulkee Ruotsin, Tanskan, Saksan, Puolan, Liettuan, Latvian, Viron ja Venäjän kautta. Ruotsin osuus on kaikista pisin, 1982 kilometriä. Kokonaisuudessaan reitti on pituudeltaan noin 7 500 kilometriä.



Kuva 2. EuroVelo 10. (Overview route database v1.0 Beta)

Reitin kulkeminen useissa maissa, kuten edellisellä sivulla olevasta kuvasta 2 voidaan havaita, tuo mukanaan myös haasteita. Google Mapsin kohdalla tämä tarkoittaa sitä, että reitti kartat pitäisi saada yhtenäisiksi jokaisessa maassa. Tämä ei välttämättä ole täysin yksinkertainen asia. Joka maassa reittien kehitystyöhön osallistuvat eri henkilöt. Jokainen tekee osuutensa, kuten parhaaksi näkee. On vaikeaa luoda kaikin puolin yhtenäinen reittikokonaisuus kun yhteisiä ohjeistuksia Google Maps -karttojen tekemiseen ei ole olemassa.

3.2 Matkaan polkupyörällä

3.2.1 Pyöräilyvarusteet

Pyöräilyssä varusteilla on suuri merkitys. Ennen matkalle lähtöä on otettava huomioon paljon yksityiskohtia, joiden on oltava kunnossa. Yksinkertaisia perusasioita pyöräily-mukavuuden kannalta ovat satulan ja ohjaustangon säätäminen itselle sopivalle korkeudelle, jarrujen toimimisen varmistaminen sekä soittokellon toimivuus. (Chazal Martin 2012, 52–53.) Pyöräiltäessä talvella on viisasta vaihtaa pyörään nastarenkaat, jotta välttää lähes kokonaan liukkauden tuomilta riskeiltä (Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry 2012a).

Polkupyörän valintaan kannattaa kiinnittää kunnolla huomiota. Ei välttämättä kannata valita sitä omasta mielestä hienointa pyörää vaan suunniteltuun käyttötarkoitukseen sopiva pyörä. (Chazal Martin 2012, 53.) Pyörämatkalle lähtiessä oikea pyörävalinta on retkipyörä, koska se sopii niin päällystetylle kuin päällystämättömällekin tielle. Pitkällä matkalla täytyy ottaa huomioon myös tavaroiden kuljetus, joten asianmukaisten laukkujen hankinta on viisasta, tai vaihtoehtoisesti voi käyttää peräkärryä. (Suomen Latu 2012a.) Vartenotettava vaihtoehto on myös sähköpyörä, joka moottorinsa ansiosta tekee pyöräilemisestä vähemmän vaativaa ja täten nautinnollisempaa (Nauvo 2012).

Matkalle lähtiessä kannattaa miettiä tarkkaan, mitä ottaa mukaan. Joka paikasta ei välttämättä löydy pyöräkorjaamoja, joten on viisasta ottaa mukaan korjaamiseen tarvittavia välineitä ja osia. Majoittuminen vaikuttaa pakkaamiseen. Huomattavasti helpommalla

pääsee, jos käyttää matkalla esimerkiksi hotelleja tai vastaavia ja jättää teltan kotiin. Vaatetuksessa on järkevää suosia tuulen- ja vedenpitäviä monikäyttöisiä vaatteita. Kenkiä olisi hyvä olla enemmän kuin yhdet: asianmukaiset pyöräilykengät ajamiseen ja toiset kengät muulle ajalle. (Suomen Latu 2012a.)

Tärkeä osa polkupyörän varustusta ovat heijastimet ja valot. Laki määrää, että pyörässä on oltava heijastimet edessä, sivuilla, polkimissa sekä takana. (Chazalmartin 2012, 52–53.) Sivuheijastimet tulee olla sekä edessä että takana kummallakin puolella (Liikenne- ja viestintäministeriön asetus 1250/2002). Vaihtoehtoina ovat joko pinnoihin tai renkaisiin sijoitetut heijastimet (Chazalmartin 2012, 53). Molemmissa polkimissa on oltava kaksi heijastinta, toinen eteenpäin ja toinen taaksepäin suunnattuna. Eri heijastimille on määrätty omat värinsä: edessä valkoinen, takana punainen, sivuilla ja polkimissa ruskeankeltainen. (Liikenne- ja viestintäministeriön asetus 1250/2002.) Valot ovat merkityksellisiä pimeällä ajettaessa. Etuvalo on pakollinen, ja sen tulee olla valkoista tai vaaleankeltaista valoa näyttävä. Takavalon puolestaan ei ole pakollinen, mutta sen käyttö on suotavaa. Takavalon tulee näyttää punaista valoa. (Chazalmartin 2012, 53.)

Pyöräilykypärä on tärkeä osa pyöräilijän varustusta. Sopivaa kypärää valittaessa on otettava huomioon monia asioita. Pyöräilijän täytyy valita kypärä, joka pysyy tukevasti päässä, jotta siitä on onnettomuuden sattuessa mahdollisimman paljon hyötyä. (Liikenneturva 2012.) Pyöräilykypärän käyttö on lain mukaan pakollista, mutta sen käyttämättä jättämisestä ei kuitenkaan rangaista (Chazalmartin 2012, 53). Kypärää ostaessa on syytä olla tarkkana merkintöjen kanssa. Kannattaa ostaa kypärä, josta löytyy CE-merkintä, joka kertoo siitä, että kypärän kestävyys on testattu ja hyväksytty. (Liikenneturva 2004.)

3.2.2 Matkan suunnittelu

Matkan suunnittelussa täytyy tarkasti miettiä aikataulutus. Kaikki riippuu siitä, kuinka paljon on varannut aikaa pyörämatkalle ja kuinka pitkä reitti kokonaisuudessaan on. (Varila & Pirttioja 2008, 77–78.) Sopiva päivämatka on pituudeltaan 50–80 kilometriä (Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry 2012b). Pyöräilijän taustasta riippuen päivämatka voi olla pidempikin. Jopa 13-vuotiaat pystyvät polkemaan yli 100 kilometriä päivässä. (Varila & Pirttioja 2008, 77.) Esimerkki kevyemmästä tahdista voisi olla seuraavanlai-

nen: 15 kilometriä tunnissa neljän tunnin ajan tekee yhteensä 60 kilometriä. Kun mukaan lasketaan lisäksi vielä erinäisistä syistä tapahtuvat pysähdykset, on yksi pyörämatkapäivä takana. Pyörämatkalle aikovan tulee ottaa huomioon myös se, että matkanteko voi hidastua monesta syystä. Esimerkiksi sääolot, välineiden rikkoutumiset tai sairastapaukset voivat hidastaa matkantekoa oleellisesti. (Pyöräilykuntien Verkosto 2008a.)

Oleellinen osa matkan suunnittelua on reittisuunnittelu. Viisainta on pyrkiä kulkemaan sellaisia teitä, joilla ei ole suuria liikennemääriä. Tällä tavoin toimimalla matkakilometrejä voi kertyä enemmän, mutta pyöräily on miellyttävää ja ennen kaikkea turvallista. (Varila & Pirttioja 2008, 78.) Liikennemäärille on olemassa tarkoin mietityt kategoriat, joissa on vahvasti painotettuna turvallisuusnäkökulma. Erinomaisiksi luokitellaan erilliset pyörätiet sekä yleiset maaseututiet, joilla moottoroitujen ajoneuvojen määrä päivässä jää alle 500:n. Hyviksi luokitellaan yleiset tiet, joilla liikennemäärä on 500–2000 moottoroitua ajoneuvoa päivässä. Tyydyttäväksi voidaan laskea tiet, joilla liikkuu päivittäin 2000–4000 moottoriajoneuvoa päivittäin. Pyörämatkailuun huonosti soveltuvia ovat tiet, joilla liikennemäärät kohoavat yli 4000 moottoriajoneuvoon päivän aikana. (Bodor 2011.)

Pienempien teiden myönteisenä puolena monesti näyttäytyvät myös maisemat (Pyöräilykuntien Verkosto 2008a). Lähtökohtaisesti pyöräilijän paikka on pyörätiellä tai kevyen liikenteen väylällä. Tilanteessa, jossa ei ole mahdollista pyöräillä pyörätiellä tai kevyen liikenteen väylällä, tulee pyöräilijän polkea autotien oikeata laitaa. (Liikenneturva 2004.)

Reittisuunnitteluun vaikuttavat merkittävästi myös nähtävyydet (Varila & Pirttioja 2008, 79). Nähtävyyksien tulee kuitenkin olla oikeasti merkittäviä, jotta niiden takia lähtee poikkeamaan reitiltä. Pyörämatkailijan kannalta tärkeämpiä asioita ovat ruoka- ja majoituspaikat, koska lihaksisto tarvitsee energiaa ja keho lepoa suoriutuakseen matkanteosta. (Kosunen 2011.) Merkitystä on luonnollisesti myös palveluilla. Erinomaista olisi, jos reitin varrella ei ole osuuksia, joilta ei löydy majoituspaikkaa vähintään 10 kilometrin välein ja mahdollisuutta saada ruokaa vähintään 5 kilometrin välein. Hyväksi reittiosuuksia voidaan kutsua, jos niiltä löytyy majoitusta vähintään 20 kilometrin välein ja ruokaa saa ostettua vähintään 10 kilometrin välein. Tyydyttäväksi luokitellaan reittiosuus, jolla on mahdollisuus majoittua vähintään 40 kilometrin välein ja ruokaa saa

hankittua vähintään 20 kilometrin välein. Jos mikään edellä mainituista ehdoista ei täyty, kyseessä on pyörämatkailuun huonosti soveltuva reittiosuus. (Bodor 2011.)

3.2.3 Pyöräilyn terveys- ja ympäristövaikutukset

Pyöräilyllä on paljon myönteisiä vaikutuksia ihmisen terveyteen ja kuntoon. Pyöräily sopii kaikenkuntoisille ja painoisille. Pyöräily on liiallisesta painosta kärsiville hyvä kuntoilumuoto, koska siinä eivät nivelet rasitu. Fyysinen kunto ei myöskään muodostu ongelmaksi, koska pyöräilijä itse määrää vauhdin oman jaksamisensa mukaan. (Punainen Risti 2012.) Suositusten mukaan 30 minuuttia päivässä on sopiva aika, jotta kunto kohenee (Dolceta 2012). Tämän ei tarvitse olla yhtäjaksoista toimintaa, vaan se voi koostua esimerkiksi kolmesta 10 minuutin jaksosta.

Fyysisen kunnan kohenemisen ja painonhallinnan lisäksi säännöllisen pyöräilyn myönteisiä vaikutuksia terveyteen ovat sydän- ja verisuonitautien, diabeteksen ja korkean verenpaineen riskin pieneneminen sekä veren rasvakoostumuksen säätelyn helpottuminen. (Suomen Latu 2012b.) Näiden hyötyjen lisäksi pyöräilystä on hyötyä luuston, nivelten ja lihasten hyvinvoinnille. Pyöräily kuluttaa kaloreita suhteellisen tehokkaasti, koska siinä töitä tekevät lähinnä kehon suuret lihakset kuten pakara-, reisi- ja pohjelihakset sekä jonkin verran keskivartalon lihakset. Mitä rankempaa reittiä polkee, sitä enemmän työtä tekevät myös ylävartalon lihakset. (Dolceta 2012.)

Ympäristön kannalta pyöräily on kannattava liikkumismuoto. Polkupyörällä kulkuvälineenä voi olla huomattava merkitys ilmansaasteiden vähentämisessä. (European Cyclists' Federation 2009.) Poikkeuksen tähän tuo sähköavusteinen polkupyörä, joka nimensä mukaisesti toimii osittain sähkön voimalla (Hakala, Lehtosalo, Leppälä, Myllymäki, Mäkilä, Näsärö & Ylhäisi 2011).

Pyöräilyllä on myös ympäristöä kuormittava vaikutus. Ensiksi mainittakoon pyörien osien valmistus, jossa ympäristölle haitallisimmat vaikutukset tulevat energiankulutuksesta ja rakennuksista. Energiankulutuksen haitallisia vaikutuksia voidaan pienentää tehostamalla sähkön, lämmön ja veden kulutusta tehtaissa sekä siirtymällä uusiutuviin energialähteisiin. Merkitystä on myös pyörien materiaaleilla. Alumiininen pyörä on

kevyempi kuin vastaava teräksestä valmistettu pyörä, mutta teräksisen pyörän valmistaminen on ympäristön kannalta viisaampaa. (Hakkarainen, Lettenmeier & Saari 2005, 42.) Pyöräteiden rakentamisesta aiheutuu ympäristön kuormittumista. Täytyy kuitenkin ottaa huomioon, että nämä haittavaikutukset ovat huomattavasti pienempiä verrattuna moottoroituihin kulkuvälineisiin. (Hakala ym. 2011.)

Yleisen viihtyvyyden kannalta pyöräily on erinomainen vaihtoehto muulle liikenteelle, koska siitä ei aiheudu meluhaittoja kenellekään. Pyöräily liikkumismuotona säästää tilaa ympäristössä. Yksinkertainen fakta on, että pyörä on paljon pienempi kuin esimerkiksi auto. Pyörätielle mahtuu moninkertaisesti pyöräilijöitä verrattuna siihen kuinka paljon vastaavan pituiselle osuudelle autotietä mahtuu autoilijoita. Toinen tilaan liittyvä asia on pysäköinti. Pyöriä varten ei tarvitse rakentaa suuria parkkialueita. (Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry 2012c.) Pyöräilyn tuomista ympäristöhyödyistä huolimatta pyörällä tehtyjen matkojen osuus kaikista Suomessa tehtävistä matkoista on vain noin 12 prosenttia. Suurimpia syitä tähän ovat kuljettavien matkojen pituudet ja mukavuudenhalu. (Hakala ym. 2011.)

4 Pyörämatkailun kehittäminen

4.1 Syitä pyörämatkailun kehittämiseksi

Pyörämatkailua tulisi kehittää hyvin pitkälti samoista syistä kuin matkailua ylipäänsä. Näitä syitä ovat matkailun merkitys kansantaloudelle, matkailun työllistävät vaikutukset, taloudelliset vaikutukset alueellisesti sekä alan kasvupotentiaali (Työ- ja elinkeinoministeriö 2010). Pyörämatkailu on Suomessa vielä niin pienimuotoista, että kehitystä tarvitaan ehdottomasti. Kehitykselle on olemassa kuitenkin hyvät lähtökohdat. Suomessa on hyvät pyöräilykartat sekä runsaasti valtakunnallisia ja alueellisia pyörämatkailureittejä. Kansainväliset Eurovelo -reitit ovat tulevaisuudessa merkittäviä, koska niitä tullaan markkinoimaan Euroopan laajuisesti. (Matkailun edistämiskeskus 2009.) Huomioimisen arvoista on myös se, että Suomesta löytyy yhteensä noin 16 000 kilometriä kevyen liikenteen väyliä (Pyöräilykuntien verkosto ry 2012f).

Euroopan unionin matkailupolitiikkaan kuuluu edistää kestäväää kasvua (European Parliament 2009). Euroopan unioni on asettanut kolme tavoitetta kestäväälle kasvulle. Vuoteen 2020 mennessä on tarkoitus vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 20 prosentilla verrattuna vuoteen 1990. Mahdollisesti jopa 30 prosentin vähennys on mahdollista, jos saadaan aikaan maailmanlaajuisesti pitävä sopimus asiasta. Toinen tavoite on korottaa uusiutuvien energialähteiden osuus 20 prosenttiin. Kolmantena tavoitteena on parantaa energiatehokkuutta 20 prosenttia. (Euroopan komissio 2012.) Tästä näkökulmasta pyörämatkailu edustaa juuri oikeanlaista kehityssuuntausta.

Matkailualan merkittävimmät palveluntarjoajat löytyvät majoittumisen ja ravintolapalveluiden saralta (Työ- ja elinkeinoministeriö 2010). Juuri nämä kaksi ovat erittäin tärkeitä pyörämatkailijoille, koska pyöräilijät luonnollisesti tarvitsevat tietyn väliajoin lepoa ja ravintoa. Omaan kokemukseeni kansainvälisistä pyörämatkailureiteistä EuroVelo 13 Iron Curtain Trailistä ja EuroVelo 10:stä pohjautuen Suomesta löytyy alueita, joilla palveluita on liian vähän. Pyöräilyyn sopimattomasta osuudesta voidaan puhua silloin, jos reitiltä löytyy paikkoja, joissa majoituksesta toiseen on matkaa yli 40 kilometriä ja ravintolasta, pubista tai kaupasta toiseen yli 20 kilometriä (Bodor 2011). Esimerkiksi EuroVelo 10 -pyörämatkailureitin osuudella Porvoo-Loviisa ylittyy sallitut etäisyydet niin majoituksen kuin ravinnon saatavuudenkin osalta.

Matkailun merkityksestä kansantaloudelle kertoo muun muassa se, että vuonna 2009 valtion keräämistä veroista ja veroluonteisista maksuista 5,4 prosenttia tuli matkailutoimialoilta. Kokonaiskulutus matkailualalla vuonna 2007 kohosi 11 miljardiin euroon, josta vajaa kolmannes tuli ulkomaalaisilta matkailijoilta. Tämä kertoo kotimaisten matkailijoiden tärkeydestä. Tulevaisuudessa on kuitenkin panostettava enemmän ulkomaiisiin matkailijoihin, koska potentiaalisia asiakkaita on paljon. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2010.) Pyöräilyssä EuroVelo -pyörämatkailureitit ovat tältä pohjalta ajateltuna juuri oikean suuntaista kehitystä.

Matkailun työllistävä vaikutus puolestaan näkyy siinä, että vuonna 2007 5,2 prosenttia työllisestä työvoimasta työskenteli matkailualalla. Työntekijämäärien kehitys on vuosina 1995–2008 ollut voimakasta. Tuona kyseisenä ajanjaksona alan työntekijöiden määrä kasvoi peräti 37 prosenttia. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2010.) Tärkeässä roolissa pyörämatkailun kehittämässä on palveluiden parantamisella (Matkailun edistämiskeskus

2009). Yhtälö pyörämatkailun kehittämisen ja palveluiden parantamisen välillä ei ole yksinkertainen. Toisaalta palvelutarjontaa tulisi ensin parantaa, jotta pyörämatkailijoita olisi helpompi houkutella. Toisaalta taas ensin pitäisi olla selkeää kysyntää matkailijoiden suunnalta, jotta palveluntarjoajien kannattaisi harjoittaa yritystoimintaa alueilla, joilla itsessään ei ole juurikaan kysyntää.

Alueellisesti matkailu vaikuttaa monin tavoin myönteisesti. Matkailijat luovat kysyntää monenlaisille palveluille. Tätä kautta palvelurakenteesta muodostuu monipuolisempi, työpaikkoja tulee lisää ja verotulot lisääntyvät. Alueisiin vaikuttaa myönteisesti myös se, että monet matkailukeskittymät ovat muodostuneet syrjään kasvukeskuksista katsottuna. Tästä seuraa se, että nämä alueet pysyvät paremmin kauttaaltaan elinvoimaisina. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2010.) Pyörämatkailun kehittämisen kannalta juuri tällainen suunta on erittäin myönteinen, koska tällöin liian pitkät palveluttomat osuudet reiteillä vähentyvät.

4.2 Pyörämatkailureittien kehittämisen työkalut

4.2.1 Google Maps

Google Maps on sovellus, jossa voi selata ja luoda karttoja. Sovelluksen käyttäminen vaatii Internet-yhteyden. (Google 2012a.) Kyseinen sovellus on erittäin keskeisessä roolissa opinnäytetyössäni. Tärkeimmät ominaisuudet, joita minä tarvitsen, ovat omien karttojen luominen, osoitteiden, reittiohjeiden, yritysten ja paikkojen hakujen tekeminen sekä reittien ja paikkamerkintöjen lisääminen omiin karttoihin.

Pyörämatkailureittien kehittämiseen Google Maps soveltuu monestakin syystä. Ensimmäkin se on kätevä reittien luomiseen. Reittien yhteyteen on yksinkertaista lisätä palveluita, nähtävyyksiä tai muita haluttuja merkintöjä. Lisäksi Google Mapsilla luoduista reittiosuuksista on helppo lisätä linkit esimerkiksi www.pyorailensuomessa.fi sivustolle. Sieltä pääsee jokainen halukas selaamaan luotuja reittiosuuksia.

Omien karttojen luominen on yksinkertaista. Googlen etusivulta klikataan ensin kohtaa ”Kartat”, ja seuraavaksi ”Omat paikat” ja sieltä ”Luo kartta”. Tämän jälkeen on kirjaututtava sisään omaan Google-tiliin. Sitten kirjoitetaan kartalle nimi kohtaan ”Otsikko” sekä mahdollinen kuvaus alla olevaan kenttään. Seuraavaksi vielä tallennus, jonka jälkeen kartta on valmis. (Google 2012b.)

Osoitteiden, yritysten ja paikkojen hakeminen Google Mapsissa on helppoa. Hakukenttään kirjoitetaan etsittävä osoite tai yrityksen tai paikan nimi, ja klikataan hakua (Google 2012c). Reittiohjeiden hakeminen Google Mapsissa onnistuu vaivattomasti. Tarvitsee vain klikata ”Hae reittiohjeet”, syöttää tiedot mistä mihin reitin halutaan kulkevan, jonka jälkeen pitää klikata ”Reittiohjihaku” (Google 2012d). Reittiohjeita pystyy myös muokkaamaan. Reitille on mahdollista lisätä useampia määränpäitä. Google Mapsin ehdottamaa reittiä voi muokata vetämällä reittiä hiiren avulla paremmin itselle sopivalle tielle. Reitti tallennetaan klikkaamalla ”Tallenna omiin karttoihin”. (Google 2012e.)

Kokemukseni perusteella voin kuitenkin sanoa, että Google Maps ei ole täydellinen sovellus, koska se ei tunne kaikkia pieniä teitä. Tähän ongelmaan sopii hyvin ratkaisuksi Scribble Maps. Kyseinen Internet-sivusto on kätevä lisä karttojen tekemiseen. Sinne voi syöttää oman Google Maps -kartan linkin ja tuoda sen työstettäväksi. Tämän jälkeen voi itse piirtää reitin kulkemaan myös sieltä, missä teitä ei näy. Seuraavaksi tallennetaan muokattu kartta KML-muotoon omalle tietokoneelle, josta sen voi kätevästi ladata Google Mapsiin. Tällä tavoin reitin saa kulkemaan juuri sieltä mistä sen haluaa kulkevan. (52 Stairs Studio Inc. 2011.)

Paikkamerkintöjä lisätään siten, että ensin haetaan esimerkiksi osoitetta. Haun jälkeen kyseisen paikan voi merkitä omalle kartalle valitsemalla tietoikkunasta ”Tallenna kohteeseen...” ja klikkaamalla näytölle ilmestyvästä valikosta karttaa, jolle haluat kohteen lisätä. Tämän jälkeen voi halutessaan muokata lisätyn paikan otsikkoa tai kuvausta. (Google 2012f.) Paikkamerkinnän kartalla näkyvää symbolia on mahdollista vaihtaa. Laajan valikoiman erilaisia symboleja löytää Map Icons Collectionista (Mollet 2012).

4.2.2 Muut työkalut

Kun reittiosuus on valmis, siitä on hyvä saada palautetta. Yksi keino on käydä reittiosuus läpi pyöräilyasiantuntijan kanssa. Toinen mahdollisuus on laatia sähköpostikysely European Cyclists' Federationin reittikriteerien pohjalta ja lähettää se paikallisille pyöräily- ja matkailutoimijoille. Heiltä saa arvokasta paikallista tietämystä.

Palautteen hankkimisen lisäksi on olemassa muitakin työkaluja pyörämatkailun kehittämiseen. Jos käytettävissä on riittävästi resursseja, on hyvä suorittaa kenttätutkimusta joko pyörällä tai autolla. Pyörällä liikkuminen on siinä mielessä parempi vaihtoehto, että silloin reitistä saa aidon kuvan nimenomaan pyöräilijän näkökulmasta. Toisaalta taas ajan säästämiseksi auto on parempi työväline. Kenttätutkimuksessa on tarkoitus tehdä havaintoja maastosta esimerkiksi onko reitillä paljon mäkiä tai millaisia ovat teiden pinnat. Havaintojen tueksi tulee ottaa myös valokuvia. Sekä tehdyt havainnot että valokuvat auttavat myöhemmin reittiosuusten arvioinnissa. Niiden pohjalta voi olla tarpeen tehdä myös muutoksia reitin kulkuun.

Pyörämatkailun kehittämisessä voitaisiin hyödyntää myös GPS-paikannusta. GPS-navigointilaitteeseen on mahdollista syöttää tarkat sijainnit kiinnostavista paikoista kuten palveluista ja nähtävyyksistä. Pyörämatkailijan kannalta kiinnostavia ovat tiedot korkeuseroista, jotka GPS-navigointilaitte kertoo.

5 Työskentely käytännössä

5.1 Työskentelyprosessi

Työskentelyni alkoi tapaamisesta Pyöräilykuntien verkosto ry:n hallituksen varapuheenjohtajana toimivan Antero Naskilan tapaamisesta. Kävimme yhdessä läpi mistä Euro Velo 10 -pyörämatkailureitti Suomessa kulkee. Apuna meillä oli Pyöräily GT -kartat 1, 2, 5 ja 6. Tuolloin sovimme, että teen ensin reittiosuudet Helsingistä länteen ja vasta sen jälkeen Helsingistä itään. Lisäksi päätimme, että aluksi luon reittiosuudet Helsingistä Turkuun ilman palveluja ja nähtävyyksiä. Näin toimimme, jotta reitin kulun tarkastami-

nen ja läpikäyminen olisi vaivattomampaa kuin että pitäisi käydä koko reitti kerralla läpi.

Itsenäinen työskentelyni alkoi siitä, että loin Google Mapsiin reittiosuudet Helsingistä Turkuun. Osuuksia syntyi kuusi kappaletta. Kun olin saanut reittiosuudet valmiiksi, lähetin Antero Naskilalle sähköpostitse linkit luomiini reittiosuuksiin. Hän tutustui reittiosuuksiin, teki huomioita ja soitti minulle. Puhelimitse kävimme reittiosuutta läpi ja hän kertoi missä kohtaa reitissä oli korjattavaa. Minä tein puhelun aikana joitain muokkauksia reittiin ja osasta kirjoitin muistiinpanoja. Ennen puhelun loppumista sovimme, että teen loput osuudet Tornioon saakka, jonka jälkeen palaamme asiaan. Tämän jälkeen tein muistiinpanojeni pohjalta loput muutokset reittiosuuksiin.

Seuraavaksi oli vuorossa huomattavasti pidempi matka Turusta Tornioon. Reittiosuuksia kertyi kaiken kaikkiaan edellä mainitut kuusi mukaan lukien 29 kappaletta. Saatuaani reittiosuudet valmiiksi, lähetin jälleen Antero Naskilalle sähköpostitse linkit reittiosuuksista 7-16. En lähettänyt tässä vaiheessa linkkejä kaikista reittiosuuksista, koska minusta oli viisaampaa käydä reittiä läpi pienemmissä kokonaisuuksissa. Antero Naskila tutustui reittiosuuksiin, teki huomioita ja sovimme milloin käymme osuudet puhelimitse läpi. Hän soitti minulle sovittuna aikana ja kävimme hänen huomioidensa pohjalta reittiosuudet läpi. Osan muutoksista tein puhelun aikana ja osasta tein muistiinpanot, joiden pohjalta tein loput muutokset myöhemmin. Sovimme, että etsin palveluita ja nähtävyyksiä Tornionsta Helsinkiin päin. Näin toimimme, jotta Antero Naskila näkisi paitsi luomani reittiosuudet, myös millä tavoin merkitsen palvelut ja nähtävyydet reittiosuuksille 17-29.

Kun olin etsinyt ja merkinnyt palveluita ja nähtävyyksiä reittiosuuksille 17-29, lähetin Antero Naskilalle sähköpostitse linkit kyseisistä osuuksista. Hän tutustui reittiosuuksiin, teki huomioita ja sovimme milloin käymme osuudet läpi puhelimitse. Map Icons Collectionin avulla luotuihin palveluita ja nähtävyyksiä kuvaaviin karttamerkintöihin hän oli tyytyväinen eikä niitä lähdetty muuttamaan. Reittiosuuksiin tulleet muutokset tein puhelun aikana. Puhelun lopuksi sovimme, että seuraava vaihe on etsiä loput palvelut ja nähtävyydet Helsinkiin asti ja lisätä ne reittiosuuksille.

Etsittyäni ja lisättyäni palveluita ja nähtävyyksiä Uuteenkaupunkiin asti, sain puhelun Pyöräilykuntien verkosto ry:n toiminnanjohtajalta Matti Hirvoselta. Keskustelimme miten työ on edennyt ja aikataulusta. European Cyclists' Federationista oli kysely työn etenemisestä ja sovimme, että merkitsen heidän tietokantaansa jo siinä vaiheessa kaikki siihen mennessä hankkimani tiedot. Keskeytin palveluiden ja nähtävyyksien etsimisen ja merkitsemisen ja merkitsin kaikki siihen mennessä hankkimani tiedot European Cyclists' Federationin tietokantaan. Tämän jälkeen etsin ja merkitsin loput palvelut ja nähtävyydet Helsinkiin saakka.

Saatuani Helsingistä länteen kulkevat reittiosuudet palveluineen ja nähtävyyksineen valmiiksi, aloin luoda reittiosuuksia Helsingistä itään. Välille Helsinki-Vaalimaa osuuksia syntyi kuusi kappaletta. Kun olin saanut luotua kyseiset reittiosuudet, lähetin linkit osuuksista Antero Naskilalle. Hän tutustui niihin, teki huomioita ja sovimme, että kävisimme osuudet läpi puhelimitse. Puhelun aikana tein muutokset reittiosuuksiin hänen huomioidensa mukaisesti. Sovimme, että seuraavaksi etsin näille reittiosuuksille palvelut ja nähtävyydet.

Etsittyäni viimeisille kuudelle reittiosuudelle palvelut ja nähtävyydet, oli käytännön osuus Google Mapsin osalta lähes valmis. Kysyin vielä sähköpostitse Antero Naskilalta ja Matti Hirvoselta molemmilta olisiko heillä huomautuksia tai kehitysehdotuksia. Heillä ei ollut mitään huomautettavaa eikä kehitysehdotuksia.

Tämän jälkeen siirryin kokonaan European Cyclists' Federationin tietokannan pariin. Merkitsin sinne kaikki loput siihen mennessä hankkimani tiedot. Seuraavaksi etsin lisää tarvittavia tietoja kuten esimerkiksi tietoja julkisesta liikenteestä ja merkitsin myös ne tiedot tietokantaan. Käytännön osuus työskentelystä tuli tässä vaiheessa valmiiksi.

5.2 Reittiosuuksien luominen

Seuraavalla sivulla olevasta kuvasta 3 näkyy Suomen osuus EuroVelo 10 -pyörämatkailureitistä. Suomen osuus on kokonaisuudessaan 1661 kilometriä, joka on Ruotsin jälkeen toiseksi pisin maaosuus. Suomen osuus alkaa Venäjän ja Suomen rajalta Vaalimaalta ja päättyy Tornioon Suomen ja Ruotsin rajalle.



Kuva 3. Suomen osuus EuroVelo 10 -reitistä.

Yllä olevassa kuvassa 3 näkyvä EuroVelo 10 -reitti on jaettu 29 reittiosuuteen. Näistä kaikista löytyy print screen -toiminnon avulla tehdyt kartat opinnäytetyöni liitteistä. Seuraavaksi kerron kuinka jokaisesta reittiosuudesta tuli sellaisia kuin ne nyt ovat. Reittiosuuksien nimien logiikka on yksinkertainen. EV10 tulee EuroVelo 10:stä, FIN Suomesta ja Western/Eastern siitä, onko kyseessä läntinen vai itäinen osuus. Lisäksi osuuden nimestä selviää osuuden numero, aloituspiste, päätepiste sekä osuuden pituus.

Reittiosuuksien luominen perustuu European Cyclists' Federationin kriteereihin. Reittiosuuksien tulisi olla pituudeltaan maksimissaan 80 kilometriä pitkiä. Tavallisesti reittiosuudet alkavat ja päättyvät kaupunkeihin tai muihin palvelukeskittymiin. Poikkeuksena kuitenkin reitti katkeaa aina kun vastaan tulee toisen hallintoalueen raja. Palvelut ja nähtävyydet saavat sijaita maksimissaan viiden kilometrin etäisyydellä reitistä. Reitillä pitää myös välttää runsasliikenteisiä teitä ja suosia pyöräteitä aina kun mahdollista.

EV10 FIN Western Section 1: Helsinki - Espoo 11 km

Aloituspisteeksi tuli toimeksiantajan ohjeistamana kauppatori Helsingissä. Ensimmäinen osuus on suhteellisen lyhyt, vain 11 kilometriä. Tämä johtuu siitä, että reitin tulee European Cyclists' Federationin kriteerien mukaisesti pysähtyä, kun vastaan tulee kaupunki tai jokin muu palvelukeskittymä. Tämä osuus päättyy Helsingin ja Espoon rajalle. Kaikenlaisia palveluja löytyy runsaasti. Nähtävyyksien kirjo tällä osuudella on hyvin laaja. Reitin luomisessa käytin apuna Scribble Mapsia, koska kaikkia teitä ei Google Mapsista löytynyt.

EV10 FIN Western Section 2: Espoo - Kirkkonummi 41 km

Toinen osuus oli reitin luomisen kannalta yksi ongelmallisimmista. Reitti oli kokonaisuudessaan luotava Scribble Mapsia käyttämällä, koska Google Mapsin kartoissa oli niin paljon puutteita. Kirkkonummi oli luonnollinen ratkaisu osuuden päätepisteeksi, koska seuraavaan palvelukeskittymään olisi tullut liian pitkä matka. Palveluja reitin varrelta löytyy muuten suhteellisen tasaisesti, mutta majoituspalvelut ovat keskittyneet osuuden ensimmäiselle puoliskolle. Osuuden nähtävyydet sijaitsevat Espoossa.

EV10 FIN Western Section 3: Kirkkonummi - Tammisaari 81 km

Reittiosuus Kirkkonummelta Tammisaareen on koko Suomen osuuden kolmanneksi pisin. Periaatteessa reittiosuuden maksimipituus on 80 kilometriä, mutta yhden kilometrin takia ei ollut järkevää rikkoa muuten soveltuvaa osuutta kahtia. Palveluja ja nähtävyyksiä on tasaisin väliajoin.

EV10 FIN Western Section 4: Tammisaari - Finland Proper region border 27 km

Tammisaaren jälkeen reitti pysähtyy Varsinais-Suomen rajalle. Näin piti toimia, koska European Cyclists' Federationin kriteereissä ohjeistetaan siten, että reitti tulee katkaista kun tullaan toisen hallintoalueen rajalle. Palveluja on vähän: yksi huoltoasema, yksi aamiaismajoitus, kaksi kahvilaa ja yksi kauppa.

EV10 FIN Western Section 5: Finland Proper region border - Salo 51 km

Tämä osuus oli kaikin puolin hyvin yksinkertainen. Sopivan etäisyyden päässä oli seuraava kaupunki eli Salo palveluineen. Palveluja ja nähtävyyksiä löytyy Salon keskustan lisäksi myös reitin varrelta tasaisesti.

EV10 FIN Western Section 6: Salo - Turku 60 km

Salosta loin reitin suoraan Turkuun. Reitin olisi periaatteessa voinut katkaista Paimiossa tai Kaarinassa, mutta tällainen ratkaisu oli mielestäni järkevintä. Paimio ja Kaarina ovat toki kaupunkeja ja niiden kohdalla pitäisi reitti katkaista, mutta tässä kohtaa käytin omaa harkintaani. 60 kilometrin pituisen reittiosuuden jakaminen kolmeen osaan ei olisi hyödyttänyt mitään. Siitä olisi vain syntynyt kaksi reittiosuutta enemmän. Kriteereissä oleva kohta reitin katkaisemisesta kaupunkien tullessa vastaan ei tulisi joka kohdassa olla kiveen hakattu. Mielestäni tulee ottaa huomioon myös palveluntarjoajien määrä kaupungissa sekä reitin kokonaiskuva. Näiden seikkojen pohjalta tein oman päätökseni reittiosuuden viemisestä Salosta Turkuun. Palveluja ja nähtävyyksiä on tällä reittiosuudella tarjolla paljon.

EV10 FIN Western Section 7: Turku - Naantali 17 km

Turusta Naantaliin kulkeva osuus on vain 17 kilometriä, mutta siihen löytyy kolme perustetta. Ensinnäkin Naantali on kaupunki. Toiseksi siellä on paljon palveluja. Kolmas syy on se, että matkaa seuraavaan kaupunkiin eli Uuteenkaupunkiin olisi kertynyt 97 kilometriä. Se olisi ollut liian pitkä reittiosuus. Osuudelta löytyy melko vähän nähtävyyksiä.

EV10 FIN Western Section 8: Naantali - Uusikaupunki 80 km

Kahdeksannen osuuden päätepisteeksi oli helppo valita Uusikaupunki, koska se on Naantalin jälkeen ensimmäinen kaupunki ja sinne on juuri sopiva etäisyys. Itse reitin luominen poikkesi kaikista muista osuuksista. Tämä on ainoa osuus, jossa reitti kulkee lyhyen matkan vesiteitse eli lautalla. Tämä ei ollut minun päätökseni vaan ohjeistus tuli toimeksiantajalta. Vesiteitse kulkevan osuuden vuoksi käytin reitin luomisessa Scribble Mapsia. Tältä osuudelta löytyy suhteellisen paljon palveluja, mutta niiden etäisyydet ovat paikoitellen melko pitkiä. Nähtävyyksiä on vain yksi, Kultaranta, heti osuuden alussa.

EV10 FIN Western Section 9: Uusikaupunki - Satakunta region border 34 km

Tämä osuus katkeaa Satakunnan rajan tullessa vastaan. Palveluja löytyy ainoastaan majoitusyritysten tarjoamina. Automuseo Uudessakaupungissa on osuuden ainoa nähtävyyys.

EV10 FIN Western Section 10: Satakunta gerion border - Rauma 20 km

Seuraavaksi reitti jatkuu Raumalle. Rauma luonnollisesti katkaisee reitin, koska se on kaupunki ja sieltä löytyy paljon palveluja. Rauman keskustan lisäksi reitin varrelta löytyy muutamia palveluja. Nähtävyydet ovat keskittyneet Raumalle.

EV10 FIN Western Section 11: Rauma - Eurajoki 23 km

Aluksi aion viedä tämän osuuden suoraan Poriin asti, mutta osuudesta olisi tullut turhan pitkä. Näin ollen päädyin katkaisemaan reitin Eurajoelle. Osuudella on vain vähän palveluja lukuun ottamatta Eurajokea, josta löytyy muutama yritys. Liinmaan linna on osuuden ainoa nähtävyys.

EV10 FIN Western Section 12: Eurajoki - Pori 62 km

Pori oli itsestään selvä päätepiste tälle osuudelle, koska se on kaupunki ja sieltä löytyy paljon palveluja. Toisekseen matkaa seuraavaan mahdolliseen päätepiisteeseen kertyisi liikaa. Palveluja on kohtuullisen hyvin tarjolla, mutta ne ovat keskittyneet suurin piirtein reitin puoliväliin Luvialle ja loppuun Poriin. Tästä johtuen etäisyydet palvelujen välillä muodostuvat pitkiksi. Nähtävyyksiä löytyy Eurajoelta ja Porista.

EV10 FIN Western Section 13: Pori - Ostrobothnia region border 84 km

Tämä on Suomessa kulkevista reittiosuuksista pisin. 84 kilometriä on vähän liian pitkä, mutta vaihtoehdot olivat melko vähissä. Reitin olisi voinut katkaista aikaisemmin Merikarviassa, mutta päädyin tähän ratkaisuun pitääkseni osuuksien lukumäärän mahdollisimman pienenä. Tällä osuudella jouduin turvautumaan myös Scribble Mapsin apuun, jotta reitti saatiin Yyterissä kulkemaan halutulla tavalla. Palveluja on osuuden alussa tarjolla paljon. Sen jälkeen matkaa seuraavaan palvelukeskittymään Merikarvialle kertyy kymmeniä kilometrejä, jonka aikana palveluja tarjoaa vain yksi kahvila. Merikarvian jälkeen palveluja ei ole. Nähtävyydet reittiosuudelta puuttuvat kokonaan.

EV10 FIN Western Section 14: Ostrobothnia region border - Kristiinan kaupunki 53 km

Kristiinan kaupunki palveluineen oli sopivan etäisyyden päässä ja näin ollen siitä tuli tämän osuuden päätepiste. Palvelut sijaitsevat pääosin osuuden lopussa, reitin varrelta löytyy kaksi majoitusta tarjoavaa yritystä. Ainoa nähtävyys on Kristiinankaupungin Merimuseo.

EV10 FIN Western Section 15: Kristiinan kaupunki - Närpiö 35 km

Tässä kohtaa käytin jälleen omaa harkintaani. Päädyin viemään reitin Närpiöön. Toinen vaihtoehto olisi ollut katkaista reitti jo Kaskisessa. Tästä olisi syntynyt kaksi turhan lyhyttä osuutta peräkkäin, joten päätin luoda yhden 35 kilometrin pituisen osuuden, jonka päätepisteeksi siis tuli Närpiö. Osuuden palvelut ovat keskittyneet Kaskiselle ja Närpiöön. Nähtävyyksiä löytyy kaksi, Carlsron museo osuuden alussa ja Öjskogsparkenin museoalue osuuden lopussa.

EV10 FIN Western Section 16: Närpiö - Maalahti 77 km

Olisin halunnut luoda tämän osuuden suoraan Vaasaan asti, mutta kilometrejä olisi tullut liikaa, joten katkaisin osuuden Maalahden kohdalla. Tämä osuus oli siinä mielessä ongelmallinen luoda, että palveluja oli vähän ja etäisyydet pitkiä. Vaasaan asti ei voitu jatkaa ja johonkin oli vain pakko katkaista osuus. Palveluja löytyy melko vähän ja etäisyydet ovat pitkiä. Nähtävyyksiä ei tällä osuudella ole.

EV10 FIN Western Section 17: Maalahti - Vaasa 26 km

Tässä osuudessa ei ollut mitään epäselvyyksiä, ainoa vaihtoehto oli luoda reittiosuus, joka päättyy Vaasaan. Vaasaan tullessa Google Maps ei tunne kaikkia teitä, joten käytin Scribble Mapsia apunani. Palveluja ja nähtävyyksiä on tarjolla runsaasti.

EV10 FIN Western Section 18: Vaasa - Oravainen 71 km

Vaasasta olisi ollut palveluiden kannalta ihanteellisinta jos olisi voitu viedä reitti suoraan Pietarsaaren, mutta sinne oli lähes puolet liian pitkä matka. Päädyin katkaisemaan reitin suurin piirtein näiden kahden kaupungin puoliväliin Oravaiseen, koska täten tämä ja seuraava osuus ovat sopivan mittaisia. Osuuden pituuteen nähden on suhteellisen vähän palveluja ja nähtävyyksiä.

EV10 FIN Western Section 19: Oravainen - Pietarsaari 66 km

Osuuden pituus ja päätepiste määräytyi jo edellisellä osuudella. Pietarsaari palveluineen oli tälle osuudelle itsestään selvä päätepiste. Palvelut keskittyvät suurimmaksi osaksi Pietarsaaren osuuden loppuun. Matkalta löytyy palvelukeskittymä myös Uusikaarlepyystä. Nähtävyydet jakautuvat tasaisesti koko osuudelle.

EV10 FIN Western Section 20: Pietarsaari - Central Ostrobothnia border 25 km

Reitti katkeaa, koska vastaan tulee Keski-Pohjanmaan raja. Palveluja on vain vähän: yksi kahvila ja kaksi majoitusyritystä. Nähtävyyksiä löytyy kolme: yksi alusta, yksi keskivaiheilta ja yksi osuuden lopusta.

EV10 FIN Western Section 21: Central Ostrobothnia border - Kokkola 24 km

Keski-Pohjanmaan rajalta matka vie seuraavaan kaupunkiin Kokkolaan, johon reitti luonnollisesti katkeaa. Palveluja ja nähtävyyksiä on paljon ja ne kaikki löytyvät osuuden lopusta Kokkolasta.

EV10 FIN Western Section 22: Kokkola - Northern Ostrobothnia border 47 km

Kokkolan jälkeen reitti on katkaistava, koska tullaan Pohjois-Pohjanmaan rajalle. Palveluja löytyy kohtuullisesti, mutta etäisyydet paikoitellen melko pitkiä. Ainoa nähtävyys on Lohtajan kotiseutumuseo.

EV10 FIN Western Section 23: Northern Ostrobothnia border - Kalajoki 46 km

Kalajoki palveluineen on sopivan etäisyyden päässä, joten reitti väistämättä katkeaa siellä. Paljon palveluja, mutta ne ovat jakautuneet melko epätasaisesti. Alussa on palveluja, mutta sitten suurin piirtein puoliväliin asti palveluja ei ole. Sen jälkeen Palveluja on hyvin tarjolla. Nähtävyyksiä löytyy kolme.

EV10 FIN Western Section 24: Kalajoki - Raahе 83 km

Matkaa Raahеen kertyy hieman liikaa, mutta päätin joka tapauksessa luoda reitin suoraan sinne. Se on tässä kohtaa luonnollisin vaihtoehto eikä voinut jäädä kolmesta kilometristä kiinni. Matkan varrelta löytyy vain vähän palveluja ja etäisyydet ovat pitkiä. Raahessa palveluja on paljon. Nähtävyyksiä löytyy osuuden jälkimmäiseltä puoliskolta suhteellisen paljon.

EV10 FIN Western Section 25: Raahе - Liminka 73 km

Minulla oli kaksi syytä luoda tama reittiosuus kulkemaan Raahesta Liminkaan. Ensimmäinen Ouluun olisi tullut liian pitkä matka. Toiseksi Limingasta löytyy pieni palvelukeskittymä, joten siinä on hyvä kohta päätepisteeksi tälle osuudelle. Palveluja on tarjolla kohtalaisesti, mutta harvakseltaan. Nähtävyydet sijaitsevat osuuden alussa ja lopussa.

EV10 FIN Western Section 26: Liminka - Oulu 29 km

Ilman vaihtoehtoja seuraava päätepiste on Oulu. Oulun kokoista kaupunkia ei yksinkertaisesti voi ohittaa katkaisematta reittiä. Osuudella on paljon palveluja ja nähtävyyksiä.

EV10 FIN Western Section 27: Oulu - Kuivaniemi, Lapland border 80 km

Juuri sopivan pituinen reittiosuus, joka päättyy Lapin rajalle. Vaikka reitti on pitkä, siitä huolimatta siinä on tasaisin väliajoin erilaisia palveluja. Nähtävyyksiä löytyy Oulusta ja Iistä.

EV10 FIN Western Section 28: Kuivaniemi, Lapland border - Kemi 46 km

Lapin rajalta loin reitin Kemiin. Etäisyyksiä ajatellen olisin voinut luoda reitin suoraan Tornioon, mutta Kemissä on niin paljon palveluja, että reitti oli viisasta katkaista jo siellä. Palveluja ja nähtävyyksiä löytyy vain osuuden viimeiseltä kolmannekselta.

EV10 FIN Western Section 29: Kemi - Tornio 24 km

Niin sanotun läntisen reitin viimeinen osuus päättyy Tornioon Suomen ja Ruotsin rajalle. Osuudelta löytyy kaksi palvelukeskittymää. Ensimmäinen on Keminmaalla ja toinen Torniossa. Näiden lisäksi reitiltä ei löydy palveluja. Myös nähtävyydet sijaitsevat Keminmaalla ja Torniossa.

EV10 FIN Eastern Section 1: Helsinki - Porvoo 68 km

Porvoon kaupunki palveluineen sijaitsee sopivan etäisyyden päässä. Niin sanotun itäisen reitin ensimmäisellä osuudella palveluja löytyy reitin varrelta hyvin. Missään vaiheessa reittiosuutta ei tule kohtaa, jossa olisi pulaa palveluista. Ennen Porvooseen tuloa Google Mapsista ei löytynyt kaikkia teitä, joten reitin luonnissa piti käyttää apuna Scribble Mapsia. Nähtävyyksiä on erittäin paljon.

EV10 FIN Eastern Section 2: Porvoo - Loviisa 52 km

Porvoosta itään pain mennessä seuraava kaupunki on Loviisa, josta tuli tämän osuuden päätepiste. Palvelut ovat keskittyneet osuuden loppuun Loviisaan. Reitillä varrelta löytyy muutamia palveluja, mutta etäisyydet ovat pitkiä. Nähtävyyksiä löytyy osuuden alusta ja lopusta.

EV10 FIN Eastern Section 3: Loviisa - Kymenlaakso region border 25 km

Reitti katkeaa, koska vastaan tulee Kymenlaakson raja. Palveluja on tarjolla vain vähän ja etäisyydet ovat pitkiä. Ruotsinpyhtäältä osuuden loppupuolelta löytyy nähtävyyksiä.

EV10 FIN Eastern Section 4: Kymenlaakso region border - Kotka 48 km

Kymenlaakson rajalta matkaa reitti kulkee seuraavaan kaupunkiin eli Kotkaan, johon reitti luonnollisesti katkeaa. Palveluja löytyy paljon tasaisin väliajoin. Nähtävyydet sijaitsevat pääosin Kotkassa.

EV10 FIN Eastern Section 5: Kotka - Hamina 24 km

Kotkasta on Haminaan vain 24 kilometriä, mutta runsaan palvelutarjonnan vuoksi Haminasta tuli osuuden päätepiste. Reitin varrelta palveluja löytyy myös tasaisesti. Nähtävyyksiä on sekä Kotkassa että Haminassa.

EV10 FIN Eastern Section 6: Hamina - Vaalimaa 48 km

Tämä on itäisen reitin viimeinen osuus ja katkeaa luonnollisesti Suomen ja Venäjän rajalle. Reitin olisi voinut katkaista vielä Virolahdella, mutta mielestäni ei olisi hyödyttänyt ketään jos olisi luotu yksi kuuden kilometrin pituinen osuus vielä lopuksi. Palveluja on tarjolla tasaisesti koko matkan. Nähtävyyksiä tältä osuudelta ei löydy.

Reittiosuudet ovat keskenään hyvin erilaisia. Osasta palveluja ja nähtävyyksiä löytyy runsaasti. Joissain taas ei ole juurikaan palveluja eikä mitään nähtävyyksiä. Huolellinen matkan suunnittelu etukäteen on tärkeää. Suunnittelussa on hyvä ottaa huomioon reittiosuuksien palveluttomat osuudet, jotta niihin voi matkalla varautua. Kiinnostavimmat nähtävyydet kannattaa myös miettiä etukäteen. Näiden pohjalta voi jakaa reitin sopiviksi päivämatkoiksi.

5.3 Palvelujen ja nähtävyyksien etsiminen

Palveluja ja nähtävyyksiä etsiessäni minulla oli selkeä logiikka. Pääasiallisesti käytin tiedonhankintaan paikkakuntien tai alueiden matkailusivustoja Internetissä sekä suurten kaupallisten organisaatioiden kotisivuja Internetissä. Joiltakin osilta reittiä ei löytynyt matkailusivustoja, joten käytin näillä alueilla apuna myös Eniron yrityshakua.

Syrjäisimmillä reittiosuuksilla Eniron yrityshaku ja Googlen haku olivat ainoat vaihtoehdot löytää palveluja. Pyöräily GT -kartoista löytyi myös joitain palveluja ja nähtävyyksiä. Kokonaisuuden kannalta oli hyvä, että sain palautetta pyöräilyasiantuntijalta Antero Naskilalta. Hänellä oli reitistä omakohtaisia kokemuksia, joiden pohjalta tehdyillä Google hauilla löytyi joitakin yksittäisiä palveluja ja nähtävyyksiä. Tämä koski reittiosuuksia, joilla muutoin oli niukasti palveluja ja nähtävyyksiä.

Palveluja ja nähtävyyksiä etsittäessä piti ottaa huomioon European Cyclists' Federationin ohjeistus. Sen mukaan maksimietäisyys reitiltä on viisi kilometriä. Toinen merkittävä kohta ohjeistuksessa koski isoja kaupunkeja. Niiden palveluja ei ollut syytä merkitä, koska esimerkiksi Helsingissä palveluja on niin paljon, että ne löytyvät muutenkin.

Liitteinä olevissa EV10 Google Maps -kartoissa olevien palveluja ja nähtävyyksiä kuvaavien merkkien selitykset:



Valitsin yllä olevat symbolit siten, että niistä huomaa ensisilmäyksellä, millainen kohde on kyseessä. Värit ovat toisistaan hyvin erottuvia ja sopivat hyvin tuomaan tietynlaista pirteyttä karttoihin. Osa symboleista on hyvinkin perinteisiä, mutta osassa on käytetty mielikuvitusta.

5.4 European Cyclists' Federationin tietokanta

European Cyclists' Federationin tietokannassa reitti on jaettu erilaisiin osiin kun minun tekemät Google Maps -kartat. Tietokannassa osuuksia on vain seitsemän kappaletta. Osuudet kulkevat Virolahdelta Haminaan, Haminasta Kotkaan, Kotkasta Helsinkiin, Helsingistä Turkuun, Turusta Vaasaan, Vaasasta Ouluun ja Oulusta Haaparantaan. Lähestulkoon tämän jaon mukaisesti syötin tiedot tietokantaan. Poikkeuksia tein kaksi: Virolahden sijasta aloitin reitin Vaalimaalta ja Haaparannan sijasta lopetin reitin Tornioon. Näin toimin yksinkertaisesti siitä syystä, että tarkoituksen oli luoda Suomen osuus rajalta rajalle.

Ensimmäiselle välilehdelle tuli yleisiä tietoja reitistä. Ensimmäiseksi tuli maakoodi, tässä tapauksessa FI. Seuraavaksi piti merkitä alue, jolla reitti kulkee. Sitten merkitsin reitin aloitus- ja päätepisteet sekä pituus kilometreissä. Näiden tietojen alapuolella on kenttä reitin kuvausta varten. Siihen lisäsin kyseiselle reitille luomani Google Maps -karttojen nimet ja linkit.

Toinen välilehti koskee reitin infrastruktuuria. Aluksi on kenttä, johon kirjoitin kaikkia reitin varrelta löytyvät nähtävyydet. Seuraavaksi oli merkittävä millaisia teitä reitiltä löytyy ja kuinka paljon kilometreissä. Suomen osuuksilla vaihtoehtoja oli neljä: pyörätie, yleinen vähäliikenteinen asfaltoitu tie, yleinen runsasliikenteinen asfaltoitu tie sekä hiekkatie. Google Mapsin, Pyöräily GT -karttojen ja liikennemääräkarttojen avulla sain selville suurin piirtein oikeat kilometrimäärät. Näiden tietojen jälkeen syötin tiedot tieviitoista, levähdyspaikoista ja automaattisista laskimista. EuroVeloja koskevia tieviittoja ei vielä ole, levähdyspaikkoja on jonkin verran ja automaattiset laskimet puuttuvat. Tämän välilehden lopuksi tulivat vielä tiedot julkisesta liikenteestä. Julkinen liikenne tarkoittaa juna-, linja-auto- ja laivaliikennettä.

Kolmannella välilehdellä käydään läpi millaisia palveluja reitin varrelta löytyy. Palvelut on jaettu yöpymisiin, ruokaan ja juomaan sekä pyöräilijäystävällisiin palveluihin. Yöpymiset -kategoria pitää sisällään laadukkaat hotellit, yksinkertaiset hotellit ja motellit, maatilat ja kotimajoituksen, leirintäalueet sekä mökit ja maatilamajoitukset ilman palveluja. Ruoka ja juoma -kategorista löytyvät ravintolat, kahvilat ja kaupat sekä paikat, joista puhdasta juomavettä. Pyöräilijäystävällisiin palveluihin kuuluu matkatavaroiden

kuljetus, pyörävuokraus, sähköpyörävuokraus, sähköpyörien latauspisteet sekä pyöräkorjaamot ja kaupat. Jokainen kohta arvioitiin erikseen. Vaihtoehtoja oli kolme. Kyseistä palvelua tarjoavia yrityksiä ei ole, niitä löytyy yksi tai muutama tai niitä löytyy paljon. Kommenttikenttään kirjoitin vielä huomautukseksi isot kaupungit, joiden keskuksissa on paljon palveluja, mutta niitä ei ole merkitty Google Maps -karttoihin.

6 Pyörämatkailun tulevaisuus ja kehittämisehdotukset

Pyörämatkailun tulevaisuus näyttää hyvältä. Nykyään on yhä selvemmin ollut havaittavissa ihmisten kasvava kiinnostus ympäristön hyvinvointiin. Suomessa tämä näkyy monella tapaa. Ihmisten huoli maapallon tulevaisuudesta saa monet miettimään, mitä keinoja liikkumiseensa käyttää tai miten lomansa viettää.

Pyörätiet tai pikemminkin niiden puute ovat aivan avainasemassa. Esimerkiksi Joensuussa on muuten mukava pyöräillä, mutta keskustassa pyöräilyä haittaa se, että monissa paikoissa on pakko polkea autojen seassa. Tämä vaikeuttaa mielestäni sekä pyöräilijän että autoilijan liikkumista. Kun ahtaila kaduilla on molemmin puolin autoja pysäköityinä, autoja ajaa molempiin suuntiin ja pyöräilijät polkevat seassa, on kaaos valmis. Autoilijaa ärsyttää, kun pyöräilijä on hidasteena edessä. Pyöräilijän taas on vaikea keskittyä itse polkemiseen, kun joutuu olemaan varuillaan koko ajan. Osittain sama tilanne on myös pyöräiltäessä maanteilla. On oikein mukavaa polkea pyörätietä tai syrjäistä pikkutietä pitkin. Vilkkaasti liikennöidyllä tiellä, 80 tai 100 kilometriä tunnissa ajavien autojen ja rekkojen seassa sen sijaan varsinkin kokemattomampi pyöräilijä ahdistuu.

Viimeisten vuosien aikana ihmisiä on houkutellut auton ratin takaa pyörän selkään taloudelliset asiat. Polttoaineiden hinnat ovat nousseet huimaa vauhtia. Omassa lapsuudessaani 1990-luvun puolivälissä bensiinin hinta oli suurin piirtein puolet alhaisempi kuin nyt. Tällainen muutos todella pistää miettimään, haluaako autolla ajamiseen laittaa niin paljon rahaa, kun pyörällä pääsee ilmaiseksi. Polttoaineissa säästetyille rahoille löytyy varmasti muutakin käyttöä.

Unohtaa ei sovi myöskään terveydellistä näkökulmaa. Pyöräilyn positiiviset terveysvaikutukset sekä pyöräilyn sopivuus kaiken ikäisille ja kokoisille tekee siitä houkuttelevan liikkumismuodon. Fyysisten vaikutusten lisäksi voi olla vaikutuksia myös henkiseen hyvinvointiin. Tietysti fyysisen kunnon kohetessa tuntuu siltä, kuin mieli olisi virkeämpi ja ajatus kulkisi reippaammin. Toinen asia voisi olla sellainen pitkän ajomatkan jälkeinen, itsensä ylittämisen synnyttämä voittaja-olotila. Sellainen olo on aivan mainio vastapaino nykyajan hektisessä ja stressaavassa yhteiskunnassa elämiselle.

Lähtökohta pyörämatkailulle on loistava, koska pyörällä ajaminen on taito, jonka lähes jokainen hallitsee. Pyöräilemään lähteminen onkin sitten kokonaan toinen asia. Pelkääntään koulu- tai työmatkoista puhuttaessa aika harva tosiasiaassa kulkee pyörällä. Pyöräily sinänsä on helppoa ja mukavaa. Kukapa ei nauttisi pyöräilystä kun aurinko paistaa ja on mukavan tasainen matka kuljettavana.

Minkä takia pyöräily sitten ei ole houkutteleva liikkumismuoto. Suurin yksittäinen syy on varmasti mukavuudenhalu. Sääoloista kuulee eniten valitusta: ulkona on kylmä, sataa vettä, ikävä tuuli tai talviset syyt eli liukkaus, pakkanen, lumisade, auraamattomat tiet ja niin edelleen. Kaikki edellä mainitut syyt pätevät yhtä hyvin pyörämatkailuun.

Toisaalta voisi ajatella, että onko pakko pyöräillä päivinä, jolloin esimerkiksi sataa. Silloin voisi vaikkapa tutustua lähemmin sen hetkisen sijaintinsa lähiympäristöön. Tämä tietysti vaatii sen, että matkan aikataulutuksessa on otettua huomioon tällaiset välipäivät pyöräilystä. Kylmästä ilmasta puolestaan selviää hyvin yksinkertaisesti. Täytyy vain pukeutua sään vaatimalla tavalla.

Tarkasteltaessa pyörämatkailun potentiaalia tulevaisuudessa täytyy miettiä missä ollaan menossa, mihin halutaan pyrkiä ja miten tavoitteisiin päästään. Pohdin asiaa puhtaasti omasta näkökulmastani ja koskien pelkästään Suomea. Tällä hetkellä pyörämatkailu on melko pienimuotoista. Tulevaisuuteen katsottaessa Suomen pyörämatkailulla on minulle syntyneen käsityksen mukaan hyvät edellytykset. Toisaalta on otettava huomioon, että suurin osa ihmisistä haluaa kuitenkin pääasiallisesti levätä lomallaan. Uskoisin kuitenkin, että tulevaisuudessa pyörämatkailun suosio tulee kasvamaan ja siitä tulee hyvä lisätulon lähde yrittäjille maassamme.

Pyörämatkailun eteen on tulevaisuudessa kuitenkin tehtävä lujasti töitä. Ei riitä, että sanotaan pyörämatkailulla olevan potentiaalia. Suomessa on paljon tehtävää, jotta pyörämatkailulla olisi paremmat edellytykset kehittyä. Jotta kehitystä voisi tapahtua, on sekä julkisen että yksityisen sektorin oltava mukana tekemässä tarvittavia toimenpiteitä.

Ensimmäiseksi kehitettävien asioiden listalla tulevat pyörätiet. Kuten aiemmin totesin, niitä on aivan liian vähän niin kaupunkien keskustoissa kuin kaupunkien välisillä osuuksilla. Tähän yksinkertainen ratkaisu olisi, että rakennetaan lisää pyöräteitä. Tällöin pyöräilijät ja autoilijat pysyisivät poissa toistensa tieltä ja saisivat kulkea rauhassa omilla väylillään. Tämän toimenpiteen suurin ongelma lienee raha. Tässä taloudellisessa tilanteessa joudutaan jatkuvasti säästämään. Jäljelle jäävät rahat pyritään käyttämään yhteiskunnalle merkittävämpiin asioihin kuten esimerkiksi terveydenhuoltoon. Toivottavasti pidemmällä tulevaisuudessa taloudellinen tilanne Suomessa ja muualla on parempi ja rahoja pystytään sijoittamaan myös pyörätieverkoston kehittämiseen.

Pyöräilijäystävälliset palvelut ovat sellainen todella iso osa-alue, johon pitäisi panostaa paljon nykyistä enemmän. Majoituspalveluista saisi pyöräilijäystävällisiä loppujen lopuksi suhteellisen pienillä toimilla. Ensiksikin polkupyöriä varten olisi hyvä olla kunnolliset säilytys- ja huoltotilat. Tämä ei vaatisi matkailuyrittäjältä ylitsepääsemättömän suuria investointeja, mutta pyörämatkailijalle siitä olisi suurta hyötyä. Toinen asia on polkupyöränpesumahdollisuus. Pesupaikan voisi hyvin sijoittaa samoihin tiloihin säilytys- ja huoltotilojen kanssa. Kolmas kehitysidea liittyy sähköpyöriin. Niiden käyttö on yleistymässä ja siksi olisi hyvä jos majoituspaikasta löytyisi niin sanottu latausasema. Senkin voisi mainiosti sijoittaa säilytys- ja huoltotilojen yhteyteen. Latausasemia voisi tietysti olla muuallakin kuin majoituspaikoissa. Huoltoasemat olisivat mielestäni luonnollinen paikka latausasemille.

Pyöräilijäystävällisyyttä voi majoituksen osalta lähestyä myös siitä näkökulmasta, että tulisi olla enemmän majoitusvaihtoehtoja. Yksi tällainen voisi tulevaisuudessa olla homestay eli kotimajoitus. Siinä yksinkertaisesti majoitutaan paikallisen isäntäperheen luona. Tämä olisi todennäköisesti kallis majoitusvaihtoehto, mutta myös erinomainen tapa tutustua paikallisiin ihmisiin ja kulttuuriin. Pyörämatkailijan budjetille erityisen hyvä majoitusmuoto olisi couchsurfing eli sohasurffaus, joka ei maksa mitään. Tähän liittyy kylläkin sellainen asia, että pitää olla valmis myös majoittamaan matkailijoita

omassa kodissaan. Nämä molemmat vaihtoehdot ovat pienellä budjetilla matkustavilla erinomaisia, mutta Suomessa vielä melko tuntemattomia. Näiden majoitusmuotojen tuominen paremmin tavallisten ihmisten tietoisuuteen lisäisi todennäköisesti myös niiden suosiota.

Pyörämatkailua ylipäänsä pitäisi tehdä ihmisille paremmin tutuksi. Erilaiset tapahtumat voisivat olla hyvä näyteikkuna pyörämatkailulle. Ensimmäiseksi tulee mieleen vuosittain järjestettävät matkamessut Helsingissä. Pyöräilykuntien verkosto ry voisi olla messuilla kertomassa pyöräilystä ja pyörämatkailusta sekä esittelemässä mahdollisia reittejä ja valmiiksi paketoituja matkoja. Paikalla voisi olla myös erilaisia polkupyöriä, joita messuvieraat voisivat kokeilla.

Voisi olla järkevää kehitellä myös jonkinlainen kaupungista toiseen kiertävä tapahtuma, jossa kerrottaisiin samoja asioita kuin matkamessuillakin. Harva kuitenkaan tulee lähteneeksi esimerkiksi Pohjois-Karjalasta Helsinkiin matkamessuille. Sen sijaan omalla paikkakunnalla tai lähistöllä järjestettävään tapahtumaan olisi pienempi kynnys lähteä. Tapahtumaa pitäisi toki myös markkinoida kunnolla, jotta ihmiset ylipäänsä huomaisivat sellaisen olevan tulossa. Itse tapahtuman ei sinänsä tarvitsisi olla kovin suuri. Paikan valinta on paljon tärkeämpi asia. Paikan pitäisi ehdottomasti sijaita keskustassa, koska siellä ihmisiä olisi joka tapauksessa ja pyörämatkailu saisi varmasti näkyvyyttä. Mahdollisia paikkoja voisivat olla esimerkiksi suosituimmat ostoskeskukset. Kävelykadut ja aukiot voisivat myös toimia, koska kyse on kuitenkin ulkoliikunnasta. Huono puoli ulkoilmatapahtumassa on sääolojen aiheuttama riski. Jos sataa vettä, tapahtuma on pilalla.

Pyörämatkailijalle olennaisia palveluja ovat myös pyöräkorjaamot ja pyörävuokraamot. Molempien osalta kehitettävää löytyy. Pyöräkorjaamoja löytyy isoista kaupungeista hyvin, pienemmissä kaupungeissa on jo vaikeampaa löytää pyöräkorjaamoja ja pienemmissä kunnissa ei ole ensimmäistäkään pyöräkorjaamoja. Pyöräkorjaamoja tulisi siis olla enemmän. Ongelma muodostuu tietysti siitä, että ei kenenkään kannata pitää yllä yritystoimintaa, joka ei asiakkaiden vähyden takia ole kannattavaa. Pyöräkorjaamoista olisi hyvä olla ajantasainen koko maan kattava lista. Listassa olisi kuitenkin se huono puoli, että sitä on vaikea pitää ajan tasalla. Itse törmäsin EV13 -hankkeen parissa työskennellessäni www.pyorailensuomessa.fi-sivustolla yhteen pyöräkorjaamoon Kesälahdella. Paikallisilta sain kuulla, että kyseistä pyöräkorjaamoja ei ole enää vuosiin ollut olemassa

ja yrittäjäkin oli jo kuollut. Tästä voidaan tehdä sellainen johtopäätös, että listaa olisi hyvä päivittää edes kerran vuodessa.

Pyöränvuokrauspalvelut ovat omien havaintojeni perusteella Suomessa alkeellisella tasolla. Tällä hetkellä pyörien vuokraustoimintaa harjoittavia yrityksiä löytyy jonkin verran. Niiden tarjoamat palvelut eivät kuitenkaan kauhean hyvin sovellu pyörämatkailijoille, koska pyörä pitäisi myös palauttaa samaan paikkaan takaisin. Suomesta puuttuu kunnollinen koko maan laajuinen pyörävuokraamoverkosto. Pyöräilijän kannalta olisi hienoa, jos voisi esimerkiksi vuokrata polkupyörän Helsingistä ja halutessaan palauttaa sen saman ketjun toiseen vuokraamoon Tornioon. Vielä parempi olisi, jos joku kehittäisi pyörävuokraajien verkoston kattamaan EuroVelo -reitit.

Pyörämatkailua voidaan kehittää myös teknologian keinoin. EuroVelo 13 ja EuroVelo 10 -pyörämatkailureittien luominen Google Mapsiin on yksi tekijä tässä kehityksessä. Seuraavaksi olisi hyvä saada myös kolmas Suomessa kulkeva EuroVelo -reitti eli EuroVelo 11 Google Mapsiin. Luoduista Google Mapseista olisi hyvä saada linkit www.pyoraillensuomessa.fi-sivustolle. European Cyclists' Federationin ylläpitämälle www.eurovelo.org-sivustolle tiedot päivittyivät samalla kun lisäsin tietoja sen tietokantaan. Minusta tämä ei kuitenkaan vielä riitä. Nykyisin Google Mapsiin luotuja karttoja voi hyödyntää tien päällä tulostettuina tai Internetin välityksellä.

Haluaisin jatkossa nähdä enemmän teknologisen osaamisen hyödyntämistä, jota Suomesta varmasti löytyy. Kaikilla pyörämatkailijoilla ei ole halukkuutta kantaa isoa tulosnippua mukanaan eikä se ole myöskään kestävä kehityksen kannalta järkevää. Toisaalta pyörämatkailijalla ei välttämättä ole mahdollisuutta käyttää Internetiä. Tähän voisi ratkaisuna olla Google Mapsien muuntaminen tiedostoiksi sellaiseen muotoon, että ne voisi ladata puhelimeen. Kattava kokonaisuus saataisiin luomalla reittikohtainen tiedostopaketti. Se voisi Google Mapsien lisäksi sisältää enemmän tietoa kaupungeista ja nähtävyyksistä sekä äänitetyn mobiiliopastuksen. Nämä paketit olisi hyvä saada monille kielille. Suomen kielen lisäksi käännökset voisi tehdä esimerkiksi ruotsiksi, englanniksi, saksaksi ja venäjäksi. Monikielisyys olisi tarpeen myös reitin varrella sijaitsevilla nähtävyyksillä. Niiden opasteet ovat usein vain suomeksi eikä ulkomaalainen matkailija sitä todennäköisesti ymmärrä.

Julkinen liikenne kattaa periaatteessa hyvin koko Suomen. Syrjäseuduilla vuoroja tulisi kuitenkin ehdottomasti lisätä. Ei voi olla niin, että joillain seuduilla linja-auto kulkee vain kerran päivässä tai vielä harvemmin. Pyöräilijän kannalta päivittäiset linja-autovuorot olisivat tärkeitä. Aina voi käydä niin, että pyörä hajoaa paikassa, josta voi seuraavaan pyöräkorjaamoon matkaa voi olla kymmeniä kilometrejä. Erityisesti Euro-Velo 10 -pyörämatkailureitin kohdalla merkitystä on myös lauttaliikenteen sujuvuudella. Näin siitä syystä, että läntisellä reittiosuudella kahdeksan on pieni lautalla kuljettava osuus.

Kehitystä tulisi tapahtua palveluissa ylipäätään. Monissa paikoissa joutuu polkemaan eurooppalaisittain pitkiä matkoja ilman mahdollisuutta ostaa ruokaa tai majoittua. Kyse ei ole pelkästään etäisyyksistä. Joissain paikoissa yhden yön yöpyminen ei ole mahdollista. Joissain paikoissa taas pitäisi olla omat liinavaatteet, joiden mukana kantaminen toisi pyörällä liikuttaessa aivan turhaa lisäkuormaa. Palveluiden olemassa olosta ei voi koskaan olla täysin varma. Internetistä palveluja etsittäessä voi löytää jonkin palvelun, mutta paikan päällä joudutaan huomaamaan, että toiminta on loppunut. Tähän ei suoranaisesti auta edellä mainitsemani Google Maps, koska luotuja karttoja tulisi päivittää palveluiden osalta jatkuvasti. Tämä taas vaatisi resursseja, joita jatkuvaan toimintaan on vaikea saada. Pyöräilijän kannalta voisi olla mukavaa, jos palveluntarjoajia olisi myös tavaroiden kuljetuksen alalla.

7 Lopuksi

Uskon, että pyörämatkailulla on edessään valoisa tulevaisuus. Potentiaalisten pyörämatkailijoiden määrään on valtava. Melkein jokainen ihminen osaa ajaa polkupyörällä. Kyse on vain siitä, miten mahdollisimman moni heistä saadaan houkutelua pyörämatkailun pariin. Ihmisiä on erilaisia eikä kaikkia innosta samat houkuttimet. Toiset haluavat elää kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti ja säästää ympäristöä. Jotkut taas voivat innostua kun heille kerrotaan pyöräilyn positiivisista vaikutuksista terveyteen. On myös niitä, joille taloudellisuus merkitsee. Heidät taas voidaan saada mukaan korostamalla, kuinka paljon säästöä syntyy esimerkiksi vuodessa kun vaihtaa auton pyörään. Näitä asioita pitää vain eri keinoin pyrkiä tuomaan ihmisten tietoisuuteen.

Ihmisten houkuttelun lisäksi paljon muutakin pitää tapahtua, jotta pyöräily voi saavuttaa täyden matkailullisen potentiaalinsa. Panostukset tieinfrastruktuuriin, teknologiaan ja palveluihin vaativat resursseja, mutta ilman tekoja on turha odottaa myöskään tuloksia. Itse olen osallistunut tähän kehitystyöhön teknologien saralla nyt kahden reitin osalta ja valmista on tullut. Tästä nähdään, että eri muodoissa tapahtuva yhteistyö ammattikorkeakoulujen ja niiden opiskelijoiden kanssa voi tuottaa paljon tulosta pienin kustannuksin. Asia on loppujen lopuksi hyvin yksinkertainen, kuten elämässä yleensäkin, eihän siitä mitään tule jos ei yritä! Seuraavaksi tulisi luonnollisesti EuroVelo 11 -pyörämatkailureitin vuoro. Pyörämatkailun kannalta olisi mahdollisimman pian saatava sekin reitti samalle kehitysasteelle kahden muun Suomessa kulkevan reitin kanssa.

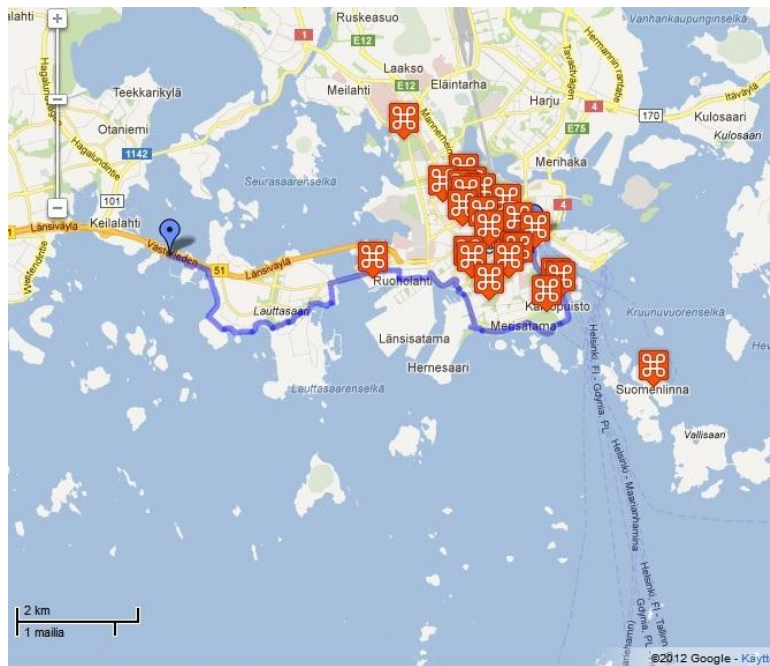
Olen erittäin tyytyväinen, että sain mahdollisuuden tehdä opinnäytetyöni matkailun, tässä tapauksessa pyörämatkailun, kehittämisen parissa. Ammatillisen oppimiseni kannalta opinnäytetyö oli kuin tehty minulle. Sain yhdistettyä projektityöskentelyn ja matkailun kehittämisen. Molemmat ovat sellaisia asioita, joista pidän ja joita haluaisin tehdä myös tulevaisuudessa.

Lähteet

- 52 Stairs Studio Inc. 2011. The Easiest Way to Draw and Share Maps. <http://scribblemaps.com/>. 12.06.2012.
- Bodor, A. 2011. Evaluation criteria of the long distance routes. Julkaisematon hankedokumentti.
- Chazalmartin, S. 2012. Tarkkana liikenteessä. Yhteishyvä 3/2012, 52–53.
- Cramer, M. 2012. Through Europe along the former Iron Curtain. http://www.ironcurtaintrail.eu/en/die_etappen/index.html. 20.03.2012.
- Cycling Europe. 2012a. Eurovelo 10. <http://cyclingeurope.org/the-other-eurovelos/eurovelo-10/>. 20.03.2012.
- Cycling Europe. 2012b. Eurovelo 11. <http://cyclingeurope.org/the-other-eurovelos/eurovelo-11/>. 20.03.2012.
- Cykelfrämjandet. 2010. EuroVelo10 a part of European cycle route network. <http://www.eurovelo10.com/>. 20.03.2012.
- Dolceta. 2012. Pyöräily ja terveys. <http://www.dolceta.eu/suomi/Mod5/Pyoraily-ja-terveys.html>. 07.03.2012.
- Euroopan komissio. 2012. Kestävä kasvu – resurssitehokkaampi, vihreämpi ja kilpailukykyisempi talous. http://ec.europa.eu/europe2020/priorities/sustainable-growth/index_fi.htm. 07.08.2012.
- European Cyclists' Federation. 2009. Future cities are cycling cities! <http://www.ecf.com/wp-content/uploads/2011/10/Future-cities-are-cycling-cities.pdf>. 14.05.2012.
- European Cyclists' Federation. 2010. Cycling facts and figures. <http://www.ecf.com/cycling-facts-and-figures/>. 21.03.2012.
- European Cyclists' Federation. 2012a. Our members. <http://www.ecf.com/our-members/>. 06.06.2012.
- European Cyclists' Federation. 2012b. Manifesto. <http://www.ecf.com/manifesto/>. 06.06.2012.
- European Cyclists' Federation. 2012c. Home. <http://www.eurovelo.org/>. 23.09.2012.
- European Cyclists' Federation. 2012d. Routes. <http://www.eurovelo.org/routes/>. 21.03.2012.
- European Parliament. 2009. The European Cycle Route Network EuroVelo. http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/iron-curtain-trail/files/ep_study_eurovelo_en.pdf. 21.03.2012.
- Google. 2012a. Tervetuloa Google Mapsiin. <http://support.google.com/maps/bin/answer.py?hl=fi&topic=1687350&answer=144352>. 12.06.2012.
- Google. 2012b. Omien karttojen luominen. <http://support.google.com/maps/bin/answer.py?hl=fi&answer=62843&topic=1687289&ctx=topic>. 12.06.2012.
- Google. 2012c. Hakujen tekeminen. <http://support.google.com/maps/bin/answer.py?hl=fi&topic=1687350&answer=144337>. 21.06.2012.
- Google. 2012d. Tietoa reittihjeista. <http://support.google.com/maps/bin/answer.py?hl=fi&answer=144339&ctx=cb&src=cb&cbid=tj8jzy2il4m&cbrank=0>. 12.06.2012.
- Google. 2012e. Reittihjeiden muokkaaminen. <http://support.google.com/maps/bin/answer.py?hl=fi&answer=144357&topic=1687356&ctx=topic>. 12.06.2012.
- Google. 2012f. Karttaominaisuuksien lisääminen. <http://support.google.com/maps/bin/answer.py?hl=fi&answer=144363&ctx=cb&src=cb&cbid=-gizmz5r7hwno>. 12.06.2012.

- Hakala, E., Lehtosalo, T., Leppälä, A., Myllymäki, T., Mäkilä, M., Näsärö, O-P. & Ylhäisi, A. 2011. Matkailun ympäristövaikutukset. http://www.helsinki.fi/henvi/opetus/JMY11/18_Matkailun_ympvaikutukset.pdf. 07.03.2012.
- Hakkarainen, E., Lettenmeier, M. & Saari, A. 2005. Polkupyöräliikenteen aiheuttama luonnonvarojen kulutus Suomessa (PyöräMIPS). Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriö.
- Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry. 2012a. Talvipyöräily. <http://www.jyps.info/pyoraily/lajit/talvipyoraily>. 27.02.2012.
- Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry. 2012b. Retkipyöräily. <http://www.jyps.info/pyoraily/lajit/retkipyoraily>. 01.03.2012.
- Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry. 2012c. Yleistä pyöräilystä. <http://www.jyps.info/pyoraily>. 07.03.2012.
- Kosunen, M. 2011. Pitkähkösti pyörämatkailusta. <http://www.kaupunkifillari.fi/blog/2011/04/11/pitkahkansti-pyoramatkailusta/>. 04.03.2012.
- Larsen, J. E. 2010. EuroVelo 10 A project to promote Cycling and Cycle Tourism in Europe. http://www.bicycle.lt/repository/2010/EuroVelo10_Klaipedoje20100319/Klaipeda_JEL_EuroVelo_and_Denmark.pdf. 20.03.2012.
- Liikenneturva. 2004. Pyörällä liikenteessä. http://www.liikenneturva.fi/vanhat/863/pyorailyesite_suomi.pdf.pdf. 01.03.2012.
- Liikenneturva. 2012. Pyöräilykypärä. <http://www.liikenneturva.fi/tietolehti/2010/siniset/pyorailykypara.php>. 01.03.2012.
- Liikenne- ja viestintäministeriön asetus kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen sekä nelipyöräisten rakenteesta ja varusteista. 19.12.2002/1250 <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2002/20021250>. 28.02.2012.
- Matkailun edistämiskeskus. 2009. Pyörämatkailun kehittämisstrategia 2009–2013. [http://www.mek.fi/w5/mekfi/index.nsf/6dbe7db571ccef1cc225678b004e73ed/7620b7fbb6d5b604c2257524002b5937/\\$FILE/Pyorailymatkailun_kehitt%C3%A4misstrategia_2009-2013%20vrs%202.pdf](http://www.mek.fi/w5/mekfi/index.nsf/6dbe7db571ccef1cc225678b004e73ed/7620b7fbb6d5b604c2257524002b5937/$FILE/Pyorailymatkailun_kehitt%C3%A4misstrategia_2009-2013%20vrs%202.pdf). 15.03.2012.
- Matkailun edistämiskeskus. 2010. Kansainvälinen luontomatkailututkimus 2010. [http://www.mek.fi/w5/mekfi/index.nsf/6dbe7db571ccef1cc225678b004e73ed/4345083904040872c22577ab0034f4a8/\\$FILE/A169%20Kansainv%C3%A4linen%20luontomatkailututkimus%202010%20Korj.pdf](http://www.mek.fi/w5/mekfi/index.nsf/6dbe7db571ccef1cc225678b004e73ed/4345083904040872c22577ab0034f4a8/$FILE/A169%20Kansainv%C3%A4linen%20luontomatkailututkimus%202010%20Korj.pdf). 22.09.2012.
- Mollet, N. 2012. Map Icons Collection. <http://mapicons.nicolasmollet.com/>. 12.06.2012.
- MTV Media. 2011. Turisteille tarjolla 1700 kilometriä suomea – onko kotisi reitin varrella? <http://www.mtv3.fi/matkailu/ulkomaat/artikkeli.shtml/1398990/turisteille-tarjolla-1700-kilometria-suomea---onko-kotisi-reitin-varrella>. 20.03.2012.
- Nauvo. 2012. <http://www.nagu.net/vastergard/pyoraily/bikingtour1.html>. 27.02.2012.
- Pohjois-Karjalan ammattikorkeakoulu. 2012. EV13 – Iron Curtain Trail. <http://www.pkamk.fi/of/>. 20.03.2012.
- Punainen Risti. 2012. Pyöräily kohottaa kuntoa ja tuo terveyttä. http://www.redcross.fi/ajankohtaista/avunmaailma/fi_FI/ketjureaktio/. 07.03.2012.
- Pyöräilykuntien verkosto ry. 2008a. Retkelle valmistautuminen. <http://www.pyoraillen-suomessa.fi/index.php?p=sis&pid=32>. 04.03.2012.
- Pyöräilykuntien verkosto ry. 2008b. EuroVelo –reitit ja Iron Curtain Trail. <http://www.pyoraillesuomessa.fi/index.php?p=sis&pid=37&l=fi>. 20.03.2012.
- Pyöräilykuntien verkosto ry. 2012a. Pyöräilykuntien verkosto. <http://www.poljin.fi/>

- pyorailykuntienverkosto. 06.06.2012.
- Pyöräilykuntien verkosto ry. 2012b. Pyöräilykuntien verkoston jäsenet. <http://www.poljin.fi/pyorailykuntienverkosto/jasenet>. 06.06.2012.
- Pyöräilykuntien verkosto ry. 2012c. Säännöt. <http://www.poljin.fi/pyorailykuntienverkosto/saannot>. 06.06.2012.
- Pyöräilykuntien verkosto ry. 2012d. Valtakunnalliset pyörämatkailureitit. <http://www.poljin.fi/pyoramatkailu/ppreitit/valtakunnalliset%20reitit>. 14.03.2012.
- Pyöräilykuntien verkosto ry. 2012e. Alueelliset ja paikalliset reitit. <http://www.poljin.fi/pyoramatkailu/ppreitit/alueellisetjapaikalliset>. 16.03.2012.
- Pyöräilykuntien verkosto ry. 2012f. Kotimaisia tilastoja pyöräilystä ja kevyestä liikenteestä. http://www.poljin.fi/tilastoja/tilastot_kotimaa. 11.06.2012.
- Rautava, T. 2004. Pyörällä halki Euroopan. <http://www.hs.fi/matkailu/artikkeli/Py%C3%B6r%C3%A4ll%C3%A4+halki+Euroopan/HS20040515SI1ME0251> u. 21.03.2012.
- Ruusunen, R. 2011. Eurovelo-reitit Suomen pyöräilymatkailun valtaväyliksi – Iron Curtain Trailista uusi reitti Suomeen. www.poljin.fi/EuroVelo%20ja%20Rautesirippu.ppt. 16.03.2012.
- Suomen Latu. 2012a. Retki pyöräily. http://www.suomenlatu.fi/suomen_latu/kesalajit/pyoraily/retki.pyoraily/. 27.02.2012.
- Suomen Latu. 2012b. Pyöräilyn terveysvaikutukset. http://www.suomenlatu.fi/suomen_latu/kesalajit/pyoraily/terveysvaikutukset/. 07.03.2012.
- The Department of Transport and Infrastructure. 2012. The European Cycle Route Network EuroVelo - Challenges & opportunities for sustainable tourism (EU). http://www.cyclingresourcecentre.org.au/post/the_european_cycle_route_network_eurovelo_challenges_opportunities_forsusta. 21.03.2012.
- Työ- ja elinkeinoministeriö. 2010. Suomen matkailustrategia 2020. http://www.tem.fi/files/27053/Matkailustrategia_020610.pdf. 11.06.2012.
- Varila, J. & Pirttioja, J. 2008. Pyörällä: Matkantekoa polkuvauhtia. Helsinki: Kirjapaja.
- Vilka, H. 2010. Toiminnallinen opinnäytetyö. http://vilka.fi/hanna/Toiminnallinen_ont.pdf. 08.06.2012.

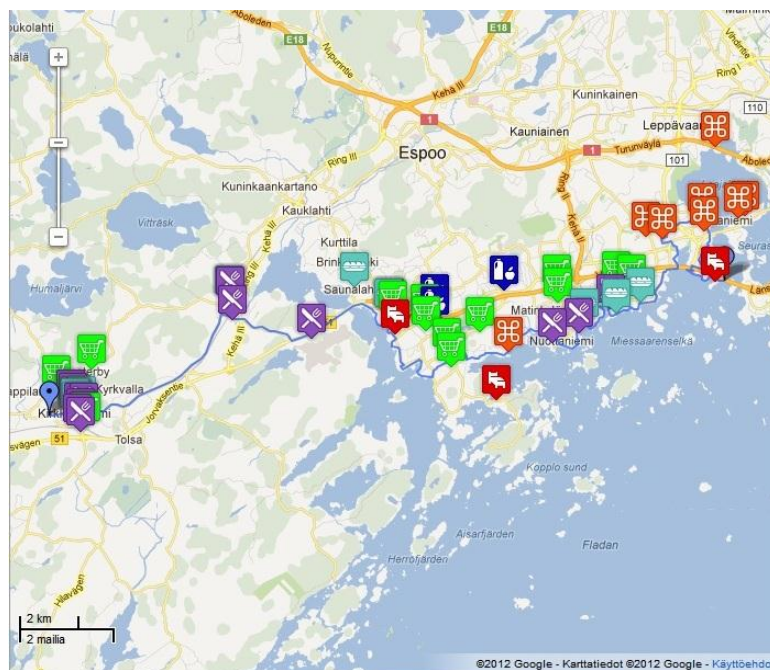


EV10 FIN Western Section 1

Uusimaa.

Helsinki - Espoo 11 km.

<http://maps.google.fi/maps/ms?msid=204151428944356799623.0004b966ca714794edc73&msa=0>



EV10 FIN Western Section 2

Uusimaa.

Espoo - Kirkkonummi 41 km.

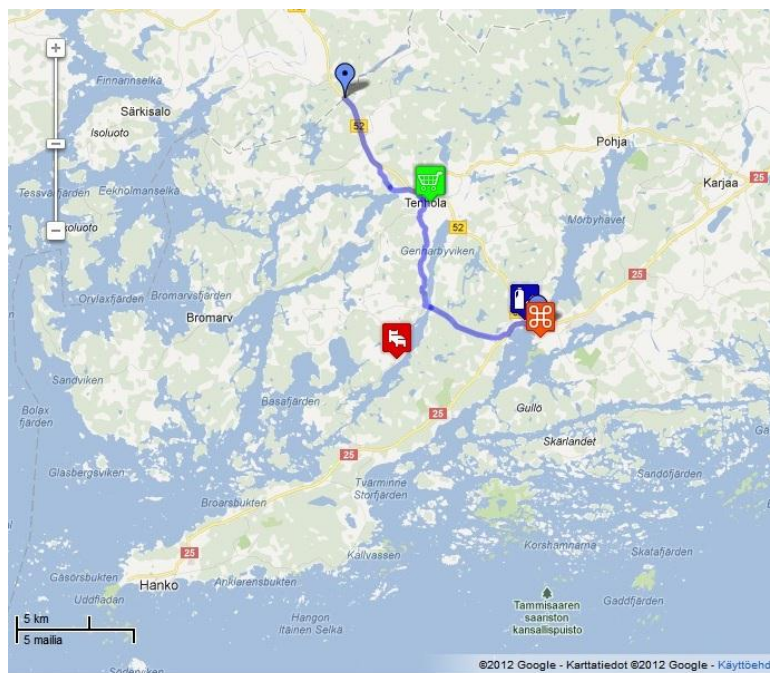
<http://maps.google.fi/maps/ms?msid=204151428944356799623.0004bc2359a35580f939c&msa=0&ll=60.187281,24.718552&spn=0.206192,0.617294&iwloc=0004bc24ef6d251e77021>



EV10 FIN Western Section 3

Uusimaa.
Kirkkonummi - Tammisaari 81 km.

<http://maps.google.fi/maps/ms?msid=204151428944356799623.0004bc4916fd073d83011&msa=0>



EV10 FIN Western Section 4

Uusimaa.
Tammisaari - Varsinais-Suomen raja 27 km.
Tammisaari - Finland Proper region border 27 km.

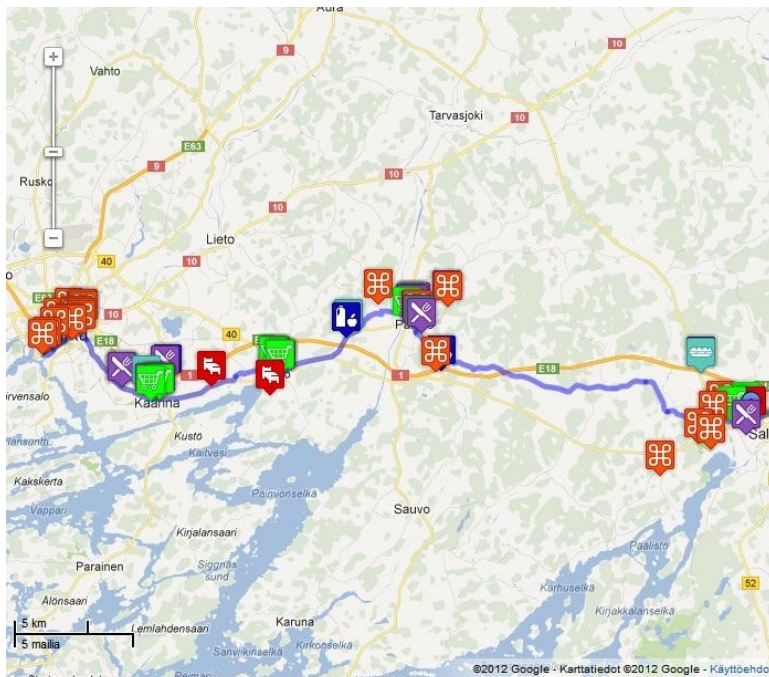
<http://maps.google.fi/maps/ms?msid=204151428944356799623.0004bc4953e8b66c8d11c&msa=0>



EV10 FIN Western Section 5

Varsinais-Suomi Finland Proper
 Varsinais-Suomen raja - Salo 51 km.
 Finland Proper region border - Salo 51 km.

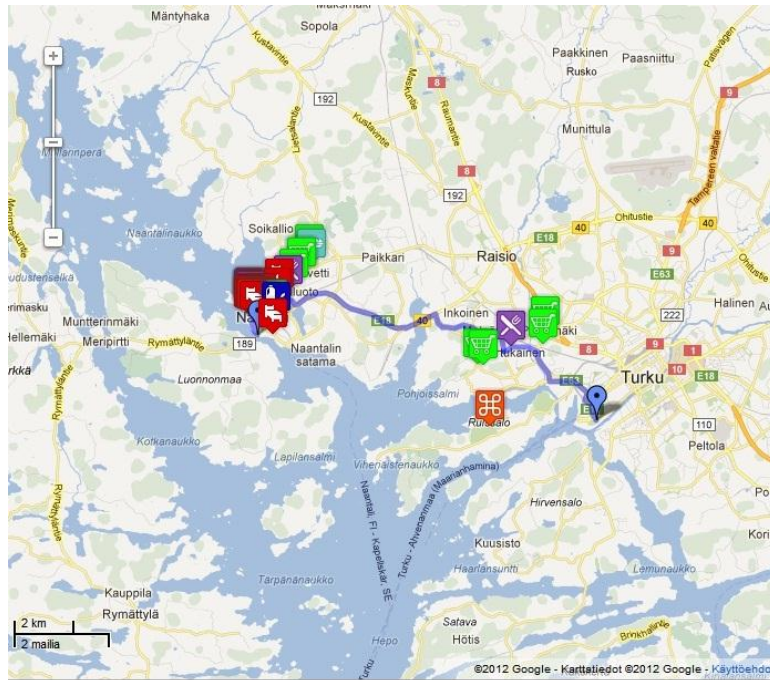
<http://maps.google.fi/maps/ms?msid=204151428944356799623.0004b8ee9f4198dfb87a8&msa=0>



EV10 FIN Western Section 6

Varsinais-Suomi Finland Proper.
 Salo - Turku 60 km.

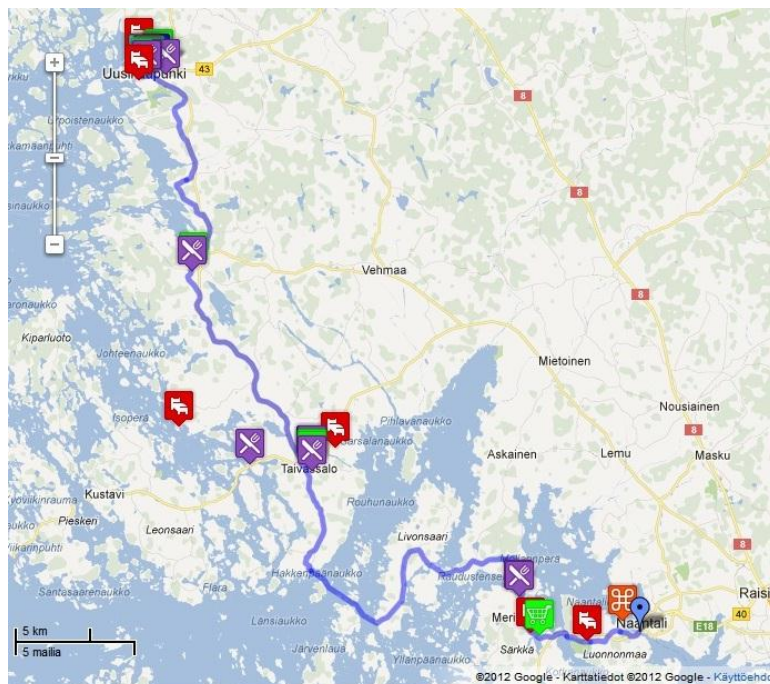
<http://maps.google.fi/maps/ms?msid=204151428944356799623.0004bc49a08fe1f2d54c0&msa=0>



EV10 FIN Western Section 7

Varsinais-Suomi Finland Proper
Turku - Naantali 17 km.

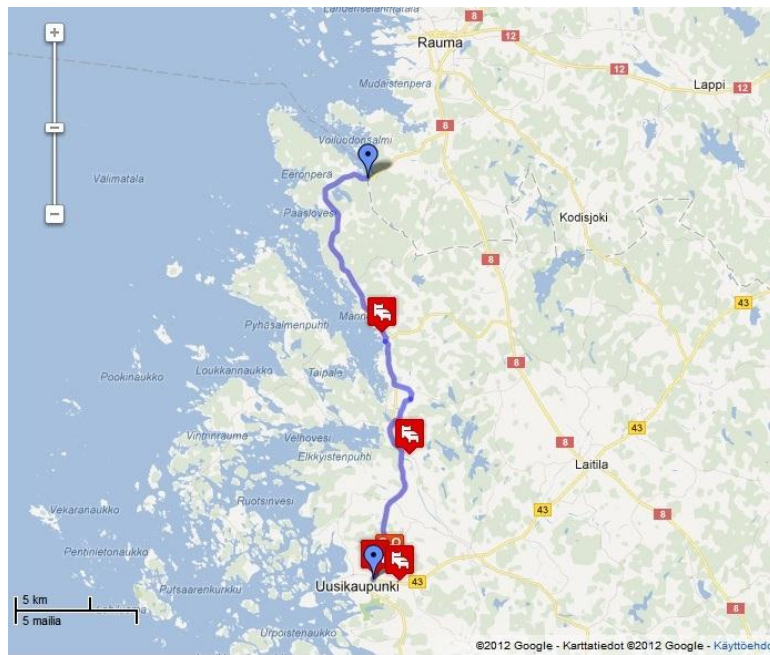
<http://maps.google.fi/maps/ms?msid=204151428944356799623.0004b8f3ee0e0faf214b4&msa=0>



EV10 FIN Western Section 8

Varsinais-Suomi Finland Proper
Naantali - Uusikaupunki 80 km.

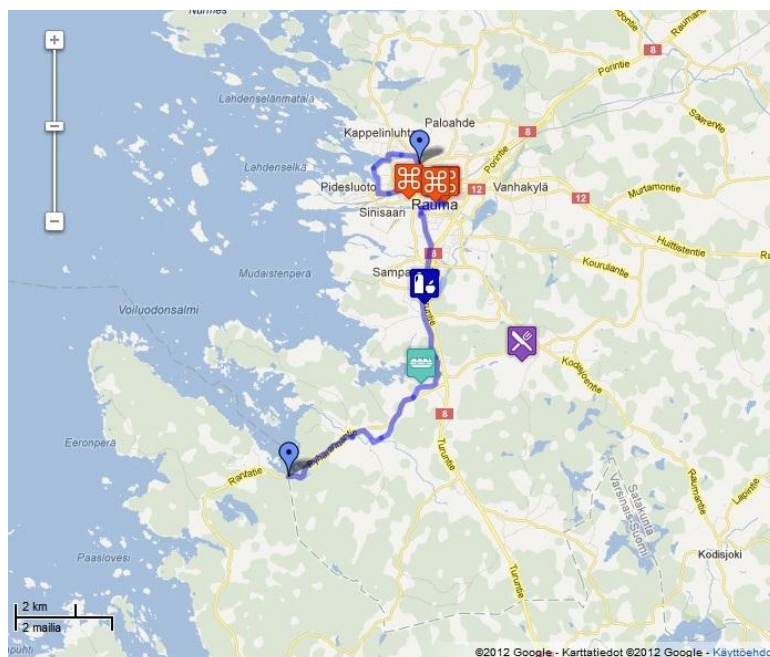
<http://maps.google.fi/maps/ms?msid=204151428944356799623.0004b8f2c8f1b8c2b452b&msa=0>



EV10 FIN Western Section 9

Varsinais-Suomi Finland Proper
 Uusikaupunki - Satakunnan raja 34 km.
 Uusikaupunki - Satakunta region border 34 km.

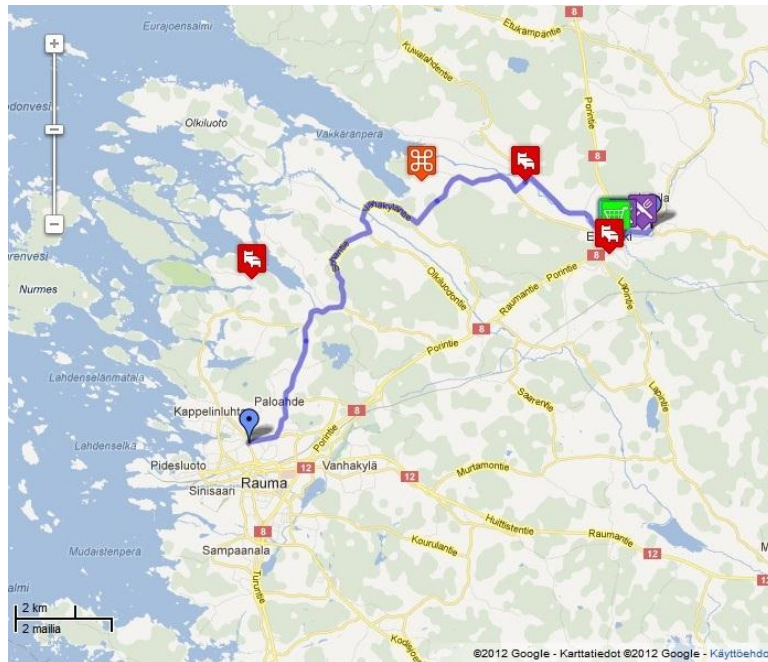
<http://maps.google.fi/maps/ms?msid=204151428944356799623.0004b8fbde1047c5e4bd7&msa=0&ll=60.924426,21.446686&spn=0.403092,1.234589>



EV10 FIN Western Section 10

Satakunta
 Satakunnan raja - Rauma 20 km.
 Satakunta region border - Rauma 20 km.

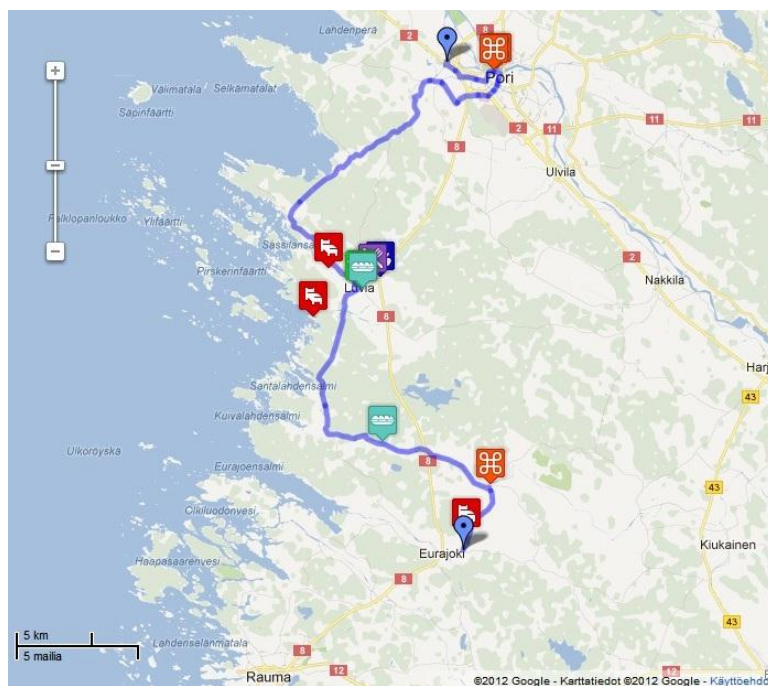
<http://maps.google.fi/maps/ms?msid=204151428944356799623.0004b8fbe95fa5769b635&msa=0>



EV10 FIN Western Section 11

Satakunta
Rauma - Eurajoki 23 km.

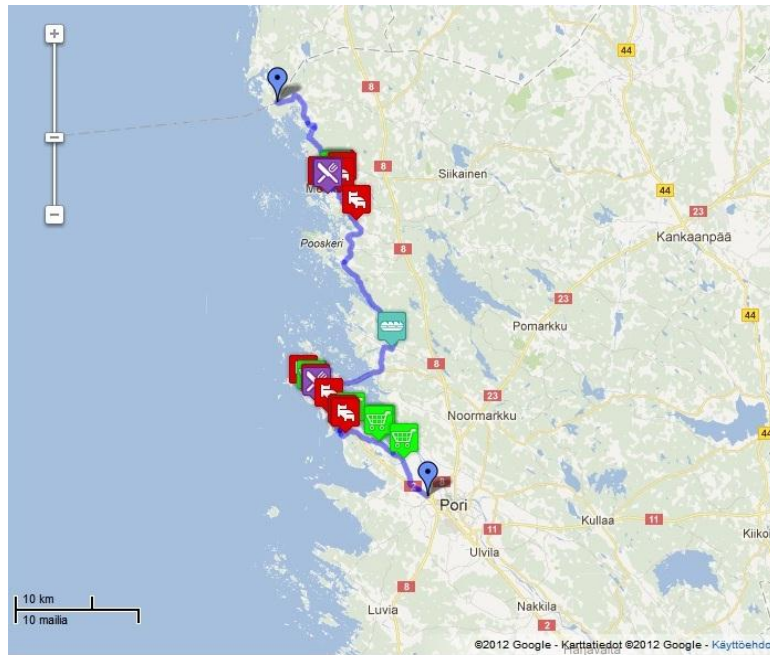
<http://maps.google.fi/maps/ms?msid=204151428944356799623.0004b90098d9113ec3fb2&msa=0>



EV10 FIN Western Section 12

Satakunta
Eurajoki - Pori 62 km.

<http://maps.google.fi/maps/ms?msid=204151428944356799623.0004b8fe84586f1f4aea4c&msa=0>



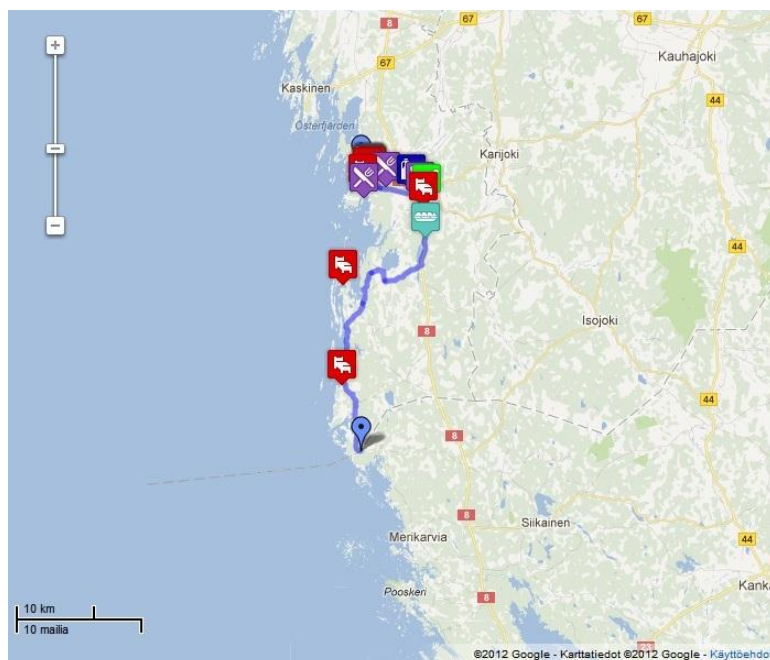
EV10 FIN Western Section 13

Satakunta

Pori - Pohjanmaan raja 84 km.

Pori - Ostrobothnia region border 84 km.

<http://maps.google.fi/maps/ms?msid=204151428944356799623.0004b8fea417fdf28c64c&msa=0>



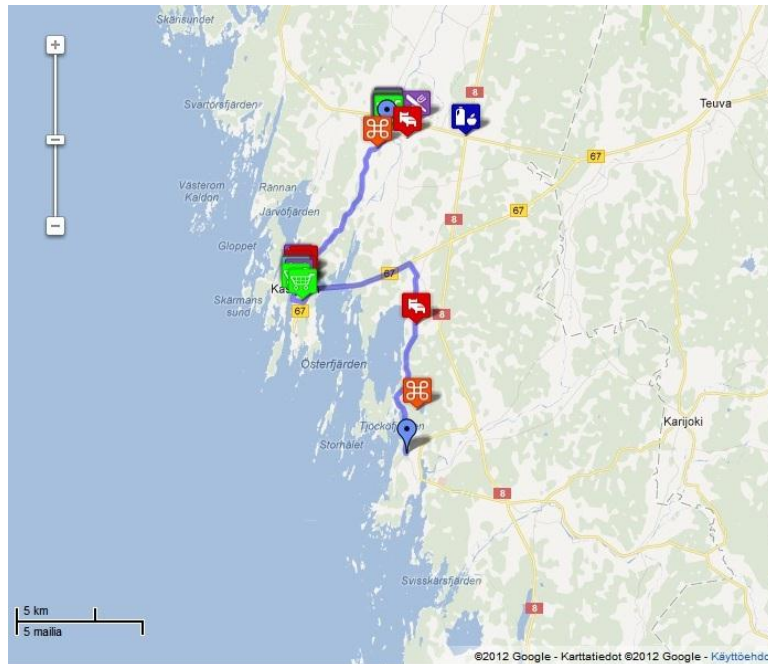
EV10 FIN Western Section 14

Pohjanmaa Ostrobothnia

Pohjanmaan raja - Kristiinan kaupunki 53 km.

Ostrobothnia region border - Kristiinan kaupunki 53 km.

<http://maps.google.fi/maps/ms?msid=204151428944356799623.0004b8fee4e8b63e32534&msa=0>



EV10 FIN Western Section 15

Pohjanmaa Ostrobothnia
Kristiinan kaupunki - Närpiö 35 km.

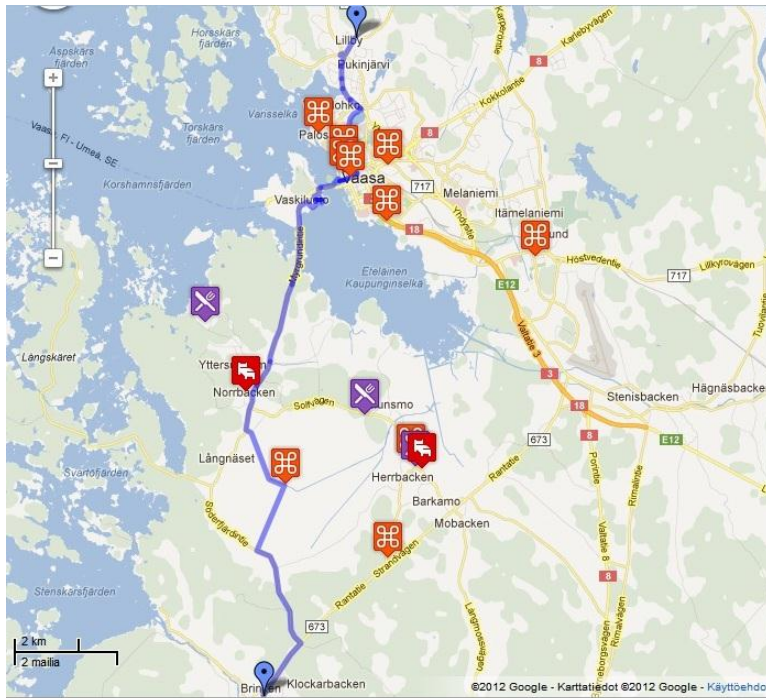
<http://maps.google.fi/maps/ms?msid=204151428944356799623.0004b8fefa0b8cc8166b7&msa=0>



EV10 FIN Western Section 16

Pohjanmaa Ostrobothnia
Närpiö - Maalahti 77 km.

<http://maps.google.fi/maps/ms?msid=204151428944356799623.0004b8fefdb1e40b1bfa2&msa=0>

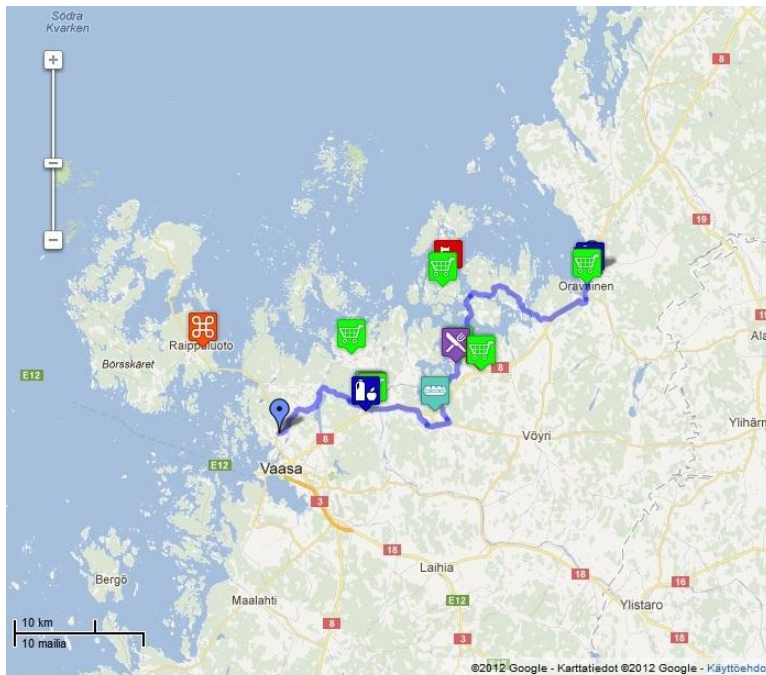


EV10 FIN Western Section 17

Pohjanmaa Ostrobothnia.

Maalhti - Vaasa 26 km.

<http://maps.google.fi/maps/ms?msid=204151428944356799623.0004b8ff06accb129c192&msa=0>

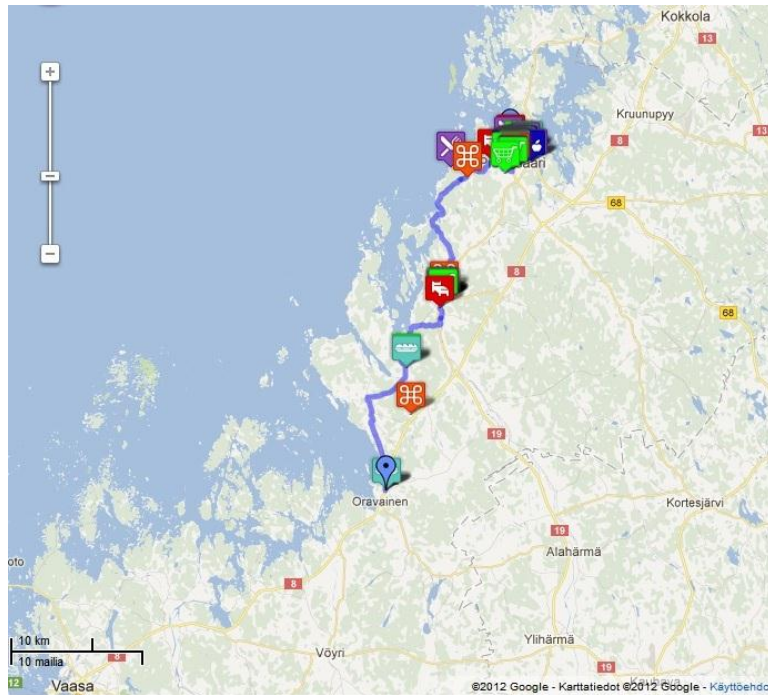


EV10 FIN Western Section 18

Pohjanmaa Ostrobothnia.

Vaasa - Oravainen 71 km.

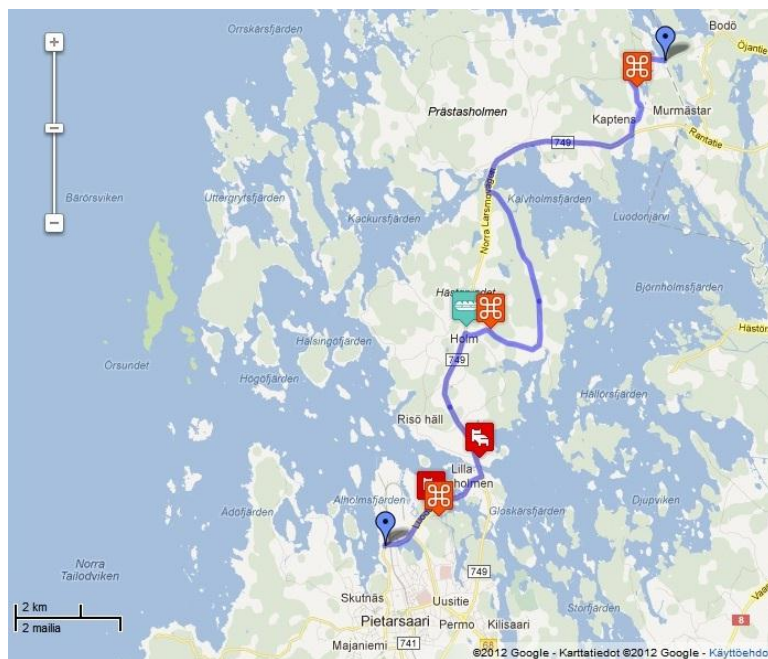
<http://maps.google.fi/maps/ms?msid=204151428944356799623.0004b8ff0e3b16b684674&msa=0>



EV10 FIN Western Section 19

Pohjanmaa Ostrobothnia.
Oravainen - Pietarsaari 66 km.

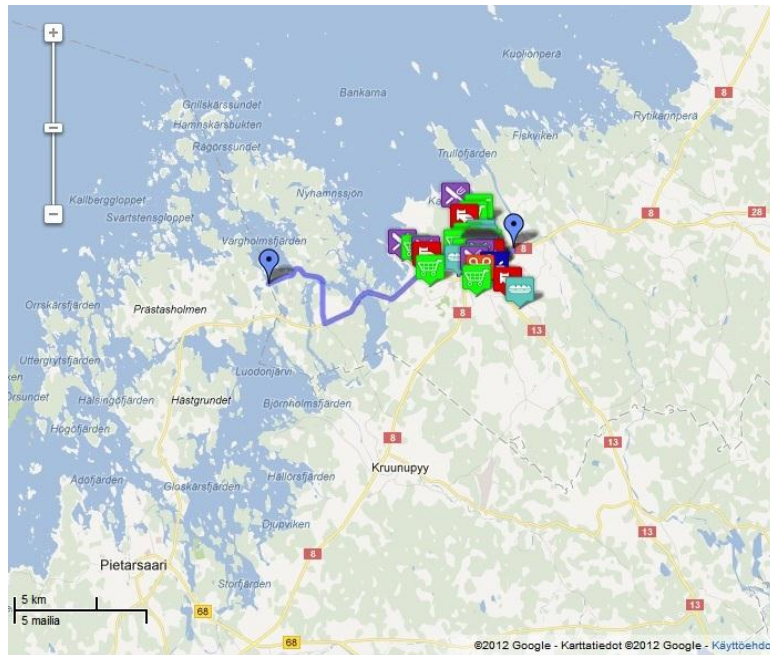
<http://maps.google.fi/maps/ms?msid=204151428944356799623.0004b8ff15286e857e620&msa=0>



EV10 FIN Western Section 20

Pohjanmaa Ostrobothnia.
Pietarsaari - Keski-Pohjanmaan raja 25 km.
Pietarsaari - Central Ostrobothnia region border 25 km.

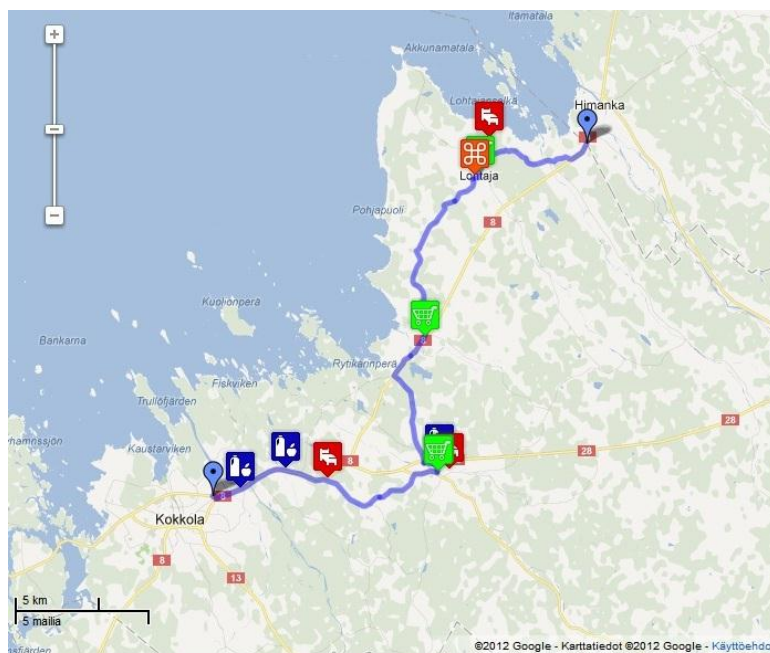
<http://maps.google.fi/maps/ms?msid=204151428944356799623.0004b8ff19b2ae954ec5a&msa=0>



EV10 FIN Western Section 21

Keski-Pohjanmaa Central Ostrobothnia.
 Keski-Pohjanmaan raja - Kokkola 24 km.
 Central Ostrobothnia region border - Kokkola 24 km.

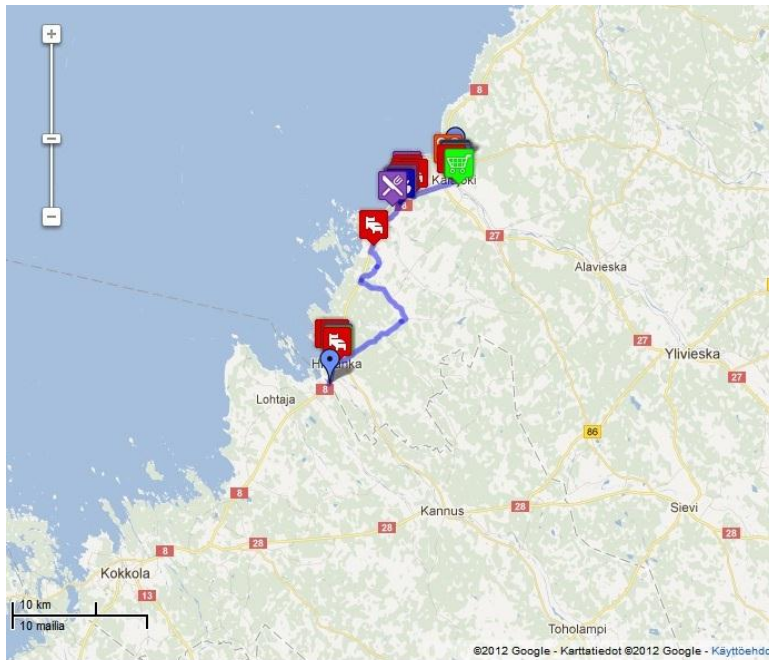
<http://maps.google.fi/maps/ms?msid=204151428944356799623.0004b8ff1d412ce78df0b&msa=0&ll=63.840366,23.026657&spn=0.182845,0.617294>



EV10 FIN Western Section 22

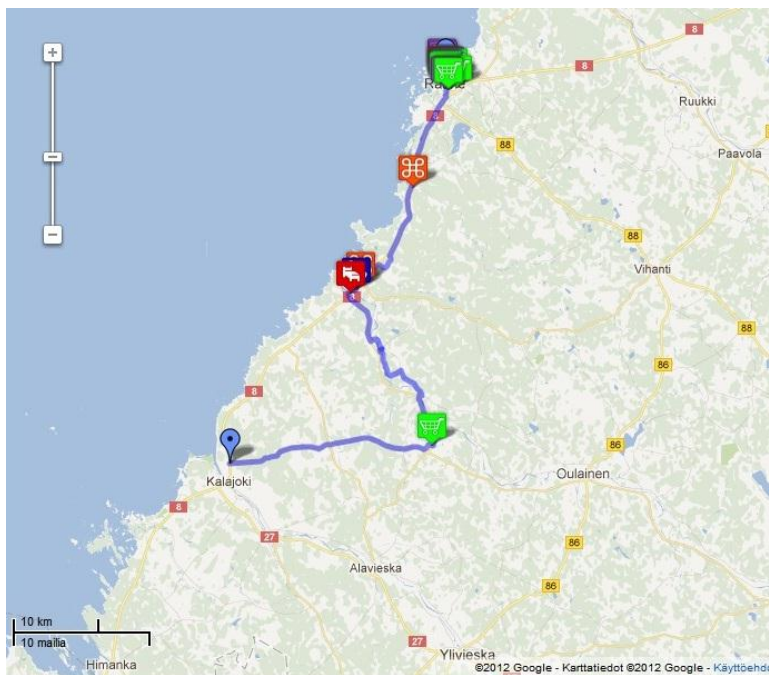
Keski-Pohjanmaa Central Ostrobothnia.
 Kokkola - Pohjois-Pohjanmaan raja 47 km.
 Kokkola - Northern Ostrobothnia region border 47 km.

<http://maps.google.fi/maps/ms?msid=204151428944356799623.0004b8ff204809199e1d3&msa=0>

**EV10 FIN Western Section 23**

Pohjois-Pohjanmaa Northern Ostrobothnia.
Pohjois-Pohjanmaan raja - Kalajoki 46 km.
Northern Ostrobothnia region border - Kalajoki 46 km.

<http://maps.google.fi/maps/ms?msid=204151428944356799623.0004b8ff2f868094cd4e5&msa=0&ll=64.15913,23.795013&spn=0.361545,1.234589>

**EV10 FIN Western Section 24**

Pohjois-Pohjanmaa Northern Ostrobothnia.
Kalajoki - Raahel 83 km.

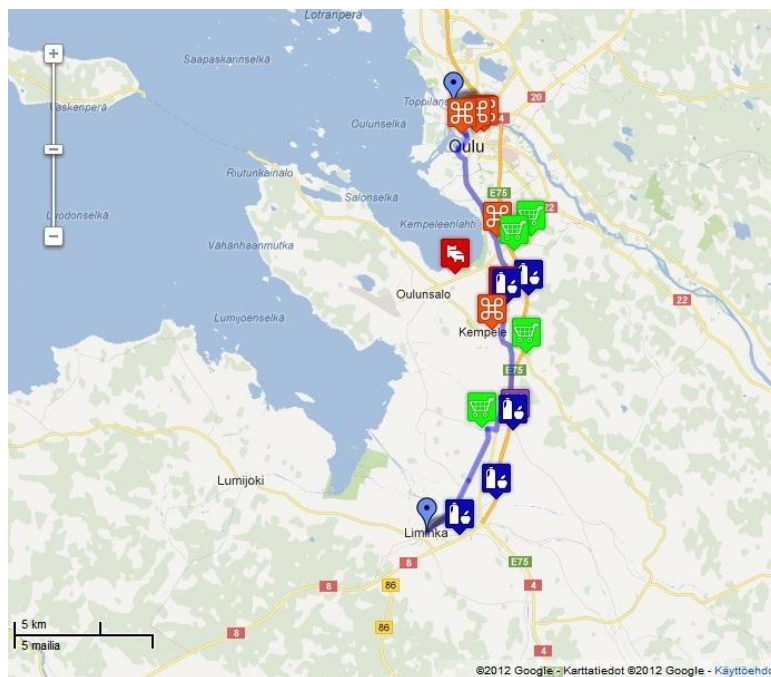
<http://maps.google.fi/maps/ms?msid=204151428944356799623.0004b8ff3559304104a21&msa=0>



EV10 FIN Western Section 25

Pohjois-Pohjanmaa Northern Ostrobothnia.
Raahelampi - Liminka 73 km.

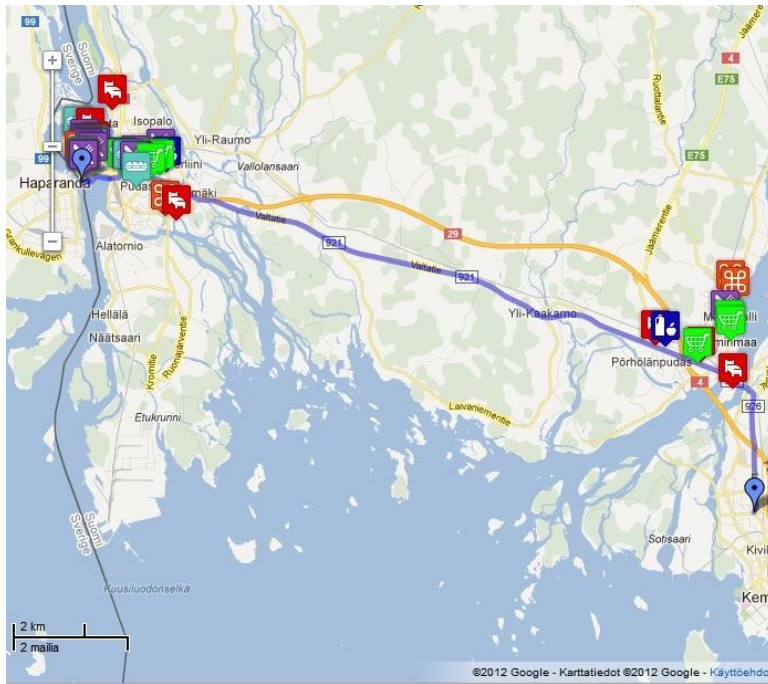
<http://maps.google.fi/maps/ms?msid=204151428944356799623.0004bd633df8549cb11b0&msa=0>



EV10 FIN Western Section 26

Pohjois-Pohjanmaa Northern Ostrobothnia.
Liminka - Oulu 29 km.

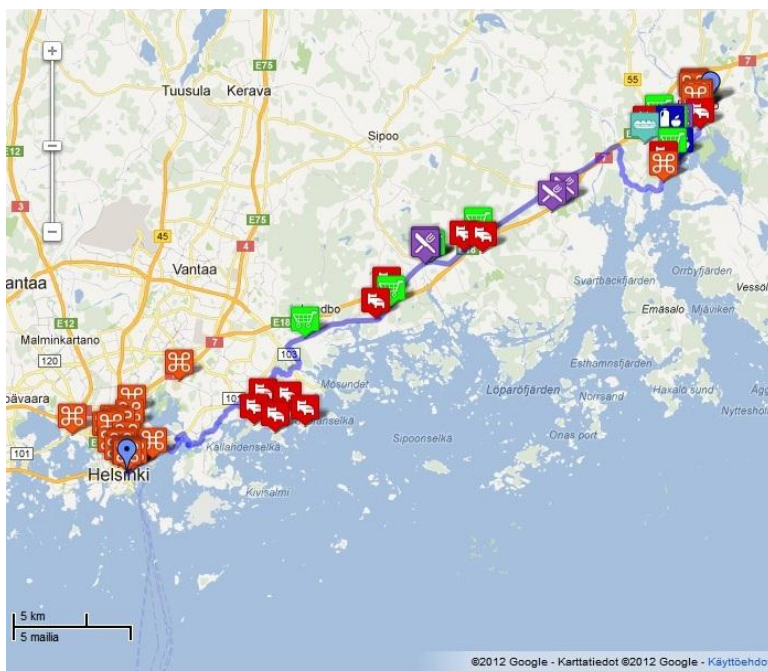
<http://maps.google.fi/maps/ms?msid=204151428944356799623.0004bd635c94e92928af7&msa=0&ll=64.920049,25.122986&spn=0.351599,1.234589>



EV10 FIN Western Section 29

Lappi Lapland.
Kemi - Tornio 24 km.

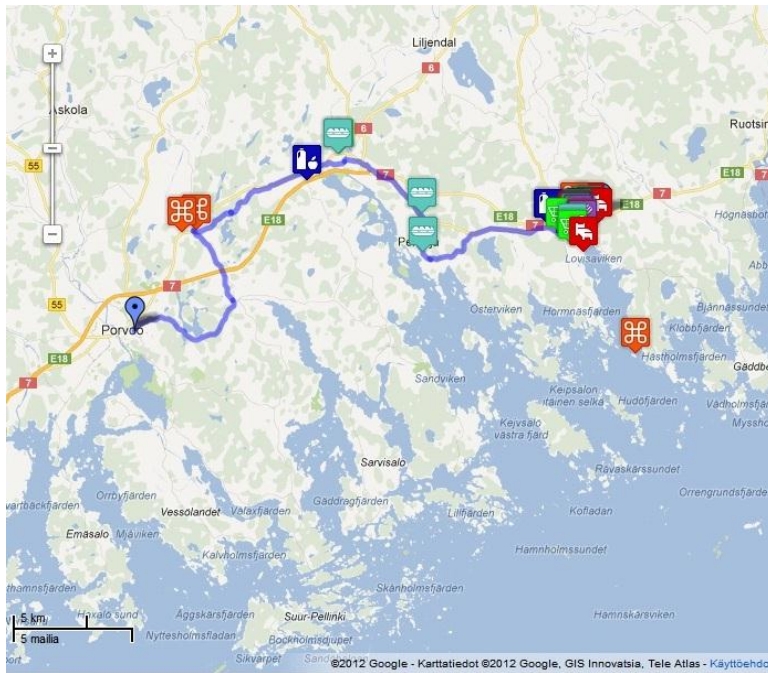
<http://maps.google.fi/maps/ms?msid=204151428944356799623.0004bd63b0717f00d1c41&msa=0&ll=65.808967,24.351196&spn=0.16995,0.617294>



EV10 FIN Eastern Section 1

Uusimaa.
Helsinki - Porvoo 68 km.

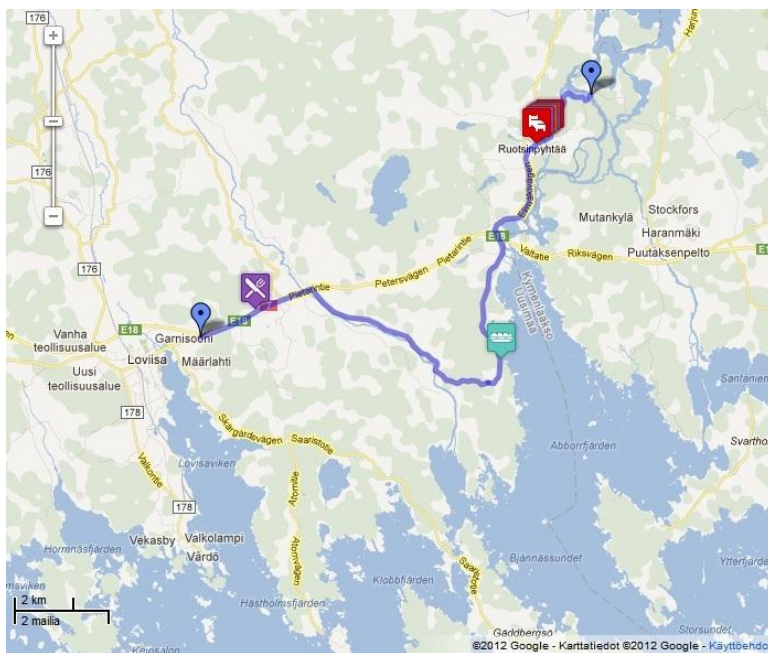
<http://maps.google.fi/maps/ms?msid=204151428944356799623.0004bd641872c5e024b4e&msa=0>



EV10 FIN Eastern Section 2

Uusimaa.
Porvoo - Loviisa 52 km.

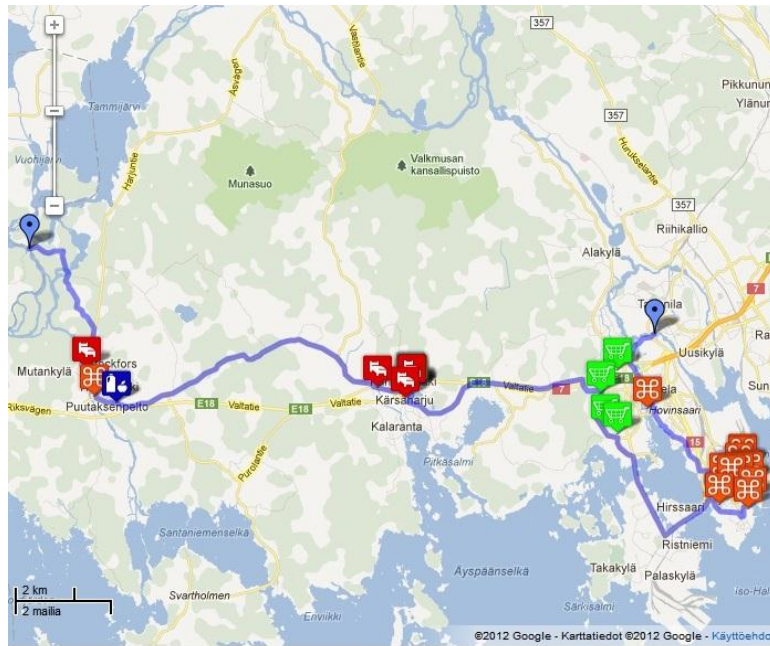
<http://maps.google.fi/maps/ms?msid=204151428944356799623.0004c0a5cb5878f8c079d&msa=0>



EV10 FIN Eastern Section 3

Uusimaa.
Loviisa - Kymenlaakson raja 25 km.
Loviisa - Kymenlaakso region border 25 km.

<http://maps.google.fi/maps/ms?msid=204151428944356799623.0004c0a5d92c44c271749&msa=0>



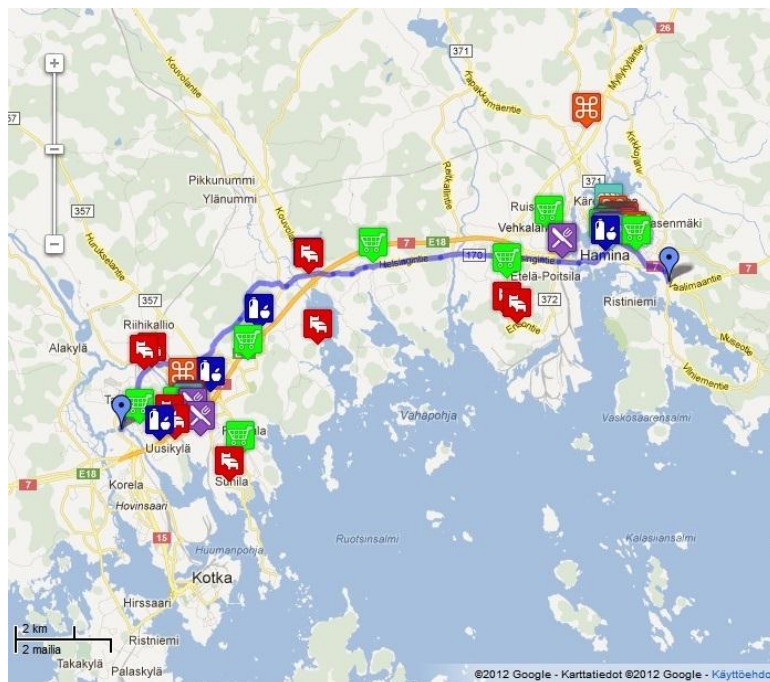
EV10 FIN Eastern Section 4

Kymenlaakso.

Kymenlaakson raja - Kotka 48 km.

Kymenlaakso region border - Kotka 48 km.

<http://maps.google.fi/maps/ms?msid=204151428944356799623.0004c0a5ddeb14e06bce3&msa=0>

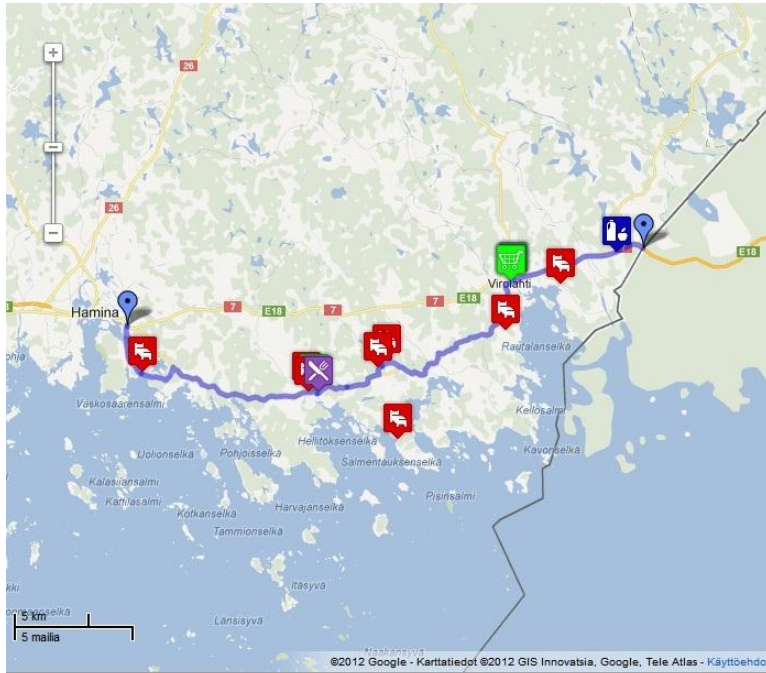


EV10 FIN Eastern Section 5

Kymenlaakso.

Kotka - Hamina 24 km.

<http://maps.google.fi/maps/ms?msid=204151428944356799623.0004c0a5e0ccaa7f1ed4a&msa=0>

**EV10 FIN Eastern Section 6**

Kymenlaakso.

Hamina - Vaalimaa 48 km.

<http://maps.google.fi/maps/ms?msid=204151428944356799623.0004c0a6ae36ba880cd b7&msa=0>