

Sari Rautiola

HISTORIALLISEN PYÖRÄILYREITIN KEHITTÄMINEN

Kuninkaantie Vantaa

Opinnäytetyö
Matkailu- ja palveluliiketoiminta
restonomi

2018



**Kaakkois-Suomen
ammattikorkeakoulu**

Tekijä	Tutkinto	Aika
Sari Rautiola	Matkailu- ja palveluliiketoiminta, restonomi (AMK)	Toukokuu 2018
Opinnäytetyön nimi		
Historiallisen pyöräilyreitit kehittäminen Kuninkaantie Vantaa		45 sivua 6 liitesivua
Toimeksiantaja		
Maarit Enberg, Vantaan kaupunki elinkeinopalvelut, matkailu		
Ohjaaja		
Sirpa Sahinjoki		
Tiivistelmä		
<p>Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli kehittää Kuninkaantielle Vantaalla pyöräilyreitti ja kartoittaa alueen ja Kuninkaantien historiallista sisältöä. Opinnäytetyössä annetaan myös vinkkejä pyöräilyreitit suunnitteluun. Pyöräilyreitille voidaan tehdä digitaalinen kartta ja opaspalvelu, joka ohjaa asiakasta tutustumaan nähtävyyksiin ja yritysten palveluihin.</p> <p>Tutkimusaineistoa koostui pyöräilymatkailureitit suunnittelusta ja asiakasprofiilista sekä Kuninkaantien historiasta. Digitalisaation tutkiminen kuului myös oleellisesti tutkimusaineistoon. Pyörämatkailureitit tutkimusaineistoa kerättiin henkilökohtaisella tutustumisella kohteisiin ja haastatteluilla. Tutkimusaineisto käsitteli alan kirjallisuutta ja internetjulkaisuja. Tutkimuksessa käytettiin kvalitatiivisia tutkimusmenetelmiä ja olemassa olevaa tutkimusta, joka on kvantitatiivinen.</p> <p>Opinnäytetyön tarkoituksena oli pyöräilyreitit suunnitteluun ja sisältöön liittyvien asioiden hahmottaminen. Tarkoitus oli saada näkemys digitalisoitumisen mahdollisuuksista ja eduista matkailussa, opaspalveluissa ja tuotteen markkinoinnissa.</p>		
Asiasanat		
Kuninkaantie, historia, pyöräily, digitaalisuus		

Author	Degree	Time
Sari Rautiola	Bachelor of Hospitality Management (AMK)	May 2018
Thesis title		
Development of a historical cycling route King's road in Vantaa		45 pages 6 pages of appendices
Commissioned by		
Maarit Enberg, City of Vantaa, Business development services, tourism		
Supervisor		
Sirpa Sahinjoki		
Abstract		
<p>The purpose of this thesis was to develop a cycling route for the road Kuninkaantie (King's road) in Vantaa and to survey the historical contents of the area and of the road. Hints about the planning of the cycling route are also given in this thesis. A digital map and guide service could also be created for the cycling route with the aim to direct the customer to become acquainted with the sights and services of the companies along the route.</p> <p>The research material included theory about planning a cycling route and about customer profile of cycling. There was also information about the history of Kuninkaantie. Studying digitalization was an essential part of the thesis. The research material for the cycling route was collected by becoming personally acquainted with the destinations of the route and making interviews. The research material included literature of the field and Internet publications. Qualitative research methods and existing quantitative researches were used in the thesis.</p> <p>The purpose of the thesis was to perceive the matters which are related to the planning and contents of a cycling route. Another aim was to get a view on the possibilities and advantages of digitalization in tourism, guide services and product marketing.</p>		
Keywords		
King's road, history, cycling, digitize		

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	6
2	VANTAAN ELINKEINOPALVELUT JA KUNINKAANTIE.....	7
2.1	Vantaan matkailunäkymät.....	7
2.2	Vantaan ja Kuninkaantien kehittyminen.....	7
2.3	Kuninkaantie kukoistukseen hanke.....	9
3	PYÖRÄMATKAILU.....	10
3.1	Polkupyörän historia.....	11
3.2	Pyöräily.....	11
3.3	Pyörämatkailun nykytilanne.....	12
3.4	Pyöräilyn turvallisuushaasteet.....	14
3.5	Pyöräilyn asiakasryhmät.....	15
3.5.1	Pyöräily Vantaalla.....	16
3.5.2	Pyörät Vantaalla.....	16
4	PYÖRÄILYREITIN SUUNNITTELU.....	17
4.1	Pyöräilyreitit osatekijät.....	18
4.2	Digitaalisuus ja karttapalvelut.....	20
4.2.1	Google Maps.....	21
4.2.2	Internetpalvelut.....	21
4.3	Kansainväliset mahdollisuudet.....	24
5	OPINNÄYTETYÖN MENETELMÄT.....	24
5.1	Toiminnallinen opinnäytetyö.....	25
5.2	Tutkimusmenetelmät.....	26
5.3	Reitin suunnittelu.....	28
6	KUNINKAANTIE JA AIKAMATKA HISTORIAAN.....	29
7	POHDINTA JA JATKOTUTKIMUSEHDOTUKSET.....	44
	LÄHTEET.....	46
	LIITTEET	

Liite 1 Kartta reitillä Hämeenkylässä kartano–Kirkonkylän koulu

Liite 2 Kartta reitillä Kirkonkylän koulu–Kuusijärvi

1 JOHDANTO

Kuninkaantien kohteiden esille tuominen oli ajankohtainen aihe hankkeessa Kuninkaantie uuteen kukoistukseen 2016–2017. Opinnäytetyön aihe tulee tiilajalta Vantaan elinkeinopalveluista, matkailusta. Lähtökohtana oli matkailureitti Kuninkaantiellä, Kuninkaantien historia ja siihen liittyvä opaspalvelu. Pyöräilystä ja historiasta kiinnostuneena päädyin tähän opinnäytetyöhön.

Tutkimuskysymykseksi muodostui: millainen on Vantaan Kuninkaantien pyöräilyreitin historiallinen sisältö? Kuninkaantien ja Vantaan alueen historia on kehittyvää ja myönteistä kerrontaa. Alueella on edelleen paljon historiallisia kohteita. Kuninkaantien historiaa tutkimalla eri lähteistä tuli esille polkupyörä kulkuvälineenä ja sen pitkä historia. Ympäristö tuo kehittyessään paljon uutta koettavaa ja mahdollisuuksia pyöräilyreitille.

Seuraava tutkimuskysymys oli: mitä nähtävyyksiä ja millaisia yritysten palveluja pyöräilyreittiin kannattaisi sisällyttää? Pyöräilyreitti sijoittuu Kuninkaantietä mukailen pyöräilyyn sopivilla teillä turvallisuus ja maisemallisuus huomioon ottaen. Kaikkea ei voi kerralla kokea ja pyrin etsimään useita kohteita, jotka voivat herättää kiinnostusta ja ovat matkailijalle tärkeitä asioita.

Pyöräilyreitillä on hyvä olla reitistä kertova opas. Digitalisoituminen on sidottu vahvasti tähän aikaan ja syntyi ajatus digioppaasta ja sen mahdollisuudet tuotteena matkailureitin opaspalveluissa. Yhdeksi tutkimuskysymykseksi muodostui, miten pyöräilyreitti voitaisiin digitalisoida. Opinnäytetyö esittelee digitalisaatiota ja karttapalveluja, keskittyen pyöräilyreitin suunnittelun, asiakasprofiiliin ja tuotteen sisältöön. Tavoitteena on jatkokehittelyn tuotoksena toimiva digitaalinen opaspalvelu, joka taipuu karttapalveluksi ja kohdeoppaaksi eri kielillä.

2 VANTAAN ELINKEINOPALVELUT JA KUNINKAANTIE

Vantaan elinkeinopalvelut toimii Vantaalla ja palvelee noin 10 000 yritystä. Yritysten toimintaedellytyksiä lisäävät kaupungin elinkeino- ja yrityspalvelujen lisäksi Vantaan Uusyrityskeskus, Kauppakamari ja Vantaan yrittäjät. Vantaan yrityspalvelukeskus Leijaan on keskitetty yrityksille neuvontapalvelut. Elinkeinopalvelujen tulosalueen toiminta vastaa strategisesta suunnittelusta ja toteutuksesta kaupungin elinvoimaisuuteen ja elinkeinopolitiikkaan liittyen. Vastuualueeseen kuuluu myös elinkeinopoliittisen seutuyhteistyön edistäminen ja kilpailukykystrategian yhteistyön toteutuminen metropolialueen seutuyhteisössä. (Vantaan elinkeinopalvelut 2018.)

2.1 Vantaan matkailunäkymät

Matkailutilastoissa heinäkuu 2017 näyttää positiiviselta, varsinkin vapaa-ajan yöpymisten määrässä ja matkailun kasvussa. Vantaan majoitusliikkeiden yöpymiset laskivat edellistä vuodesta 1 %, joka näkyy ulkomailta tulevien matkailijoiden kohdalla. Kotimaisten yöpymisten määrä nousi 1,9 %. Suurin osa matkailijoista tuli Kiinasta, Venäjältä ja Yhdysvalloista. Ulkomaisia matkailijoita saapui myös Iso-Britanniasta, Ruotsista ja Saksasta. Vantaalla yöpymisten määrä kasvoi 6,9 %, kasvu tuli ulkomailta. Kotimaisten matkailijoiden kohdalla yöpymiset lisääntyivät 3,4 %. Vapaa-ajan matkailussa yöpyviä matkailijoita oli tammikuusta heinäkuuhun 33 500. Lasku näkyy työmatkailijoiden määrässä vähentyen 14 000 yöpymisellä. Vapaa-ajan matkailijoiden kasvusta noin puolet tuli ulkomailta ja lasku pääasiassa työmatkailun yöpymisistä. Kaupunkikohtaisessa vertailussa Vantaa oli kolmanneksi suosituin Helsingin ja Tampereen jälkeen, seuraavina olivat Turku ja Kuusamo. (Matkailutilastot 2017.) Vantaan pyörämatkailusta kerrotaan luvussa 3.5.1.

2.2 Vantaan ja Kuninkaantien kehittyminen

Vantaalla on juuret kivikaudelle saakka. Keskiajalla Vantaalla, noin vuosien 1150–1550 välillä oleva ajanjakso, luo pohjan monelle paikkakunnan ilmiölle. Ruotsista, ehkä Upplannin alueelta saapui uudisasukkaita rakentamaan kyliä, tieverkostoja ja he toivat mukanaan uusia lakeja. Keskiaikaiseen maalaispitäjään saapuvat ruotsalaiset olivat talonpoikia. Kylät sijoittuivat jokien varsiin ja

siksi monien paikkojen nimissä on by tai böle. Vantaa oli silloin Helsinga tai Helsingin pitäjä. Keskiaikaa ennen olleelta rautakaudelta ei juurikaan ole tietoa. Joitakin merkkejä hämäläisperäisestä asutuksesta on paikannimistössä ja kartoissa suomeksi ruotsinkielisen nimistön alla. Asutuksesta Vantaalla kertoo vuonna 2016 havaitut kaksi kuppikivilöytöä, ne liitetään Suomessa rauta- aikaan. (Koivisto A. 2016, 21.)

Vantaan, silloisen Helsingin pitäjän muodostuminen on alkanut 1300-luvun loppupuolella. Vantaa oli tuolloin laajempi ja se ylettyi Helsingin ja Espoon sekä Tuusulan ja Nurmijärven alueille. Ensimmäinen merkintä Vantaan alueella on, kun Kuningas Maunu Eerikinpoika antoi Virossa sijainneelle Padisen luostarille Porvoon seurakunnan patronaattioikeudet; oikeuden nimittää pappeja virkoihin. Myöhemmin samana vuonna luostarin lupiin lisättiin lohenkalastamisoikeudet Helsingin jokeen. Lahjoituksilla palkittiin Itämeren etelärannikkoa liittolaisuudesta itäistä vihollista Novgorodia vastaan. (Vantaan kaupunginmuseo 2010, 14.)

Kuninkaantieksi kutsutaan Norjan Bergenistä, Atlantin rannikkoa pitkin kohti Osloa kulkevaa vanhaa postireittiä, josta se jatkuu Tukholman ja Maarianhaminan kautta Saaristomerelle. Postireitti kulkee Turun ja Etelä-Suomen halki Viipuriin ja Suomenlahden perukkaan Pietariin saakka. Suomen tieosuus Turusta Viipuriin on nimetty Suureksi Rantatieksi ja Aliseksi Viipurintieksi. Tie on merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä. Turun ja Tukholman välistä yhteyttä kutsutaan Suureksi Postitiekseksi. (Wikipedia Kuninkaantie 2018.)

Suuri rantatie kulki keskiajalla Turusta Viipuriin. Tie tunnettiin myös nimillä Suuri maantie, Viipurin tie ja Postitie. Vasta 1950-luvun jälkeen sitä on alettu kutsumaan Kuninkaantieksi. Tiellä kulkivat kuninkaan virkamiehet, kuninkaat ja sotilaat siinä missä kerjäläisetkin ja posti. Talonpojat kulkivat vesitse ja talvi-teitä. Kuninkaantiellä oli suuri merkitys Ruotsin ja Venäjän sotien aikana 1700-luvulla, se oli suuri aikansa maantie ja tie oli viitoitettu neljännespeninkulman välein. (Vantaan kaupunginmuseo 2010, 26.)

Suuren Rantatien eli Kuninkaantien linjaus on Vantaalla säilynyt niiltä osin hyvin, missä se ei ole kadonnut rakentamisen alle. Tie toimi jo 1500-luvulla sivutienä. Helsingin kasvu jätti Bembölestä Helsingin Pitäjän Kirkonkylän kautta

Hakkilaan kulkevan tien entiselleen. Helsingin ohikulkutie eli Kehä III rakennettiin vuosina 1962–1965 kokonaan uutena tienä. Kuninkaantie on kulkenut jo 700 vuotta Espoon rajalta Hämeenkylässä Ainontienä. Matkatiellä ja Ison-tammentiellä katkelmat ja Ylästöntien osuus ovat säilyneet hyvin. Vantaankoskella tie siirtyi uudelle sillalle vuonna 1876 ja vanha tielinja näkyy edelleen maastossa molemmin puolin. Viinikkalan kylässä sijaitseva alempi tiepohja saattaa olla Kuninkaantien raunio. Hakkilassa Keravan joen siltaa alettiin rakentaa vuonna 1897 ja sijainniltaan silta tuli jonkin verran vanhan sillan yläpuolelle. (Muukka & Mäkynen 2005, 26.)

Keskiajalla laki määrittäi yleisten teiden rakentamisessa niiden leveydeksi kymmenen kyynärää, joka vastaa noin 5,9 metriä. Kirkkotiet saivat olla kapeampia ja kirkkoteiden siltojen tuli olla viisi kyynärää. Kuningas Kristoffer lisäsi maanlakiin vuonna 1442 lain, jonka mukaan yleisten teiden varrella pitää olla majataloja 2–2,5 peninkulman välein, joka vastaa 21–27 kilometriä. Suuremmissa kylissä piti olla kyytirättärit. (Suhonen 2007, 11–12.)

2.3 Kuninkaantie kukoistukseen hanke

Kuninkaantien matkailutieyhdistys perustettiin Vantaalla 7.12. 2016. Vaikutuspiiriltään siihen kuuluu kolme maakuntaa, kaksikymmentä kuntaa ja eri sektoreitten matkailutoimijoita. Yhdistys toimii matkailutien toimijoiden edunvalvojana sekä tekee sopimuksia ja neuvotteluja virallisten tahojen kanssa. Kuninkaantien ulottuessa Norjan Bergenistä Venäjän Pietariin, on sillä monin tavoin kansainvälistä potentiaalia toimintakenttään liittyen. Matkailureitin varrella on paljon nähtävyyksiä ja palveluja. (Ykkösakseli s.a.)

Hankkeen tavoitteena on Kuninkaantien tavaramerkin säilyminen tuotemerkkinä, joka on yleisesti ja edullisesti hyödynnettävissä sekä Kuninkaantien arvon säilyminen matkailutienä. Hankkeella pyritään etsimään tuotemerkin ylläpidosta kiinnostuneita toimijoita, koota alueen toimijoita työpajoihin sitouttaen brändin hyödyntämiseen ja listata Kuninkaantiehen liittyviä yhdistyksiä, yrityksiä ja luontokohteita. Vuoden 2017 aikana järjestetään teematapahtumia ja niissä tuodaan Kuninkaantietä esiin. Hankkeen vetäjänä aloitti 1.9.2016 hankkekoordinaattori Mia Aitokari. (Ykkösakseli s.a.)

Kuninkaantien Facebook-sivuilla (2018) on päivitys kulttuurimatkailun luenolta. Kulttuurimatkailureiteillä on haasteena Suomen tunnettavuus matkailusivustojen, Instagramin ja matkablogien kautta. Myös löydettävyys digitaalisesti ja fyysinen saavutettavuus sekä kieli ja opasteet tuovat haasteita kulttuurimatkailulle. Tuotannon sisältö ja kehitys yhdistettynä ostettavuuteen ja miten reitit vaikuttavat kulttuurimatkailussa esimerkiksi aluetaloudellisesti ja rahoituksen saaminen, voivat muodostua haasteeksi.

Historiallinen pyöräilyreitti Kuninkaantiellä Vantaalla -kehittämistyötä voisi hyödyntää myös muiden Kuninkaantien matkailureittien suunnittelun pohjana. Tuotteen jatkokehittelyssä mahdollisuutta monistamiseen muille reiteille kannattaa harkita. Kun peruslähtökohdat pyöräilyreitit suunnitteluun, sopivan karttapalvelun löytämisen digioppaalle ja kansainvälisen jakelukanavan mahdollistaminen markkinoinnissa on valmiina ja tehty, tuote voisi olla hyvinkin muunneltavissa eri reiteille Kuninkaantiellä.

3 PYÖRÄMATKAILU

Pyöräilytuotteilla on mahdollisuudet kasvuun lähimarkkinoilla harrastajien määrän noustessa, tuotekehitys on Suomessa vasta alullaan. Asutuilla seuduilla reitit on mahdollista tehdä vaihteleviksi ja liittää mukaan kulttuuritarjontaa, nähtävyyksiä ja palveluja. Vesistöt ovat yksi vetovoimatekijänä ja turvallisuus sekä saavutettavuus ovat tärkeitä reittejä suunniteltaessa. Kasvavana trendinä maastopyöräily on helposti saavutettavissa kansainvälisten jakelukanavien kautta. Tuotekehittely on avainasemassa kilpailtaessa kansainvälisistä asiakkaista, etenkin vaatavuuden ja haastavuuden osalta. (Matkailun edistämiskeskus 2008.)

Terveys kiinnostaa ja siihen liittyvää on helppo markkinoida. Oivalluksen kautta ihminen ottaa vastuun omasta terveydestään ja elämästään, tullen onnelliseksi. Vastuuntuntoisella näkökyky paranee ja iloa saa pienistäkin asioista. Luonnostaan ekologinen ihminen ei tarvitse suuria maisemavaihdoksia tai virikkeitä elämäänsä, kaikki on jo ympärillä. Vastuullinen ihminen investoi

terveyteensä. ”Joka ei tänään investoi aikaa ja rahaa terveyteensä, joutuu jonakin päivänä investoimaan paljon enemmän aikaa ja rahaa sairauksiensa hoitoon! ”. (Santapukki 2014, 123–126.)

3.1 Polkupyörän historia

Tässä luvussa kerrotaan polkupyörän historiasta. Tiedot perustuvat Pyöräily-Wikin (2018) sivun Pyöräilyn historiaa -tietoihin. Polkupyörä keksittiin noin 200 vuotta sitten, tosin alkeellisia rakennelmia on löytynyt jo 1500-luvulta Euroopasta. Saksalainen Karl von Drais kehitti potkupyörän eli draisiinin hevosen korvaajaksi. Suunnitellussa pyörässä ei ollut polkimia vaan vauhtia potkittiin maasta. Kaksi suurta pyörää oli puisessa rungossa, jota ohjattiin kankealla ohjaustangolla pyörän satulasta. Draisiinin käyttö kiellettiin jalkakäytävillä turvallisuuksista ja siitä tuli rikkaan yläluokan lelu.

Ranskalainen Ernest Michaux valmisti vuonna 1861 polkupyörän polkimilla. Pyörät olivat valurautaa ja polkimet sijoitettu etupyörään. Luunmurskaajaksi kutsutussa pyörässä ei vielä tuolloin ollut ketjuja. Klassinen vanhoista pyöristä, velosipedin, tuli markkinoille muutama vuosi myöhemmin. Velosipedissä etupyörän halkaisija on noin 1,5 metriä, takapyörä vain kolmasosa etupyörästä. Jarrutustilanteessa oli vaarana lentää ohjaustangon yli. Kuulalaakerit, vaihteet ja rumpujarrut keksittiin 1800-luvun lopulla.

John Starley julkisti vuonna 1885 Iso-Britanniassa mallin, jota kutsuttiin Roveriksi. Safety bicyclessä eli turvapolkupyörässä jalat ylettyivät maahan. John Dunlop lisäsi polkupyörään ilmatäytteiset renkaat ja niin alkoi pyöräilyn innostus kasvamaan. Roverista tuli naisille suunnattu polkupyörä yhdeksän vuotta myöhemmin, millä on merkitys naisten korsettien ja pitkien helmojen väheneemiseen. Peruspyörä ja lapsille suunnatut pienemmät mallit tulivat jäädäkseen 1920-luvulla.

3.2 Pyöräily

Tässä kappaleessa on Nicole Cooken (2012, 8–12) ajatuksia siitä, mitkä ovat syitä pyöräilyn harrastamiseen. Cooke on olympiavoittaja Pekingin kisoista vuodelta 2008. Pyöräilyn ja sen kautta liikkumisen tuomia etuja ovat kauniit maisemat ja pelkästään liikkumisen nautinto tuo elämyksen, joka voi johtaa

valitsemaan pyörämatkailun. Raikkaan ilman vaikutus vähentää stressiä, mäsennusta ja rentouttaa. Liikkumisvälineenä pyörä on hiljainen ja sillä pääsee lähemmäs luontoa ja pyöräilijä voi aistia luonnon läheisyyden.

Energiaa pyöräilyllä kuluu noin 400 kcal tunnissa. Pyöräilyn vaikutus näkyy koko kehossa ja verenkierto ja sydän saa harjoitusta. Pyöräilyä voidaan käyttää vammojen hoidossa ja kuntoutumiseen. Pyöräily ei aiheuta iskuja niveliin eikä pyöräilyssä tarvitse kantaa omaa painoa. Painonhallintaa ajatellen se on hyvä liikkumismuoto. Haastaminen pyöräilyyn palkitsee myös kilpailuviettä.

Pyöräilyllä on sosiaalinen merkitys ja sitä voi harrastaa yhdessä tai erikseen. Pyöräilyyn voi yhdistää työmatkan, joka vähentää tarvetta käyttää maksullisia liikuntamuotoja. Kaupungissa pyörä on nopeimpia kulkuneuvoja varsinkin ruuhka-aikaan; 4 miljoonaa pekingiläistä kertoo sen!

Hankintana pyörä voi kestää hyvin huollettuna koko eliniän. Pyörällä voi kulkea melkein missä vain ja pyörävaihtoehtoja on erilaisille teille suunniteltuja malleja. Edullisen käyttökustannuksen ansiosta pyöräily on kustannustehokasta. Polkupyörän huoltaminen auttaa ymmärtämään miten koneet ja tekniikka toimii opettaen samalla mekaanisia taitoja.

3.3 Pyörämatkailun nykytilanne

Matkailun edistämiskeskuksen (2009) julkaisussa, Pyörämatkailun kehittämissstrategiassa, pyörämatkailun nykytila Suomessa 2009–2013, on laadittu vuoden 2020 strategiaan koordinoituneet valtakunnalliset tuotekehittämishjelmat. Kehittämisen arvoiksi on valittu tuottava ja kannattava ympärivuotinen elinkeinotoiminta, suomalaisuus, turvallinen ja kestävä matkailu sekä asiakasluopusten lunastaminen. Pyörämatkailu on valittu kehitettäväksi teemaksi OutdoorsFinland aktiviteettien -kehitysohjelmaan. Yksi merkittävästi kasvava alue on tutustumispyöräily, joka tarkoittaa matkakohteessa liikkumista esimerkiksi majoitusliikkeen vuokrapyörällä.

Suomi on tuntematon pyöräilymaana ja Suomea tulisi kehittää pyörämatkailussa tarjoamalla luontoa ja monipuolisia maisemia. Mahdollisuuksia tuo hy-

vinvoinnin merkitys, kestävä matkailu ja huoli ilmastonmuutoksesta. Teknologian kehittyminen on tuonut uusia mahdollisuuksia karttoihin, paikantamiseen ja reittien suunnitteluun. Ilmastonmuutoksen vaikutus tuo pitkän kesäkauden, jolla on merkitystä matkailun kannalta. Lentoliikenteen mahdollinen rajoittuminen ilmastonmuutoksen myötä, voi siirtää painoarvon lähimatkailuun. (Matkailun edistämiskeskus 2009.)

Potentiaalisia asiakkaita saapuu lähialueelta sekä Keski-Euroopasta. Kiinnittäessä huomio pyöräilyyn matkailussa ja hyvän kevyenliikenteen omaavissa tieverkostoissa, kaupungeissa ja matkakeskuksissa, on pyöräily hyvä kehittämismuoto opastettavilla pyöräretkillä. Pyöräilyssä on tilaa kokonaisvaltaisille asiakaslähtöisille tuotepaketeille. Talvipyöräily ja suomalainen hulluus yhdistettynä voi antaa uusia mahdollisuuksia. Kehittämiskohteita on vielä paljon. Maaseudun välimatkat palveluihin ja pysähdyspaikoille ovat pitkät. Lapsiperheitten ja eri kohderyhmien tarpeita ei ole huomioitu ja vuokrapyörien taso on heikko. Tilastotietoa pyörämatkailusta ei ole, joten kokonaiskuvan kartoittaminen on heikkoa. (Matkailun edistämiskeskus 2009.)

Visit Finland (2008) keräsi keskeisiksi kehittämiskohteiksi pyörämatkailun toimenpidesuunnitelmaan:

- palvelutason parantaminen reitin varrella ja tuotteeseen liittyen
- osaamisen kehittäminen
- tuotteistaminen kysynnän mukaan
- reitittäminen ja reittien vetovoimaisuus
- turvallisuusnäkökohdat
- pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhteinen matkaketju

Liikenneviraston (2012,14) julkaisussa tuodaan esille tulevaisuuden suunnitelmia pyöräilyyn ja kävelyyn. Visiossa pyöräily, kävelyn ohella, on arvostettua ja yleistä. Liikuntamuotona se on lisääntynyt kaupungeissa ja maaseudulla kaikissa liikkujaryhmissä. Liikkuminen arjen lähipalveluihin, kouluun ja töihin on mahdollista pyöräillen ja kävellen. Liikkumisympäristö tarjoaa sosiaalisia kohtaamisen mahdollisuuksia ja elämyksiä turvallisessa ja viihtyisässä ympäristössä. Liikuntamuotoina kävelyä ja pyöräilyä käsitellään erillisenä liikennemuotoina ja liikenneratkaisuissa ne huomioidaan tasavertaisina muiden joukossa. Liikkumattomuudesta johtuneet terveysongelmat vähentyvät ja aktiivisen elämäntavan omaksuminen jo lapsena jatkuu pitkälle eläkepäiviin.

Anne Berner esitteli 23.3.2018 edistämishjelman, jolla on tarkoitus lisätä kävely- ja pyörämatkailun määrää vuoteen 2030 mennessä 30 %. Lähtökohta vuoteen 2030 mennessä on liikenteen päästöjen puolittaminen. Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi on yhdyskuntarakenne tehtävä esteettömäksi, liikenneturvalliseksi ja mielekkääksi. Huomiota kiinnitetään viitoitukseen, pysäköintiin ja taajama-alueen ajonopeuksiin. Kävelyn ja pyöräilyn erottaminen toisistaan ja kaikkina vuodenaikoina teiden hyvä hoito, tuo pyöräilyn ja kävelyn houkuttelevammaksi. Liikennettä kehitetään palvelukokonaisuutena edistämällä kaupunkipyöräjärjestelmien rakentamista ja liikkumista joukkoliikennevälineissä. Pyörämatkailua kehitetään digitalisaatiota hyödyntäen markkinoinnissa ja reittien käytettävyydessä. (Berner 2018.)

Kuninkaantien reitillä pyöräilyyn vaikuttaa huomattavasti mahdollisuus pyörän kuljettamiseen joukkoliikenteessä kaikkina vuorokaudenaikoina, siitä tarkemmin luvussa 3.5.2. Reitille se tuo huomattavan lisäedun esimerkiksi Tikkurilan ja Vantaankosken asemien välillä, kun joukkoliikenteen käyttö janareitillä on edes osittain mahdollista.

3.4 Pyöräilyn turvallisuushaasteet

Liikenteessä on turvallisuushaasteita, jotka usein johtuvat vuorovaikutustilanteista. Erot tien turvallisuuden, eri ikäisten ihmisten ja ryhmien sekä kulkuvälineitten välillä ovat suuret. Liikenteessä ollaan eri syistä. Liikenteessä kohdataan tuntemattomia; asioita ja tilanteita, jotka eivät kuulu sinne joka päivä. Liikenne tuottaa riskejä ja siellä hallitaan energiaa. Vuorovaikutustilanteissa pätevät viralliset ja epäviralliset normit, niitä tulkitaan tilanteissa nopeasti ja aina ei ehdi harkita seurauksia. Kulttuureissa on eri toimintamalleja ja ihmisillä erilaiset temperamentit, toisiin ihmisiin suhtautuminen on erilaista. Siinä miten liikenneturvallisuuteen suhtaudutaan, on eroja. Vuorovaikutuksen tärkeys tulee esille sääntöjen mukaisessa toiminnassa ja niiden soveltamisessa. Myönteisellä vuorovaikutuksella ja ilmapiirillä on suuri vaikutus liikkumisessa ja hallittavuudessa liikenneturvallisuuden kannalta. Omaa toimintaa tarkastelemalla, miten huomioin muita ja annanko muiden huomata minut, on suuri merkitys lii-

kenneturvallisuuudessa. Ennustamalla muiden ja omaa toimintaa, noudattamalla liikennesääntöjä ja hallitsemalla käyttäytymistä voidaan lisätä turvallisuutta liikenteessä. (ELY-keskus s.a.)

3.5 Pyöräilyn asiakasryhmät

Asiakkaan tunteminen on lähtökohta tuotteen markkinointiin. Satunnaisia pyöräilijöitä on markkinoilla suurin osa, tosin aktiivipyöräilijöitten määrä on kasvussa. Satunnaiset pyöräilijät matkustavat perheen kanssa tai ovat senioreja ja nuoria aikuisia. Aktiivipyöräilijät etsivät uusia, haastavia ja vaihtelevia reittejä pyöräilyyn ja kehittävät taitojaan. Aktiivipyöräilijät ajavat omilla pyörillä ja suunnittelevat ennakkotiedon perusteella tekemistään etukäteen. Satunnaiset pyöräilijät harrastavat eri aktiviteetteja matkakohteessa, käyttävät ohjelmapalveluja ja vuokraavat välineitä. Pyöräily on osa lomakokemusta. Satunnaiset pyöräilijät ovat joustavia suunnitelmien ja päiväohjelmien suhteen, joten informaatio ja markkinointi on heidän kohdalla erityisen tärkeää. Päivämatkoja tehdään pyörällä keski-ikäen kynnyksellä ja hieman vanhempana yksin, yhdessä ja perheen kanssa. Matkojen pituus vaihtelee 30–40 km, vauhti 12–18 km/h. Heitä motivoivat liikunta ja ulkoilusta nauttiminen. Osa on myös kiinnostunut sosiaalisesta matkustamisesta pyörämatkoihin osallistumalla. Pyöräily tapahtuu pääosin vapaa-aikana ja lomakohteissa. (OutdoorsFinland 2014.)

Teemakyselyssä (2018) tuli esille pyöräilyyn liittyviä seikkoja. Pyöräily on ulkoilun takia miellyttävä liikuntamuoto koska se ei rasita niveliä. Sään epävakaisuus saattaa välillä rajoittaa pyöräilyä. Liikenteen turvallisuutta uhkaa eri ryhmien suuret vauhtierot. Pyöräily on edullinen liikuntamuoto ja pyörän ostaminen on pitkän tähtäimen hankinta. Pääkaupunkiseudun reittiverkosto ja pyöräreittien määrä on riittävä, mutta vaihtelua reitteihin ja kohteisiin kaivataan. Pyöräilyä harrastetaan retkeillen ja tapana liikkua paikasta toiseen, sillä on myös sosiaalinen merkitys tavata ystäviä. Pääkaupunkiseudulla on paljon tietoa ja siksi karttaan suunnittelu on turhauttavaa. Pyörän huono kunto haittaa pyöräilyä ja pyörän huoltoon oli toivomus pikahuolto-oppaasta selkokielellä.

3.5.1 Pyöräily Vantaalla

Heinonen (2015, 14–22) teki opinnäytetyössään kvantitatiivisen eli määrällisen kyselytutkimuksen ihmisten toiveista Vantaalla pyöräilyyn liittyen. Kysely julkaistiin Vantaan Sanomien internetsivuilla ja Vantaan ympäristökeskuksen Facebook-sivuilla. Kysely oli avoinna kolmen viikon ajan maaliskuussa 2015. Vastauksia tuli 51 henkilöltä Vantaalta ja Helsingistä. Suurin osa vastaajista oli 30–60-vuotiaita ja pyöräilevät tai tekevät pyöräretkiä usein tai joskus. Suurin osa vastaajista pyöräilee yksin tai ystävän/ kumppanin kanssa. Kommentteissa, jotka koskivat karttojen saatavuutta ja tarjontaa, oltiin tyytyväisiä. Muutama vastaaja kaipasi tietoa lähialueen nähtävyyksistä, eri pituisista ja mielenkiintoisista reiteistä eri teemoilla ja erilaisia kohteita. Vastaajista 37 % toivoi ladattavia karttoja älypuhelimelle tai tabletille. Pyöräilyreittien pituuksissa luonto- ja kulttuurikohteissa lyhyet 5–10 km reitit saivat vähiten kannatusta. Pidempien reittien 11–5 km, 16–20 km ja yli 21 km välillä kannatus jakautui tasaisesti. Avoimissa vastauksissa ravintoloita ja kahviloita toivottiin reitin varrelle. Reitien varrella sijoittuvista luonto- ja kulttuurivaihtoehtojen kannatus jakautui seuraavasti:

- vesikohteet: kosket, purot, joet
- kulttuurimaisemat
- kartanot
- puistot ja puutarhat
- luonnonsuojelualueet ja luontopolut
- sillat
- asuinalueet
- uintipaikat
- teollisuus ja vanhat kirkot
- geologia

Kulttuurimaisemassa hallitsevat eri elementit syntyvät ihmisen toiminnan tuloksena, käsitteelle ei ole arvovarausta ja ihmisen vaikutus kulttuurimaisemaan voidaan huomata niin hyvässä kuin huonossakin (Muukka & Mäkynen 2005, 6).

3.5.2 Pyörät Vantaalla

Vantaalla oli kesällä 2017 100 kesäfillaria-kampanja viisaaseen liikkumiseen ja mahdollista lainata AJO pyöriä. Kampanja toteutettiin yhdessä Vantaan ja Pääkaupungin kierrätyskeskus Oy:n toimesta. Kampanjalla kerättiin kokemuk-

sia yhteiskäyttöpyöristä. Vantaan liikennesuunnittelu kehittää oman kustannustehokkaan citypyöräjärjestelmän käyttäjäkokemuksen perusteella. Hämeen ammattikorkeakoulusta on valmistumassa opinnäytetyö kesäpyörien käyttökelpoisuudesta ja liikennesuunnittelu päättää kesäpyörien 2018 opinnäytetyön tulosten pohjalta, onko kesäpyöriä myös ensi kesänä. (Vantaan Sanomat 2017a.)

Pyörän kuljettaminen ilman lisämaksua on sallittua kaikkina aikoina HSL lähijunissa ja metroissa, jos vaunuissa on tilaa. Pyörän kuljetukseen soveltuvat tilat on merkattu polkupyörätunnuksella. Asemilla pyörää on talutettava ja käytettävä portaiden pyöräluiskaa tai hissiä. Busseissa ja raitiovaunuissa pyörää ei saa kuljettaa. Suomenlinnan lautalla kuljettamisesta peritään lisämaksu. Poikkeuksen tekee taittopyörä, jota voi kuljettaa omassa kantopussissa kaikissa liikennevälineissä. (Helsingin seudun liikenne–kuntayhtymä s.a.)

Pyörävuokraamoja:

- Exture välinevuokraus Kuninkaanmäessä: <http://exture.fi/vuokraus-rental/>
- Biketeam sähköpyörät Tammistossa: http://www.biketeam.fi/myymalat/biketeam_vantaa/
- Ruskeasuo, Helsinki toimitusmahdollisuus: <https://www.rl-bikeservice.fi/polkupyoran-vuokraus>

4 PYÖRÄILYREITIN SUUNNITTELU

Pyörällä matkustettavien reittien tulisi olla käyttäjälle optimaalinen vaihtoehto. Reitillä tulee huomioida sen saavutettavuus, vetovoimaisuustekijät ja reitin varrella yritysten mahdollisuus reitin hyödyntämiseen. Tuotettavista reiteistä informoidaan eri kanavissa ja tuotetaan tietoa mobiili- ja GPS-laitteisiin ja painettuihin karttoihin ja oppaisiin. Pyörämatkailureitin- ja reitistön tulee olla johdonmukainen, jotta pyörämatkailija voi keskittyä olennaiseen, matkasta nauttimiseen. Reitti valitaan vetovoimatekijöiden, oman taitotason ja kunnan mukaan. Pyöräilyreittejä voidaan jakaa ympyrä- tai janareitteihin ja matka voi kestää päiväreitistä, useamman päivän reitteihin. Reitteihin voidaan yhdistää julki-

sen liikenteen palveluja. Janareiteissa on tärkeä suunnitella reitin saavutettavuus. Reitin pituus vaihtelee tarkoituksen mukaan. Keskivertopyöräilijälle sopii 15–35 km mittainen matka päivässä, useamman päivän reitti on vähintään 100 km. (OutdoorsFinland 2014.)

4.1 Pyöräilyreitin osatekijät

Onnistunut pyöräilyreitti syntyy eri osatekijöiden summasta. Teemoittaminen on yksi tapa tehdä reitti. Kertomalla kohteista, maisemasta ja historiasta, reitistä tulee mielenkiintoinen. Reitin nimi tulee reitin teemasta ja sitä pitää käyttää samalla tavalla kaikissa materiaaleissa. Nimen voi avata tekstin kuvan tai videon muodossa. Pyörämatkailija näkee ja aistii äänet, tuoksut ja maut. Niistä koostuu elämys, joka jää muistoihin. Kulttuuri- ja kansallismaisemat ja vesistöt miellyttävät silmää. Hyvä reitti mutkittellee ja näyttää paremmalta kartalla, yksittäisten kohteiden kautta kulkeva reitti on monimutkainen. Ydinreitin pituuden kasvaessa potentiaalisten pyörämatkailijoiden määrä vähenee. (OutdoorsFinland 2014.)

Palvelut tekevät reitistä matkailutuotteen. Ensisijaisesti reitti kulkee matkailukohteiden ja maisemien läpi. Reittiä suunniteltaessa kartalle sijoitetaan kaikki kohteet liittyen maisemaan, elämykseen ja käyntikohteisiin sekä nähtävyyksiin ja majoitukseen. Reitti kulkee avainkohteiden kautta ja infomateriaalissa kerrotaan kaikista kohteista. Pyöräilijä päättää miten hän reitillä kulkee. Taukopaikkoja, kaupallisia ravintoloita ja kahviloita, pitää olla 20–30 km välein. Taukopaikkojen määrä on usein suhteessa reitin käyttäjiin, välimatkojen pidentyessä myös pyöräilijöiden määrä vähenee. Majoituskohteiden määrä voi määrittellä myös reitin käyttäjien määrää. Karttamateriaalissa on hyvä olla tietoa pyörän vuokraukseen ja huoltoon liittyen sekä sähköavusteisten pyörien latauspiisteistä. (OutdoorsFinland 2014.)

Maanteillä teiden kunto pystytään parhaiten varmistamaan ja investointi on kannattavinta, kun reitti suunnitellaan niitä hyödyntäen. Reitti olisi kuitenkin hyvä käydä läpi, maastopyöräreitit kerran kuukaudessa ja maantiereitit kerran vuodessa. Reitin saavutettavuus lisää käyttöarvoa. Reitin alku- ja loppupisteen pitäisi olla paikassa, minne pääsee omalla autolla, julkisilla tai pyörällä.

Janareitissä kartassa ja oppaassa pitää kertoa miten päästään lähtöpisteseen. GPS koordinaatit, julkisen liikenteen yhteydet ja parkkipaikat, ovat tärkeimmät tiedot. (OutdoorsFinland 2014.)

Luokittelua ei varsinaisesti reiteillä ole. Pyörämatkailijan on kuitenkin vaivatta löydettävä reitin pituus sekä mahdollisten laskujen ja nousujen määrä. Tietoa tarvitaan myös vaarallisista kohteista ja etapeista, liikenteen määrästä ja pisimmän majoituspaikan välisestä matkasta. Maastopyöräreiteissä otetaan huomioon reitillä tien pinnoite ja korkeuserot sekä taitotasot ja sivuttaiskaltevuus. Turvallisuus tulee huomioida reitillä. Turvallisuuteen ja miellyttävyyteen vaikuttavat tien liikenne, melu ja raskaan kaluston määrä. Tien pinta vaikuttaa myös pyörän valintaan, soratiet eivät ole parhaita mahdollisia esim. hybridi-pyörille. (OutdoorsFinland 2014.)

Viitoitus ja opasteet tuovat turvaa luonnon keskellä, urbanisoituneelle voi luontokokemus olla pelottava. Viitoittamalla ja opastamalla voidaan vaikuttaa luonnon kulumiseen. Viitoituksen ansiosta pyöräilijä voi polkea reitin läpi maastossa merkinnältä toiselle pysähtymättä. Risteyksen jälkeen pitää olla varmuus siitä, että reitti on oikea. Oleelliset tiedot ovat luokittelu, kiertosuunta ja reitin pituus. On hyvä huomioida myös liittymät muihin reitistöihin ja reitteihin sekä reitin kohteet alk-, loppu- ja poistumispisteineen. Tiedot voi julkaista sähköisessä tai painetussa karttamateriaalissa. Viitoitettuja reittejä voi hyödyntää matkailualueen profiloinnissa. Viitoituksen- ja reitityksen merkinnät tulee olla samat kaikissa karttamateriaaleissa, oli kyseessä kartta älypuhelimessa, GPS-laitteessa tai painetussa kartassa. (OutdoorsFinland 2014.)

Kaupungissa ja sen laitamilla viitoituksen tarpeellisuus tulee esiin, kun reititopas haluaa muuttaa suunniteltua reittiä. Nopeat suunnanmuutokset risteyksissä ja tietöiden aiheuttamat muutokset sekä kartan kokoaikainen katsominen voi haitata matkan etenemistä. Matkailureitille, kuten Kuninkaantielle, tuo lisäarvoa reitin viitoitus. Pyöräilyreitillä viitoitus on asiakasystävällinen ja lisää turvallisuutta ja tekee reitistä miellyttävämmän.

4.2 Digitaalisuus ja karttapalvelut

Tässä luvussa on Ruokosen (2016, 36–49) tekstiin viitaten digitaalisen liiketoiminnan suuntauksia. Digitaalinen murros on etenemässä jo neljänteen vaiheeseen ja sitä on lähestulkoon mahdotonta peruuttaa. Trendeistä ensimmäinen on mobiililaitteissa käytettävät palvelut, joita käytetään huomattavasti enemmän tableteilla ja älypuhelimilla. Varsinkin Z-sukupolvi joka koostuu 1995 jälkeen syntyneistä eivät mieti onnistuuko digitaalisen palvelun käyttö mobiilisti. Ikäihmisten siirtyminen mobiililaitteille omaksuttuaan nuorten mobile first -toimintatavan on hyvin mahdollista lähivuosina. Mobiililaitteen keskeinen ominaisuus on henkilökohtaisuus ja kuuluu monesti myös yksityisyyden suojan piiriin. Palvelu on mahdollista suunnata tietylle henkilölle.

Toisena trendinä on videomuotoinen itseilmaisuus ja kerronta, minkä mahdollistavat nykyiset melko häiriöttömät mobiili- ja laajakaistayhteydet. On väitteitä, että nuoren ihmisen keskittymiskyky on lyhentynyt noin minuuttiin, twiitin tai videon mittaiseksi. Tuleeko videosta tulevaisuuden tapa viestiä ja herättää tunteita. Videoaineisto eri jakelualustoja käyttäen saattaa olla se tapa, millä tuotteita jatkossa markkinoidaan kuluttajille mobiililaitteelle kustannustehokkaasti, kevyesti ja nopeasti. Mainostajilla videoiden vieminen lyhyeen muotoon ja mahdollisuus jakaa sitä eri kokoisissa kanavissa yhtä aikaa, tavoittaa paremmin kuluttajat.

Kolmas trendi on digitaalisen datan hallinta, josta jää aina jälki. Datajäljellä voidaan ohjata liiketoimintaa ja se mahdollistaa jäljittämään käyttäjille kohdistetut erilaiset palvelut. Kuluttajan jälki jää verkossa vieraillessa, lomakkeita täytettäessä ja sivustovierailuista sekä linkkien klikkauksista ja ostoista verkossa. Digitaalisia palveluja voi kehittää myyntimahdollisuuksiin, uusien tuotteiden innovointiin ja asiakaspalvelun parantamiseen. Dataa käyttävän yrityksen on toimittava vastuullisesti ja luottamuksellisesti.

Neljäs trendi on jakaminen, yhteisöllisyys ja sosiaalisuus. Sosiaalisten suhteiden merkitys on muuttumassa julkisiksi ja sähköiset verkostot ovat läpinäkyviä. Läsnä oleminen saa eri merkityksen. Verkostoissa luodaan yhteydet ihmisiin, joiden kanssa keskustellaan ja ideoidaan. Toisaalta taas verkostoidutaan ihmisiin, kenen kanssa vietetään vapaa-aikaa. Tämä mahdollistaa myydä,

vaihtaa, jakaa tavaroita ja palveluja suurissa keskuksissa. On hyvin mahdollista, että digimurros tuo meille uusia palveluja. Lomalle lähtiessä saat kännykkääsi paikallisopas-sovelluksen, mistä löytyy matkalla tarvittavat opas-palvelut videoina. Paikallisopas-sovellutus tietää sijaintisi ja ehdottaa lähellä olevia paikallisoppaita.

4.2.1 Google Maps

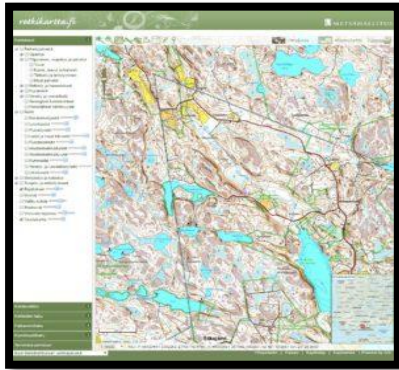
Google Maps -karttapalvelussa voi suunnitella matkareitin, arvioida matkajan ja katsella satelliittikarttoja. Google Maps -palvelussa voi etsiä myös paikallisia yrityksiä. Google Mapsin käyttö soveltuu mobiililaitteelle ja tietokoneelle. Google Maps API julkisesta rajapinnasta kartat ovat liitettävissä muille verkkosivuille. Käyttäjät voivat päivittää ja laajentaa Google Mapsia ja se on kansainvälisesti käytössä yrityksissä ja organisaatioissa, jotka ovat upottaneet sen omille sivuilleen. Matkareitin voi suunnitella kahden pisteenvälille. Vaihtoehdot ovat pyöräilyyn, kävelyyn ja julkisen liikenteen sekä auton välillä. Bussi- ja junavuorot on mahdollista saada matkaa varten ja palvelu näyttää matkaan käytettävän ajan. Tarkkuus on Suomessa käytettäessä luotettavampi kuin ulkomailla. Google Maps for Mobile julkaistiin vuonna 2005 melko samoilla ominaisuuksilla kuin tietokoneversio. Vuonna 2012 julkaistu Google Maps iPhone-versio nousi App Storen suosituimmaksi ilmaiseksi sovellukseksi. (Kartoittaja s.a.)

Google Maps API on ilmainen ja sen avulla yhteisöt ja yritykset voivat upottaa tarkempia tietoja omille sivuilleen. Käyttö on sallittu myös kaupallisiin tarkoituksiin ja on kaikille avointa ja maksutonta. Lisäehtona on kuitenkin, että karttakäyntejä on alle 25 000 päivää kohden. Google Maps API for Business on vaihtoehto niille, joille edellä mainitut käyttörajoitukset eivät sovellu. (Kartoittaja s.a.)

4.2.2 Internetpalvelut

Fillaristit (2016) sivun blogissa on maastopyöräilijän kännykkäsovelluksia ja nettipalveluja käsittelevä blogikirjoitus, siitä on koottu tähän lukuun tietoa ja kuvia karttapalveluihin liittyen.

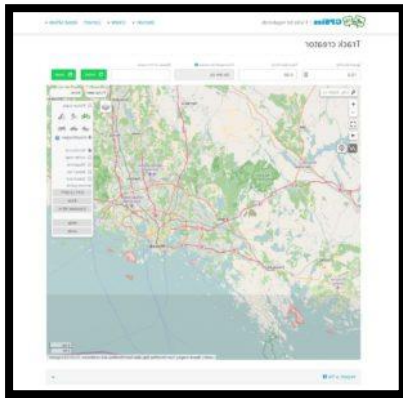
Retkikartta.fi



Kuva 1. Retkikartta (Fillaristit 2016)

Retkikartta (kuva 1) karttapalvelun pohjana on maanmittauslaitoksen maastokartat ja ne edustavat Suomen oloissa tarkimpia karttoja. Retkikartta sisältää myös ilmakuvat. Palvelussa on hakemisto, josta löytää retkeilyalueita ja kansallispuistoja. Karttoja on mahdollista tulostaa. Retkikartan [m. retkikartta.fi](http://m.retkikartta.fi) mobiiliversio hyödyntää kännykän paikanninta.

Gpsies.com



Kuva 2. Gpsies.com -sivusto (Fillaristit 2016)

Gpsies.com -sivustolta (kuva 2) voi etsiä GPS-jälkiä erilaisilla hakukriteereillä ja niillä voi hahmottaa sopivia polkuja joillakin alueilla. Toiminnolla Track creator, voi piirtää reitin etukäteen kartalle ja jakaa Fillaristit-tyyppisessä palvelussa. Reitit voi ladata gpx-tiedostona ja siirtää navigaattoriin tai kännykkäsovellukseen. Lisäksi palvelun hyödyllisiä toimintoja ovat reittitiedostojen konvertointi muodosta toiseen, eri karttapohjien selailu ja koordinaattien poiminta kartalta.

Sport Tracker- iOS, Android, Windows Phone



Kuva 3. Sport Tracker -sovellus (Fillaristit 2016)

Sport Tracker -sovelluksella (kuva 3) voi pyöräilyreitit gps-jäljen tallentaa kännykkään. Reittiä on mahdollista tarkastella tarkemmin tietokoneelta. Sport Trackerin oma sykevyö tallentaa syketiedot muistiin. Sport Trackeriin on mahdollista ladata Maanmittauslaitoksen maastokartat.

Maverick- Android



Kuva 4. Maverick (Fillaristit 2016)

Maverick (kuva 4) tarjoaa karttapohjia ja työkaluja maastossa navigointia varten. Karttoja voi katsoa offline-tilassa, niistä on hyötyä huonon kuuluvuuden alueella ja ulkomailla. Karttapohjiin kuuluu lähes kaikki vapaasti tarjolla olevat

kartat ja ilmakuvat. Reittejä voi tallentaa ja ladata gpsies.com -palveluun suori-
tuksen jälkeen. Maverickissa voi selata katunäkymää, siinä on kompassi ja
ominaisuus joka estää ruudun pimenemisen sekä lukkiutumisen.

4.3 Kansainväliset mahdollisuudet

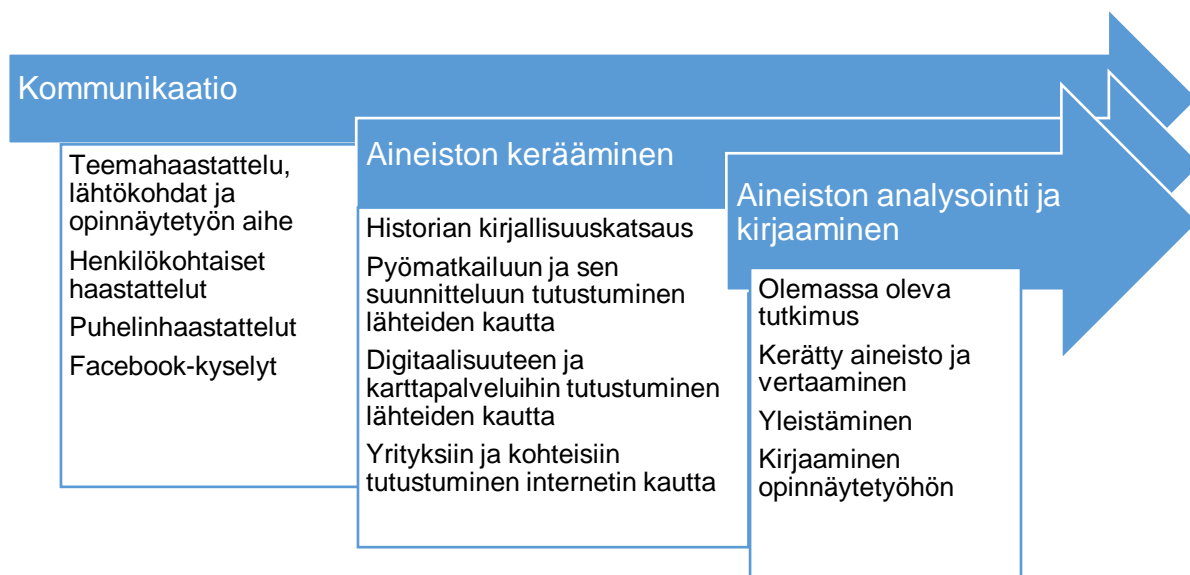
Visit Finland My Stay portaalissa Liisa Renfors, tuoteasiantuntija, luennoi mat-
kailusivustoista, joissa on otettu huomioon asiakkaan näkökulma ja tarkoitus
tuoda esille Suomi matkailumaana. Sivustot on tarkoitettu myös kansainväli-
sille matkailijoille ja asiakkaalle hyvä, helppo ja innostava tapa suunnitella
matkaa ja kerätä eri tuotteita ostoskoriin. Sivustoille toivotaan monipuolista,
edustavaa tarjontaa ja tuotteita. Aiheena perhe, perhelomailu ja ostokset on
nostettu esille. Tuotteita voi etsiä sijainnin pääkohteitten tai paikkakunnan
mukaan. Tuotteille on kääntöpalvelu yhdeksälle eri kielelle, niitä otetaan vas-
taan kaksi kertaa vuodessa, jotta aikaa jää kääntämiseen. Tuotteen pitää täyt-
tää Visit Finlandin kansainvälistymiskriteerit, My Stay tuote edellytykset ja yri-
tyksellä täytyy olla englanninkieliset sivut. Hyvällä tuotekortilla ja kuvilla asia-
kas saadaan kiinnostumaan tuotteesta. (Visit Finland 2016.)

Historiallisella Kuninkaantien pyöräilyreitillä Vantaalla kotimaan ja kansainväli-
seen markkinointiin Google Maps voisi sopia karttapalveluna monipuolisten
ominaisuuksien ansiosta. Google Maps API for business on tarkoitettu lähinnä
yrityskäyttöön. Google Mapista on kerrottu luvussa 4.2.1. Google Mapsin toi-
minta karttapalveluissa, ja miten siihen lisätään eri kohteita taustatietoineen ja
toimintaan käytännössä, ei minulta löydy kokemusta.

5 OPINNÄYTETYÖN MENETELMÄT

Toiminnallisessa opinnäytetyössä on käytetty kvalitatiivisia tutkimusmenetel-
miä. Prosessikuvassa (kuva 5) on esitetty, miten eri aineisto ja keräämiseen
liittyvät tavat asettuvat kokonaisuuteen lomittain tähdäten tavoitteeseen.

Tässä toiminnallisessa opinnäytetyössä on tavoitteena tuotteen kehittämiseen
liittyvien osatekijöiden tutkiminen ja raportointi.



Kuva 5. Opinnäytetyö menetelmät prosessikuva (Rautiola 2018)

5.1 Toiminnallinen opinnäytetyö

Tälle opinnäytetyölle muodostui tutkimuskysymykseksi, millainen on Vantaan Kuninkaantien pyöräilyreitien historiallinen sisältö, mitä nähtävyyksiä ja millaisia yritysten palveluja pyöräilyreiteille kannattaa sisällyttää ja miten Historiallinen pyöräilyreitti voitaisiin digitalisoida. Lähtökohtana ja tavoitteena tälle opinnäytetyölle oli etsiä tietoa Vantaan Kuninkaantiestä ja sen lähistölle sijoittuvista historiallisista kohteista sekä lisätä alueen yritysten ja kohteiden tunnettuutta. Reitistä on tarkoitus muodostaa matkailureitti, johon on mahdollista tehdä digitaalinen opaspalvelu pyörämatkailijalle.

Kohteiden historia muodostuu lähinnä keskiajalta 1920-luvun alkuun. Kuninkaantien pyöräilyreitillä on majoitus-, ravintola- ja kahvilapalveluja tarjoavia yrityksiä kohteissa ja sen lähistöllä. Pyöräilyreitille ja sen läheisyyteen sijoittuu lisäksi uudempia kohteita, nähtävyyksiä ja luontoa sekä erityyppisiä palveluyrityksiä. Matkailureitillä yritysten palvelut tulevat lähemmäksi asiakasta ja ovat helpompi huomata, jos kohteet sijoitetaan ja numeroidaan kartalle. Asiakkailla on erilaisia mieltymyksiä siitä, mitä he matkailureitiltä haluavat. Tuotteen tarjotessa erilaisia vaihtoehtoja, on sillä enemmän mahdollisuuksia yritysten ja markkinoinnin kannalta.

Digitaalisuus ohjaa tulevaisuutta ja palveluja. Palvelujen markkinointikanavat, tuotteen sisältö ja sille suunnitellut palvelut ovat lähtökohta palvelupolun muodostumiselle ja onnistumiselle. Kysymykseksi muodostuu, mitkä ovat digitaalisen markkinoinnin keinot ja kuinka ne saadaan ohjattua kansainväliselle tasolle, jotta tuotteelle saadaan hyvät markkinat.

Pyörämatkailua tuodaan esille matkailu- ja liikuntamuotona. Pyöräilyllä on mahdollisuuksia ja haasteita; liikenneturvallisuus on yksi niistä. Matkailureittiä suunniteltaessa on otettava huomioon reitin maisemallisuus, turvallisuus ja eri ryhmien tarpeet. Pyörämatkailun erilaisia kohderyhmiä on paljon, mutta kuka on potentiaalinen asiakas, joka valitsee Historiallisen pyöräilyreitit Kuninkaantiellä Vantaalla?

5.2 Tutkimusmenetelmät

Tutkimus lähti käyntiin, kun tiedustelin Vantaan elinkeinopalveluilta, olisiko heillä tarvetta opinnäytetyölle. Sain myöntävän vastauksen ja aiheen Vantaan Kuninkaantiehen liittyen. Sovimme tapaamisesta Maarit Enbergin kanssa ja tapasimme Vantaan elinkeinopalveluissa Yrityspalvelukeskus Leijassa 16.10.2017. Teemahaastattelussa Enberg kertoi toivomuksia matkailureitille. Päädyimme digitaalisesti opastettuun pyöräilyreittiin Kuninkaantiellä Vantaalla, jossa historia kulkee mukana koko matkan ajan. Tässä opinnäytetyössä ei tehdä digitaalista palvelua. Opinnäytetyössä muodostetaan materiaalia pyörämatkailun suunnitteluun, lähtökohtia tuotteelle kartoittaen yrityksiä, historiaa ja asiakasprofiilia sekä digitaalisuuteen liittyvää aineistoa ja karttapalveluja.

Kuninkaantie-hanke on ollut ajankohtainen Suomessa 2016–2017 ja hankkeen vetäjänä on ollut Mia Aitokari, Ykkösakseli. Eri paikkakunnilla on järjestetty tapahtumia ja luentoja. Vantaalla Kuninkaantiestä luennoi arkeologi Andreas Koivisto Övre Nybackassa 11.11.2017. Luento hahmotti Kuninkaantien ja alueen historian eri vaiheita ja antoi perusnäkemystä Kuninkaantien reitin muodostumiseen Vantaalla ja historian kirjallisuuden kartoitukseen opinnäytetyötä varten.

Historiaa tutkin laajasti kirjallisuudesta, internetin kautta ja kohdekäynneillä.

Teemahaastattelussa historiallisten kohteiden yrityksiin pyrin saamaan oleelliset tiedot siitä, mitä yritys voi tarjota pyörämatkailijalle ja miten yritys voi hyötyä tuotteesta. Yrityksiin tutustuin etukäteen internetin kautta. Seuraavassa on esitetty yritykset ja asioita joita käytiin läpi.

- Hämeenkyllän kartano: asiakasprofiili, pyörien käyttömahdollisuus, esille tuomisen hyödyt, mitä hyötyä yrittäjälle, mitä hyötyä matkailijalle?
- Kuusijärvi: asiakasprofiili, esille tuomisen hyödyt, mitä hyötyä yrittäjälle, mitä hyötyä matkailijalle, mikä matkailijaa saattaisi kiinnostaa?
- Kahvitupa Laurentius: toiminnan läpikäyntiä, esille tuomisen hyödyt yrittäjälle ja matkailijalle.
- Vanha viilatehdas: toiminnan läpikäyntiä, esille tuomisen hyödyt yrittäjälle ja matkailijalle.
- Backaksen kartano: toiminnan läpikäyntiä, tulevaisuuden suunnitelmat.

Reitille pyrin valitsemaan pyörämatkailijaa kiinnostavia kohteita ja mielenkiintoista historian tietoa. Pyöräilyreitille valitsin myös kohteita, jotka eivät liity Kuninkaantien historiaan. Vantaalla on paljon nähtävää ja yritysten palveluja. Kohteiden laaja valikoima antaa matkailijalle vinkkejä ja laajemman käsityksen Vantaan mahdollisuuksista matkailukohteena. Pyöräilyreitien läheisyyteen sijoittuvia ravintoloita tutkin Facebook-kyselyllä, tarkoituksena on helpottaa matkailijaa ravintolapalvelujen valinnassa.

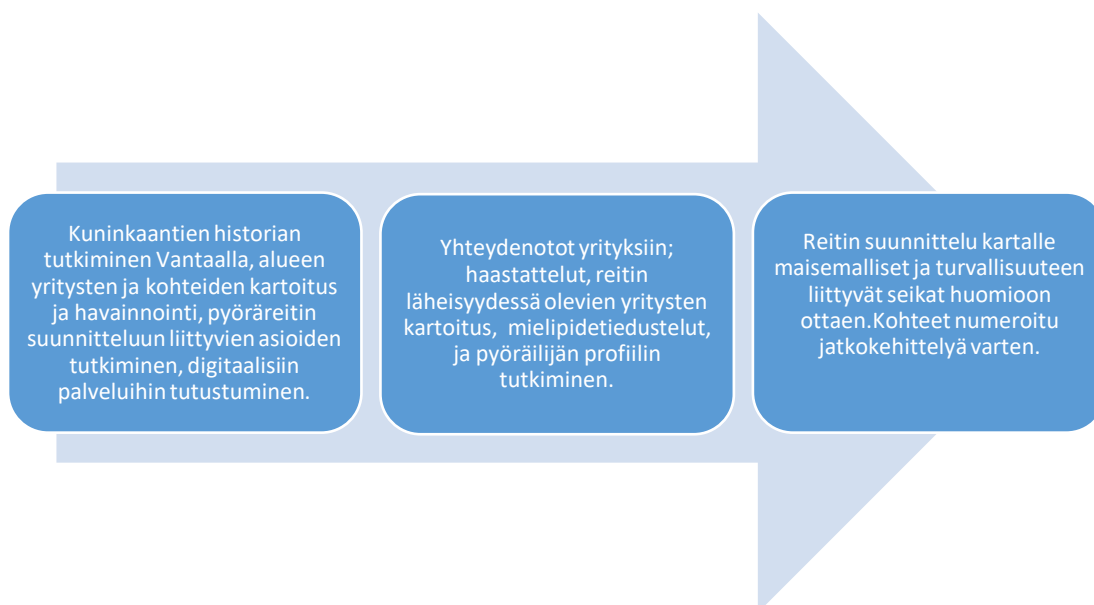
Facebook-kyselyn (2018) 5.3–11.3.2018 lähetin kysymykset 104 henkilölle ja vastauksia tuli 11. Kyselyssä pyydettiin kertomaan omien kokemusten perusteella hyvä ja mutkaton ravintola, jonne voi mennä syömään hyvää ruokaa ilman pöytävarauksia. Ravintolan tuli sijaita Tikkurilan seudulla Itä-Vantaalla. Suositeltavia ravintoloita tuli 6. Vastaukset kirjattiin 12.3.2018 tähän opinnäytetyöhön hyvinä ravintoloina (sivu 44). Kohteiksi suositeltiin kuusi hyväksi havaittua ravintolaa, jotka valittiin pyöräilyreitille.

Teemakyselyssä (2018) Facebook-sivuilla 11.3–18.3.2018 kysyin: miksi koet et koe pyöräilyä hyväksi liikuntamuodoksi, haasteita pyöräilyssä sekä onko pyöräilyyn liittyvää tietoa ja kartoja tarpeeksi. Kyselyyn vastattiin sähköpostilla. Vastauksien asiakasprofiili koostui muutamasta keski-ikäisestä naisesta ja ne kirjattiin tiivistettynä 20.3.2018 tähän opinnäytetyöhön kohtaan 3.5. Teemakyselyn pohjalta sain lisää näkemystä pyöräilyn asiakasprofiilin muodostumiseen ja vertailuun jo olemassa olevaan tutkimukseen Vantaan pyöräilystä.

Pyöräilyn ja pyöräilyreittien tutkiminen perustuu lähteisiin kirjallisuudesta ja internetistä. Opinnäytetyön tarkoituksena on pyöräilyreitin kehittämiseen liittyvän materiaalin kokoaminen ja etsiä tietoa eri osa-alueista. Digitaalisuuteen ja karttapalveluihin liittyvä materiaali perustuu kirjallisuuteen ja internet -sivuihin. Aineisto antaa perustan pyöräilyreitin suunnitteluun ja asiakasprofiilin hahmottamiseen jatkokehittelyä varten.

5.3 Reitin suunnittelu

Pyöräilyreitin teemana on Kuninkaantien historia ja sen läheisyydessä olevat kohteet. Kuninkaan pyöräilyreittiehdotuksessa olen ottanut huomioon maisemalliset ja turvallisuuteen liittyvät seikat. Reitti kulkee Kuninkaantietä mukailen ja muodostaa janareitin. Kuninkaantien reittiin perustuu tarve kehittää tuote, jossa yhdistyy asiakkaalle myytävä yhtenäinen matkailureitti hyödyntäen paikallisia yrityksiä. Pyöräilyreitillä Kuninkaantiellä historialla on suuri merkitys, jota yritykset pitävät yllä yritystoiminnan myötä. Reitin varrella on erilaisia palveluja tarjoavia yrityksiä; hotelleja, kahviloita, ravintoloita ja kaupallisia palveluja. Kuvassa (kuva 6) on havainnollistettu suunnittelun vaiheita. Reitille on esitetty karttakopio Google Maps palvelusta ja linkki palvelun sivulle on liitteissä 1 ja 2. Reitin kohteet on numeroitu kohteiden esittelyssä sivuilla 29–44.



Kuva 6. Reitin suunnittelun vaiheet (Rautiola 2018)

6 KUNINKAANTIE JA AIKAMATKA HISTORIAAN

Tässä luvussa esittelen Kuninkaantien historiaa ja reittiin lisättyjä kohteita. Kuninkaantiellä on omat historialliset aarteensa, jotka ovat tulleet minulle tutuksi kirjan sivuja käännellessä. Kuninkaantien linjaus oli valmiina ja reittiehdotus on tehty pyöräteitä, turvallisuutta ja maisemaa silmällä pitäen. Historiallinen pyöräilyreitti Kuninkaantiellä Vantaalla rakentui kahden pisteen janareitiksi. Pyöräilyreititön pituudeksi tuli keskivertopyöräilijälle sopiva matka, joka on maastoltaan tasainen. Reitillä on muutamia lieviä nousuja. Pyöräilyreititön läheisyyteen sijoittui pyöräilijälle tärkeitä majoitus- ja ravintolapalveluja sekä historiallisia kohteita. Lisäsin kohteisiin myös uudempia nähtävyyksiä ja palveluja monipuolisen tarjonnan takaamiseksi. Kuninkaantien läheisyydessä on useita kartanoita. Pyöräilyreitillä niistä löytyy tasokkaita ravintoloita ja upea hotelli. Kartanoitten syntymiseen on oma historia.

Historiallinen pyöräilyreitti Kuninkaantiellä Vantaalla

Viaporin linnoitusupseerit ja Helsingin kauppiaat hankkivat pitäjän alueelta kartanoita 1700-luvulla. Niihin perustettiin ruukkeja ja tehtaita, joissa valmistettiin posliinia, lasia ja tiiliä. Tuotteilla oli kysyntää Viaporin työmaalla. Kartanot olivat kyläläisille esimerkkejä maataloudesta ja hyväksi havaitut viljelymenetelmät levisivät talonpoikien keskuudessa. Isovihan aikaan (1713–1721) moni päärakennus tuhoutui. Kartanokulttuuri alkoi loistaa jälleen 1800-luvun vaihteessa. Kesäpaikoista oli tullut kannattavaa elinkeinoa harjoitettavia paikkoja, minne ylellinen loisto ja juhlat kuuluivat. Ne erottuivat muusta kylän elämästä. Kartanoihin rakennettiin ranskalainen tai englantilainen puisto ja hyötypuutarha. Kartanoihin rantautui Keski-Euroopasta muodin, tapakulttuurin ja maanviljelyn viimeiset virtaukset, uutuudet tulivat Tukholmasta. (Vantaan kaupunginmuseo 2010, 31.)

Kohde 1 (Ainontie 33, 01630 Vantaa) Linnaisten kartano sijaitsee Espoon rajalla Vantaan puolella. Historiansa aikana se on ollut lähinnä yksityisomistuksessa. Kartanoksi Skinnarsin tila muuttui 1738 ja nimi muutettiin 1863. Nimen vaihtamiseen vaikutti sana skinna (nylkeä) ja muutamaa vuotta aiemmin il-

mestynyt Sakari Topeliuksen kirja *Gröna kammarn på Linnais gård*. Teok-
sessa tosin kerrotaan Sääksjärven Linnaisista. Päärakennus on peräisin
1700-luvulta, tilan historiaa omistajista löytyy vuodesta 1556. (Hako ym. 2005,
15–21.)

Kohde 2, Hämeenkyllän kartano näkyy vanhassa maanmittauskartassa vuo-
delta 1700. Kartanon (Gårdh) paikka oli merkitty Pikkujärven (Lillträsk) koh-
dalle ja siitä tuli vuonna 1680 säteriratsutila. Kartalla oli nykyisen kartanon
kohdalla kaksi tilaa Gällens ja Nybyssen. Kuningas Juhana antoi Bengt Juus-
teenille palkkioksi hyvästä sotapalveluksesta kolme isännätöntä tilaa 1550–
1609. Juusteeni aateloitiin vuonna 1591 nimelle Gyllenwood. Juusteeni istui
vankilatuomiota 1590-luvun lopulla Turun linnan puolustamisesta, Kaarle hert-
tuan vastustamisesta ja Sigismundin kannattamisesta. Hämeenkyllän tilasta
muodostui rustholli eli ratsutila ja Gyllenwoodin suku hallinnoi sitä suureen
reduktioon saakka, jolloin Juusteenin saama lahjoitus peruutettiin. Tilalle aset-
tui useita kartanoita omistava aateloitu Johan Grinperg (ent. Wittman). Myö-
hemmin tila palautui Gyllenwoodin omistukseen (1690–1702). (Hako ym.
2005, 24–31.)

Hämeenkyllän kartanolla (kuva 7) oli useita eri omistajia, hirttämätön Lauda-
heistä varmaan kuuluisin. Vuonna 1789 salaliiton johtajat saivat erilaisia ran-
gaistuksia ja vangittiin. Laudaun tuomio oli menettää aatelisarvonsa, omaisuu-
tensa ja henkensä. Laudaun pakeni Venäjälle ja palasi kotimaahansa Suomen
suurruhtinaskuntaan Suomen sodan jälkeen ja hänen tuomio kumottiin. Myö-
hemmin hänestä tuli postin ylijohdaja ja valtioneuvos, joka on venäläisen virka-
miesjärjestelmässä toiseksi ylin arvonimi. Hämeenkyllän kartanon hän osti
1819 ja tilasi sinne mahtipontiset suunnitelmat Carl Ludvig Engeliltä. Suurta
projektia ei koskaan saatu valmiiksi ja kuolinpesä ajautui myöhemmin kon-
kurssiin. Hämeenkyllän kartanosta tuli merkittävä maatila 1800-luvun jälkipuo-
lella. Kauppaneuvos Pelinin aikana 1900-luvun alussa kartanon navettaa ja
tallia laajennettiin ja sen mailla oli valtava karja. Siellä oli 30 hevosta, 4 son-
nia, 115 lehmää, 30 lammasta ja 40 kanaa. (Hako ym. 2005, 24–31.)



Kuva 7. Hämeenkyllän kartano (Rautiola 2017)

Torvinen, Heidi (2018) Hämeenkyllän kartanosta, kertoi haastattelussa asiakasprofiilin koostuvan yritys- ja yksityisistä matkailijoista, jotka arvostavat luontoa, lentokentän läheisyyttä ja Vantaan palveluja sekä liikenneyhteyksiä ilman kaupungin keskustan ruuhkia. Hotellille on helppo tulla autolla ja parkkipaikoja löytyy hyvin. Hotellilla on vierailleen käytössä Jopo -pyöriä. Hämeenkyllän kartano ja ravintola huomioi hyvin asiakkaan tarpeet ja tarjoaa laadukasta asiakaslähtöistä palvelua. Erityisruokavalioihin on kiinnitetty ravintolan toiminnassa erityistä huomiota. Ravintolaan on mahdollista tulla lounaalle ilman yöpymistäkin, satunnaiset matkailijat ovat tervetulleita. Pyöräilevälle matkailijalle Historiallisella pyöräilyreitillä voidaan vaikuttaa hotellihuoneen hintaan kesäajalla. Hämeenkyllän kartanossa toimii hotelli, ravintola ja tilaustoimintaa kokouksiin, yksityis- ja yritysjuhlisiin. Hotellilla on nettisivut palveluista:

<https://www.hameenkylankartano.fi/>

Kohde 3, Övre Nybacka sijaitsee Vantaan Martinkylässä ja on pihapiiriltään tyypillistä talonpoikaisrakentamista keskiajalta. Ulkoasua on remontoitu ja uudistettu, kartanon päärakennus on 1700-luvulta. (Vantaan kaupunginmuseo 2010, 16.) Päärakennuksen lisäksi on säilynyt luhtiaitta, navetta, syytinkitupa ja kaksi kellaria. Talonpoikaismiljöönä se on Vantaan parhaiten säilyneitä. (Koivisto R. 2016, 154.)

Övre Nybackan kestikievaria pyörittivät naiset muistitiedon mukaan 1888–1917. Nyströmin isäntä kuoli kievarin toiminnan alkamisen jälkeen hyvin

pian ja talon naiset äiti tyttäriineen pyöritti kievaria. Yksi kolmesta tyttärestä muutti pois mentyään naimisiin. Vieraita oli moneen lähtöön, herra Stockmann oli ilmeisesti tyytyväinen palveluun, kun vieraili siellä useasti. Tosin ei enää muisteta, kuka kauppiassuvun herroista hän oli. Stockmann kulki polkupyörällä tai velosipedillä, ketjuttomalla kaksipyöräisellä, jonka etupyörä oli miehen- ja takapyörä kissan korkuinen. Näitä uutuuksia Stockmann toi maahan. Kievarin naiset toimivat kurinpitäjinä. Tarina kertoo, että puujalka Lindberg potki tuvan ovea suutuspäissään ja jäljet näkyivät viimeiseen remonttiin saakka. Kestikievarissa majaili myös puukkojunkkarina tunnettu Matti Haapoja, päiväkirjassa onkin salanimellä kirjoitettu merkintä, josta voi päätellä oliko Haapoja ollut vankikarkuri matkalla. (Koivisto R. 2016,168–171.)

Kotiseututalo Övre Nybacka vuokraa tiloja erilaisiin juhliin, kokouksiin ja koulutuksiin. Vuokraaja saa käyttöön juhlasalin, tuvan ja astioilla hyvin varustetun toimivan keittiön sekä kaksi kammaria. Övre Nybackassa on avoimet ovet kuukauden ensimmäisenä maanantaina 18–19. Tuoreimmat uutiset osoitteesta: <https://www.facebook.com/OvreNybacka>. (Övre Nybacka 2014.)
Kohde 4, Vantaan maatalousmuseo, sijaitsee Vantaan myös Martinkylässä. Tietoja museosta: <http://www.vantaanmaatalousmuseo.fi/>.

Kohde 5, Vanha Viilatehdas aloitti historian kulun, kun Walfrid W. Wahlberg perusti viilatehtaan vuonna 1889. Se oli pitkään maan ainoa viilojen valmistaja. Tehdas on saattanut olla toiminnassa jo ennen vuotta 1888, jolloin höyrykone asennettiin myllyä varten. Höyrykone osoittautui liian pienitehoiseksi yhteisön tarpeisiin ja padon rakentamisen myötä siirryttiin vesivoiman käyttöön. Irene Wahlbergin ottamassa kuvassa on 1800-luvun lopulla kuvattu Vantaanjoen Kvarnbackan koskella sijaitsevat Dahlforsin tehtaot (kuva 8). Walfrid Wahlbergin omisti tehdasyhteisöön kuuluvat myllyn, sahan, trasselipuhdistamon ja viilatehtaan. Tulipalo tuhosi 1900-luvun alussa padon, verstaas- ja myllyrakennuksen. Vuonna 1876 rakennetun sillan takana näkyy osa vanhaa Kuninginkantietä. Uusi punatiilinen tehdasrakennus valmistui 1903. (Litzen & Vuori 1997, 106–107.)



Kuva 8. Dahlforsin tehtaat (Litzen & Vuori 1977, 106)

Vanhassa Viilatehtaassa (kuva 9) ja läheisessä Kuninkaan kartanossa toimii tilausravintola Kuninkaan lohet. Mervi Repo (2018) Kuninkaan lohesta kertoi, että lounasta on tarjolla maanantaista perjantaihin lounasaikaan Kuninkaan kartanossa tai Vanhalla Viilatehtaalla. Viikonloppuina ravintola palvelee yksityistilaisuuksien asiakkaita. Satunnaiset matkailijat ovat tervetulleita myös ilman pöytävarausta ravintolan tilojen salliessa. Matkailijan on mahdollista saada esim. koodilla kertaluonteinen alennus 10 % lounaan hinnasta. Alennus ei koske muita tuotteita. Kuninkaan lohet, ajankohtaiset palvelut sivuilta:

<https://kuninkaanlohet.com/>



Kuva 9. Vanha viilatehdas (Rautiola 2017)

Kohde 6. Backaksen kartanon paikalla oli jo 1500-luvulla saman niminen tila. Backaksen kartano perustettiin 1600-luvulla niiden yhdistyessä. Ruotsin vallan

aikaa se oli ratsutila eli säteri ja verovapauden se sai varustamalla ratsuja kunninkaan joukkoihin. Tilan omistajat vaihtuivat usein 1600–1700-luvuilla, pääasiassa he olivat sotilasvirkamiehiä ja ratsumestareita. August Hagelstam rakennutti kartanon nykyisen päärakennuksen vuonna 1818 ja hänen poika Carl, kehitti maanviljelyä ja laajensi alueita. Osuusliike Elanto oli halukas ostamaan tilan jo vuonna 1886 tuottaakseen elintarvikkeita ravintoloihin ja myymälöihin. Tilan myymisestä oli eriäviä mielipiteitä. Vuonna 1916 Elanto osti Backaksen tarkoituksena kehittää Backaksesta mallitila. Suomen maatilatmatrikkelin 1931 mukaan 1930 Backaksessa oli 900 sikaa, 100 lehmää, puutarhaviljelyä ja viljeltyä peltoa yli 140 hehtaaria sekä kasvihuoneita tomaattia ja kurkkuja varten. Sikalaan toimitettiin Helsingistä kaikki Elannon leipomoitten, ravintoloitten ja oluttehtaitten ruokajätteet. Elanto perusti vuonna 1919 tiili-tehtaan ja sen tuotteilla rakennettiin 1920-luvulla navetta, talli, kuivaamo-puimala, suursikala, asuintaloja ja kansakoulu Veromiehenkylään. (Backaksen kartano 2018.)

Ravintola Backas aloitti toiminnan syksyllä 2016. Kartano on remontoitu 1920-luvun asuun ja ravintola keskittyy laadukkaista ja arktisista raaka-aineista valmistettuihin kala- ja riistaruoikiin. Keväällä 2018 ravintolalla on suunnitelmassa muuttua kaiken kansan avoimeksi olohuoneeksi. (Vantaan Sanomat 2017b.)

Lauri Kaivoluo (2018) Ravintola Backaksesta kertoi, että 1.5.2018 avataan Juurruttamoon kevyitä kesälounaita tarjoileva kahvila. Kahvila on avoinna keskiviikosta sunnuntaihin 12-22. Vaihtelevat sääolosuhteet saattavat vaikuttaa kahvilan aukioloaikoihin.

Ravintola Backas lisätietoa sivuilla: <https://ravintolabackas.fi/>

Kohde 7, Helsingin pitäjän kirkonkylä muodostui todennäköisesti 1200-luvulla vesireittien ja teiden, Suuren Rantatien ja Hämeentien keskelle. Keravan joki virtaa kylän ohi Vantaanjokeen. Kirkonkylä ja kylämiljöö ovat parhaiten säilyneitä kyläkokonaisuuksia, rakennuksia on 1700–1800-luvuilta. Pitäjän pohjoisosan asutus oli suomenkielistä ja eteläosan ruotsinkielistä. Välittömässä läheisyydessä sijaitsee Tulkinkylä ja Veromiehenkylä, tulkkia tarvittiin käräjillä ja veronkannossa.

Helsingin pitäjä oli 1720-luvulla yksi Suomen merkittävistä teollisuuskeskuksista, sillä oli hyvät lähtökohdat metsien ja koskien ansiosta. Puutavara, terva ja turkikset matkasivat laivoilla maailmalle. Sahojen myyntivalttina Hollantiin oli neliskulmaiseksi veistetty, määrämittainen ”hollantilainen palkki”, mutta sen veisto kiellettiin metsiä kuluttavana 1730-luvulla. Sahateollisuus kehittyi Viaporin rakentamisen myötä ja puuta jalostettiin laudoiksi, jotka kuljetettiin maanteitse Helsinkiin. Sahatut palkit uitettiin jokea pitkin Vanhankaupungin selälle. Sahateollisuus taantui 1900-luvulla metsien vähenemisen myötä ja patojen suurten tulvavahinkojen aiheuttamien haittojen vuoksi. Vuoriteollisuutta oli 1800-luvun alkupuolella Hämeenkylässä ja Sillbölen kaivoksissa, niistä nostettiin yli puolet Suomen rautamalmista. (Vantaan kaupungin museo 2010, 30.)

Kohde 8, Pitäjänmakasiinit ovat 1700-luvulta, niissä säilytettiin vijatalletuksia katovuosia varten. Helsingin seudun kotiseutumuseo sijaitsee toisessa rakennuksista. (Vantaa kaupungin museo 2010, 19.) Kirkonkylän vanhoista rakennuksista, kahta lukuun ottamatta, ovat yksityisomistuksessa. Hannusas kuuluu Vantaan seurakuntayhtymälle ja Gammelknäpas Vantaan kaupungille. (Eskola 2015, 344.)

Kirkon jumalanpalveluksiin tuli osallistua sunnuntaisin rangaistuksen uhalla, kirkko toimi tärkeänä tiedonvälitys ja kohtaamispaikkana. Kohde 9, Pyhän Laurin kirkko tunnetaan myös Helsingin pitäjän kirkkona. Nimensä se on saanut marttyyri Pyhän Laurentiuksen mukaan, hänet surmattiin Roomassa vuonna 258. Kivikirkko rakennettiin 1400-luvulla. Kirkko paloi puuosiltaan ja kiviosat saivat pahoja vaurioita tulipalossa toukokuussa vuonna 1893. (Vantaan kaupungin museo 2010, 20–21.)

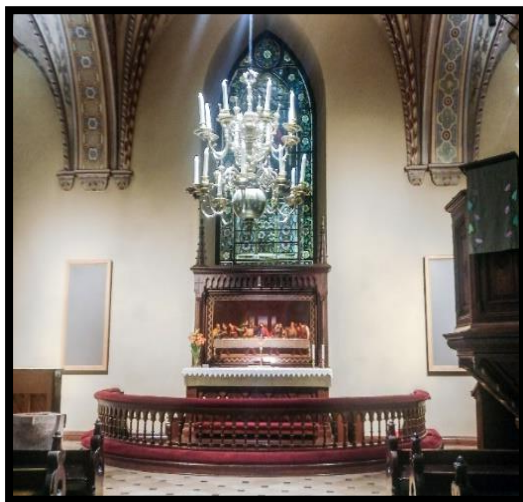
Kirkko ja kellotapuli rakennettiin uudelleen, johtajaksi ja suunnittelijaksi valittiin Theodor Höijer. Restauraointi tehtiin tuon ajan käsityksen mukaan. Kirkon alkuperäiset säilyneet rakenteet antoivat perusmuodon ja uudet yksityiskohdat viittaavat täysgoottilaiseen tyyliin huomioiden kirkon jyhkeä yksinkertainen ulko-muoto. (Luoto 2007, 93.) Suomessa oli tapana joissakin harmaakivikirkkoissa haudata vainajia lattian alle, jäänteitä jouduttiin siirtämään hajuhaittojen takia. Pyhän Laurin kirkossa lattian alle hautaaminen lopetettiin mahdollisesti jo 1760-luvun lopussa, viimeistään kuitenkin vuonna 1822, kun keisarillinen asetus kielsi kokonaan kirkkoihin hautaamisen. (Luoto 2007, 100.)

Kirkon sisällä on paljon yksityiskohtia ja vuosisatojen aikana seurakuntalaiset ovat halunneet lahjoittaa esineitä muistoksi ja kiitokseksi. Esineistön suojaksi on säädetty laki. Laki suojaa ennen vuotta 1917 rakennettuja kirkollisia rakennuksia. Lain piiriin kuuluu kellotapuli, hautausmaa, kirkon välitön ympäristö ja rakennuksen kiinteää sisustusta sekä taideteokset ja maalaukset. Esineistö on kulttuurihistoriallisesti arvokasta. (Kemppi 2007, 104.)

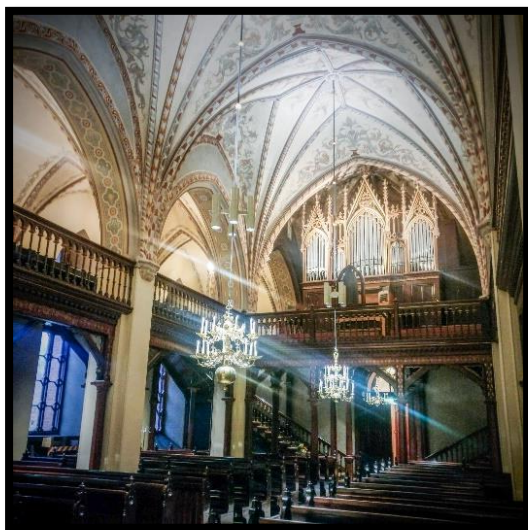
Pyhän Laurin kirkossa (kuva 10) on Vantaan seurakuntien vanhin esineistö, yksittäisiä kappaleita löytyy keskiajalta ja 1600–1700-luvulta. Runsaammin esineistöä on 1800-luvulta ja ne ovat alun perin kirkkoon kuuluneita. Tulipalosta saatiin pelastettua kynttilänjalkoja, joista vanhimmat 1670-luvulla valmistetut tinakynttilänjalat, kirkkotekstiilejä ja kaksi hopeaista ehtoolliskalustoa, joista vanhempi on lahjoitus kauppias John Sederholmilta ja hänen vaimoltaan. Nuorempi kalustoista on lahjoitus 1811 sotakamreeri John Weckströmiltä. Kirkosta saatiin pelastettua alttaritaulu, Leonardo da Vincin esikuvan mukaan maalattu Viimeinen ehtoollinen ja kaksi pronssikattokruunua 1600–1700-luvuilta. Kruunut (kuva 12) ovat alttarilta lähtien ikäjärjestyksessä, vanhin lähimpänä alttaria (kuva 11). Kirkossa on puuveistoksia keskiajalta, jotka eivät palon aikaan olleet kirkossa. Kolme puuveistosta oli Herttoniemen kartanon museokokoelmassa ja neljäs Suomen kansallismuseossa. Kolme veistosta luovutettiin takaisin kirkkoon. (Kemppi 2007, 108–111.) Pyhän Laurin kirkon ajankohtaiset asiat ja aukioloajat löytyvät osoitteesta: <http://www.vantaanseurakunnat.fi/kirkot-ja-tilat/kirkot-ja-kappelit/pyhan-laurin-kirkko>



Kuva 10. Helsingin pitäjän kirkko (Rautiola 2017)



Kuva 11. Helsingin pitäjän kirkko, vanhin pronssikattokruunu (Rautiola 2017)



Kuva 12. Helsingin pitäjän kirkko, pronssikattokruunut (Rautiola 2017)

Kohde 10, Hannusas (kuva 13) sijaitsee Käräjämäen tontilla. Rakennus rakennettiin vuosina 1801–1811, kaksikerroksiset hirsitalot ovat harvinaisia Vantaalla. Taloon on myöhemmin rakennettu muodin mukainen mutterikuisti, päettyyn koristeellinen ullakon ikkuna ja sahalaudasta räystäslaudat. Pihapiirissä on aitta, jonka kurkihirressä lukee valmistumisvuosi 1826. Päärakennuksen takana on sauna ja vajarakennus 1920-luvulta. Pihapiirissä oleva suurikokoinen luhtiaitta on alkuaan Backaksen tilalta, se pelastettiin liikennejärjestelyjen alta ja pystytettiin uudelleen 1977. (Junno-Huikari ym. 2015, 379–382.)

Rakennuksessa toimii Kahvitupa Laurentius. Yrittäjä Minna Bisi (2018) Kahvitupa Laurentiuksesta kertoi herkullisista käsintehdyistä korvapuusteista. Minna lupasi opaspalvelun ostaneelle matkailijalle ison kahvin ja pullan viiden euron

hintaan. Minna suosittelee maistamaan korvapuusteja, ne ovat aina tuoreita, tehdään itse taikinasta lähtien ja niitä on aina valikoimassa. Kahvilassa ei ole sähköistä kassajärjestelmää, mutta alennus on mahdollinen esimerkiksi kertomalla ostokseen oikeuttava koodisana. Englanninkieliset sivut ovat työn alla ja mahdollisesti käytössä jo ensi kesänä.

Kahvitupa Laurentiuksen ajankohtaiset yhteystiedot ja aukioloajat löytyvät nettisivuilta: <http://www.kahvitupalaurentius.fi/>



Kuva 13. Hannusas (Rautiola 2017)

Kohde 11, Kotiseutumuseo sijaitsee vanhemmassa viljamakasiinissa ja se perustettiin 1963 Oskar Liljestrandin ansiosta. Esineistöä on kerätty vanhoilta tiloilta 1800-luvun lopulta ja 1900-luvun alkupuolelta. Tavoitteena museolla on näyttää jälkipolville, millaista arkielämä oli Helsingin pitäjässä. (Henriksson 2015, 296.)

Kotiseutumuseo on auki vain kesäisin, aukioloajat löytyvät sivulta:

<http://www.museo-opas.fi/fi/museo/helsingin-pit%C3%A4j%C3%A4n-kotiseutumuseo>

Kohde 12, Suomen vanhin koulu löytyy Helsingin pitäjän kirkonkylältä, se on toiminut samassa rakennuksessa vuodesta 1837 ja on vanhin käytössä oleva koulurakennus Suomessa (Weckström 2015, 106–107).

Tikkurilaan valmistui pääradan varrelle Carl Albert Edelfeltin suunnittelema rautatieasema. Kohde 13, Tikkurilan tiilisen asemarakennuksen rakentaminen aloitettiin vuonna 1859 ja se valmistui rautatieliikenteen alkaessa vuonna 1862. Asemaan Edelfelt sai vaikutuksia matkoiltaan Euroopasta. Ulkonäkö rakennukselle tulee Saksassa omaksutusta tyylistä, Ateenan bysanttilaisista kirkoista. Suuri rantatie ja rautatie risteytyvät aseman kohdalla. Kerrotaan että vuonna 1863 Aleksanteri II vieraili asemalla, vaihtaen junakyydistä hevosrat-taisiin matkalla metsästysjuhliin Aurora Karamzinin luo Träskändan kartanoon. Paluumatkalla Helsingin luotettavin kuski, oli vahvasti juovuksissa ja keisarin seurueeseen kuvernöörin Alfons Walleenin oli hypättävä kolmivaljakon ohjaisiin. Aleksanteri II:sta tuli Venäjän keisari ja Suomen suuriruhtinas vuonna 1855. Silloin alkoi Suomessa monipuolinen kehitys. Tuli Suomen markka ja maaseudun omavaraisuus vaihtui rahatalouteen, kirkollinen ja maallinen hallinto erotettiin toisistaan. Vuonna 1865 Helsingin pitäjämästä tuli Helsingin maalaiskunta. (Vantaa kaupunginmuseo 2010, 38–40.)

Tikkurilan aseman rakennuksessa toimii Vantaan kaupungin museo.

Aukioloajat sivuilla: http://www.vantaa.fi/vapaa-aika/kulttuuri/vantaan_kaupunginmuseo

Liikenne perustui ennen rautatietä ja linja-autoa, vuonna 1734 säänneltyyn tarkkaan kestikievarijärjestelmään. Kestikievarin sijainniksi määrättiin se mitta, minkä hevonen jaksaa ripeästi kulkea ilman juomaa, ruokaa ja lepoa. Kievarin tulisi sijaita kahdenkymmenen virstan päässä toisistaan. Matkanteko sujui kievarissa hevosta ja ajomiestä vaihtaen. (Piilonen 2017, 97.) Talonpojat vastasivat Kuninkaantien matkaajien majoituksesta. Maksua vastaan tarjolla oli kyytihevosia, yösiijaa, ruokaa ja väkijuomaa (kuva 14). Talonpojalle kuului kievarin ja hevosen ylläpito. Talonpojille kuului myös vastuu teistä ja silloista. Henkilö- ja tavaraliikenteen kasvaessa velvollisuudesta tuli rasite ja laiminlyöneistä sakkorangaistus. Hakkilan sillalla tapahtui onnettomuus 1500-luvulla, kun kirkkoherra Sigfred tippui jokeen, hevonen ja kirkkoherra loukkaantui ja kärryt rikkoontuivat. (Vantaan kaupunginmuseo 2010, 26–27.)



Kuva 14. "Täällä myydään kruunun paloviinaa" Tikkurilassa toimineen Hertaksen kestickievarin kyltti vuodelta 1784. Herttoniemen kartanon museo. (Vantaan kaupunginmuseo 2010, 27.)

Markelin (1965) on koonnut muistoja Tikkurilassa sijaitsevan Hertas nimisen verotalon historiasta 150 vuotta kestäneestä ajanjaksosta. Hertas toimi kestickievarina, käräjätupana ja viinanpolttimona. Vuosien aikana se ehti olla myös nuorisoseuran tanssisalina, haavoittuneiden ensiapuasemana ja sotänäyttämönä. Suurin osa on muistitietoa koska tilan vuonna 1959 tulipalossa tuhoutui arkisto, joka käsitti myös paljon muiden tilojen tietoja. Hertas on ollut Markelin ja Nummelin sukujen omistama vuodesta 1805, ensimmäiset merkinnät ovat 1700-luvulta. Ensimmäinen tilan omistaja oli Elias Anders Härtas. Kestikievari palveli matkustavaisia tarjoamalla ruokaa ja juomaa eli Hertas oli myös krouvi. Hertakselle oli suotu oikeus kautta vuoden paloviinan polttoon krouvin tarpeiksi. Hertaksen ullakolta löydetty kyltti 1920-luvulta todistaa ja muistuttaa vanhoista hyvistä ajoista. Kyltin kolmen kruunun alta näkyy vuosiluku 1783. Markelin kertoo, kuinka esi-isämme pitivät eläimistä hyvää huolta, erityisesti hevoset olivat lähellä sydäntä. Mikäli kuskilta tavattiin piiska, sai hän itse sitä kokeilla, lyöminen oli ankarasti kielletty. Pahoilta hengiltä ja sairauksilta karkotti tallin oven päälle naulattu kuollut huuhkaja, samoin hevosenkenkä oli jokaisen tuvanoven yläpuolelle. (Markelin 1965, 21–28.)

Kohde 14, Hertas pubissa saa tänä päivänäkin janon sammumaan, ravintolan tapahtumat, yhteystiedot ja aukioloajat löytyvät osoitteesta: <https://hertas.fi/>

Kohde 15, Hakkilan kivisilta (kuva 15) toimii kevyen liikenteen väylänä Kera-
van joen yli Jokiniemen ja Hakkilan välillä. Se on valmistunut 1897. Uudistuk-
sessa silta sai uudet puiset kaiteet. (Vantaan Sanomat 2017c.)



Kuva 15. Kuva postikortista 1900-luvun alusta, Hakkilan Stenkullan graniittipaasisilta (Litzen & Vuori 1997, 76–77)

Kohde 16, Muinaispuisto sijaitsee Maarinkunnaan sillan kupeessa Jokiniemessä. Puiston avajaisia vietettiin 10.9.2017. Alueella on tehty arkeologisia tutkimuksia. Alue on suomen yksi laajimmista alueista, jossa on kivikautista asutusta ja tunnetaan nimeltä Sandåker. Infotaulussa kerrotaan alueen kaivauksista ja paikalle on entisöity Agnes Lindholmin tilalla ollut terassipuutarha. (Vantaa-Seura-Vandasällskapet ry 2017).

Sveaborg-Viaborg-projektin (2010) blogi kertoo kohteen 17, sijainneesta Hakkilan kestikievarista eli Malmarsin torpasta (liite 2, kartalla Loimaan Kivi) Hakkilassa risteyksessä, missä Kuninkaantie risteytyy Helsingistä tulevaan maantiehen. Kievarirakennus on luultavasti rakennettu 1740-luvulla Östersundomin kappelin vanhoista hirsistä, seinistä on löytynyt remontoidessa kirkollisten koristemaalauksien jälkiä. Rakennus on edelleen jäljellä, sitä on kunnostettu, ulkonäkö on muuttunut ja pihaa raivattu. Paikalla on nyt hautakiviliike. Augustin Ehrensvärd kirjoittaa vuonna 1747 matkapäiväkirjaansa havainnoin, lounastaessaan kievarissa.

Hakkilan kestikievari sijaitsee 7/4 Helsingistä. Tie kulkee yli Helsingin malmin, läpi tiheän metsän ja yli viettävän nummen aivan Hakkilan lähellä, jossa venäläiset husaarit pitivät leiriään viime sodassa kun me majailimme Helsingin malmilla. Iljettävä kievarinemäntä ja Mörner loivat täällä toisiinsa ystävällisiä katseita. (Sveaborg-Viaborg-projekti 2010.)

Kohde 18, Håkansbölen kartano on alkujaan Kuningatar Kristinan lahjoitus 30-vuotisessa sodassa palvelleelle Elias Botvedsonille, korottamalla hänen isänsä rälssisäteriksi. Botvedson aateloitiin ja hänen nimeksi tuli Blylod. Kartanon omisti vuosina 1760–1792 helsinkiläinen kauppias John Sederholm. Tukholman valtiopäivillä Sederholm tutustui Kustaa III:een ja kuningas vieraili kartanon mailla ulkoilmapäivällisen merkeissä. Vierailun muistoksi Sederholm rakennutti kahdeksan kulmaisen kaksikerroksisen huvimajan, mutteritalon. Anders Lorentz Munsterhjelm omisti kartanon vuosina 1838–1879 ja oli omistautunut maanviljelylle. Kartano oli hänen jälkeen lähes saman suvun omistuksessa. Omistajat Zilliacukset, Andelinet ja Sanmarketit olivat sukua Munsterhjelmille. Sanmark, joka omisti talon vuodesta 1905, halusi ehostaa päärakennusta, joka oli rakennettu 1840-luvulla. Suomalaisarkkitehti Armas Lindgren oli innokas suunnittelemaan uutta jugendtyylistä kartanoa ja saikin hänet vakuutuneeksi siitä että kartano oli pahasti lahonnut. Vauriot osoittautuivat kuitenkin paikalliseksi ja uuteen rakennukseen käytettiin vanhoja hirsiiä, mitä rakennusmiehet kyynel silmässä olivat purkaneet. Sanmark kuoli vuonna 1908, jonka jälkeen taloa asutti vaimo perheineen työväen avustuksella. Myöhemmin Sanmarkin poika asui kartanossa harvakseltaan ja rouva lapsineen kesäisin ja juhlapyhät. (Vantaan kaupunginmuseo 2010, 33.)

Tikkurilaan Håkansbölen kartanon isäntä, Anders Lorentz Munsterhjelm, perusti 1862 rautatien valmistuessa öljynpuristamon. Siellä valmistettiin pellava-siemenkakkuja ja öljyä. Vernissakeittämö rakennettiin vuonna 1867. Puristamon omistus 1885 siirtyi Schildt & Hallbergille. Teknokemiallinen osasto tuli 1919 öljytehtaaseen ja 1930-luvulla siitä tuli johtava yritys. Vernissatehdas lopetti 1970-luvulla ja paikalle tuli Tikkurilan väritehdas Oy, joka myöhemmin peri Tikkurila Oy:n nimen silkkikutomolta. (Vantaan kaupunginmuseo 2010, 55.)

Vantaan kaupunki osti kartanon vuonna 2005. Pehtoorin taloa kunnostetaan kesällä 2018 avattavan kahvilan käyttöön. (Helsingin uutiset 2018.)

Kohde 19, Kuusijärvi, erämaajärvi, syntyi todennäköisesti 9000 vuotta sitten. Keskiajalla se oli Kuninkaan tiestä noin puolen kilometrin päässä. Elettiin

vuotta 1775, kesäkuun kymmenettä päivää, kun Kuninkaantiellä kulki kuningas Kustaa III:n kiesit. Kuningas oli ollut läheisessä Håkansbölen kartanossa Johan Sederholmin vieraana. Aurinko paistoi ja palvelijat ehdottivat kuninkaalle lounasta. Nuori kuningas ei epäröinyt ehdotusta nauttia lounasta luonnon helmassa, odotellessaan hän saattoi kiivetä kalliolle ja ihastella kaunista erämaajärveä. Tapahtuman kirjasi Carl. P. Hagström vuoden 1778 isojakokarttaan. Kartassa lukee ”kuningas söi lounasta” på bara marken” (paljaalla maalla)”. Myöhemmin alue tunnetaan Kuninkaanmäkenä, josta etelään sijaitsee Kustaa III:n puisto. Pieni Hanaböle trask, nykyinen Kuusijärvi, sai olla rauhassa. Lapset kävivät kesällä uimassa, talvisin talonpojat hakivat hevosilla järvestä jäitä kellareihin ja joku saattoi kalastaakin. Aika oli siellä pitkään pysähtynyt. Kuusijärvi on portti Sipoonkorven Kansallispuistoon. (Tyystjärvi 2015, 137.)

Rea Hakala (2018) Cafe Kuusijärvestä, kertoi savusaunojen ja sähkösaunojen olevan suosittuja, luonto ja järvi vetää kävijöitä puoleensa. Täällä sijaitsee Vantaan ainoat yleiset savusaunat. Talvella on myös avantouintimahdollisuus, joten kävijöitä riittää ympäri vuoden, varsinkin lumi tekee käynnistä houkuttelevan. Lounasta on tarjolla joka päivä, viikonloppuisin on kevyempi keittolounas. Pyörämatkailijalle voidaan neuvotella tarjous ravintolapalvelusta. Vantaan kaupunki omistaa Kuusijärven ulkoilualueen ja vastaa saunoista ja avantouinnin palveluista. Kuusijärven palveluista sivuilla: <https://www.cafekuusijarvi.fi/t>

Kohde 20, Sipoonkorven Kansallispuisto on perustettu vuonna 2011 ja viimeimpiä rakentamattomia alueita pääkaupunkiseudulla. Siellä on perinteistä kulttuurimaisemaa ja lehtomaisia kankaita, soita, lampia, puroja sekä kuusi- ja kalliometsiä. Biologisesta arvosta kertoo 134 tavatun kääpälajin määrä. Suomen metsäisimmässä metsässä on tavattu 41 silmälläpidettävää ja 33 valtakunnallisesti uhanalaista lajia. (Karvinen 2017, 251–253.)

21 Villa Jokivarsi uusi Break & breakfast tyyppinen majoitus Vantaan Jokivarressa sijaitsee 4,5 km Kuusijärveltä. Uudenkarheat 5 huonetta aamiaisella rauhallisella alueella, lisätietoa sivuilta: <http://www.villajokivarsi.com/>

Hyviä ravintoloita Itä-Vantaalla:22 Oklahoma23 Hao King & Sushi24 Souvlaki25 Mama Mozza26 La Locanda Foodland27 Sagarmatha28 Veinin mylly, perinteikäs kahvila TikkurilassaNäkemisen arvoisia paikkoja:29 Ilmailumuseo30 Heureka tiedekeskus31 Fazerin vierailukeskus VaaralassaMuuta tarpeellista:32 Kauppakeskus Jumbo33 Tammiston kauppatie, liikkeitä ja ravintoloita34 Flamingo Spa35 Flamingo viihdekeskus36 Super Park aktiviteettipuisto Tammistossa**7 POHDINTA JA JATKOTUTKIMUSEHDOTUKSET**

Kohteiden historiaan liittyvää kirjallisuutta oli paljon ja tieto pirstaleista. Tutkimuksessa eri lähteitten historian tieto perustuu näkemykseeni siitä, mikä matkailijaa voi kiinnostaa. Pyrkimyksenä oli etsiä oleellisin tieto. Taustalla oli ajatus siitä, kuinka paljon digitaaliseen opaspalveluun kannattaa laittaa tietoa. Osaan yrityksistä on lisätty internetsivujen osoite. Pelkästään tieto yrityksen sijainnista ja linkki tietoihin voi herättää kiinnostuksen. Pyöräilyreitteinä Kuninkaantien reitiltä löytyy kohteita, mitä tämän opinnäytetyön tutkimuksissa tuli esille pyöräilijöiden toivomuksissa pyöräilyn suhteen.

Pyörällä liikkuminen on otettu valtakunnallisesti kehityskohteeksi ja sen eteen tehdään paljon työtä. Pääkaupunkiseudulla rakennetaan pyöräilybaanoja ja

pyöräily tehdään kaikin puolin miellyttäväksi liikuntamuodoksi. Pyöräilyliikunnan hyödyt kansanterveydelle ja ympäristölle tulevaisuudessa voi olla mittavat. Pyöräily matkailumuotona teemaan liittyvällä digioppaalla, on helppo ja asiakasystävällinen tapa tutustua luontoon ja nähtävyyksiin, samalla se tuo yrityksille näkyvyyttä. Suomen kesä ja ilmastonmuutos tuovat mahdollisuuksia matkailuun eikä digiopas ole sidottu aikaan ja vaihtuviin sääolosuhteisiin.

Google Mapsin karttapalvelu ja käyttäjän kokemus palveluun liittyen ei mahdollistanut kohteiden ja palvelujen sijoittamista kartalle. Reitillä etenemisen ohjeena numeroin kohteita jatkokehittelyä varten. Google Maps antoi sähköpostin välityksen jälkeen reitin pisteiden pysyessä paikoillaan oman näkemyksen, miten reitti sijoittuu. Se, oliko Google Mapsilla ajatus talvella tai tietöiden aiheuttamasta muutoksesta, jäi minulle epäselväksi. Liitteissä 1 ja 2 on reittiehdotus alkuperäisessä muodossa.

Opaspalvelu voisi pitää sisällään kartan, jossa kohteet on numeroitu karttapalveluun. Kohteen kohdalla linkki avautuisi historian tietoihin ja yrityksen internetsivuille. Yritysten kohdalla voitaisiin mainita ajankohtaiset yritysedut pyöräreitin ostaneelle asiakkaalle. Opaspalvelu palvelisi asiakkaita eri kielillä. Uskoisin, että VisitFinlandin matkailutuotteena teemapyöräilyreiteillä voisi olla myös kansainvälistä kysyntää. Pyöräilyrekillä on teemallisesti päästy eteenpäin, Historiallinen pyöräilyreitti Kuninkaantiellä Vantaalla on valmis jatkokehittelyä varten.

LÄHTEET

- Backaksen kartano. 2018. Wikipedia. WWW-dokumentti. Päivitetty 5.1.2018. Saatavissa: https://fi.wikipedia.org/wiki/Backaksen_kartano [viitattu 28.2.2018].
- Berner, A. 2018. MTV Uutiset kotimaa. WWW-artikkeli. Päivitetty 23.3.2018. Saatavissa: <https://www.mtv.fi/uutiset/kotimaa/artikkeli/berner-esitteli-kavelyn-ja-pyorailyn-lisaamiseksi-tehdyn-ohjelman-mtv-uutiset-listasi-10-konkreettista-toimenpidetta/6830728#qs.6CeqA8w> [viitattu 24.3.2018].
- Bisi, M. 2018. Yrittäjä. Kahvitupa Laurentius. Puhelinkeskustelu 26.2.2018.
- Cooke, N. 2012. Pyöräilyn käsikirja. Hämeenlinna: Karisto Oy.
- ELY-keskus. s.a. Lammi, A. Liikenneturva. Kävelijöiden, pyöräilijöiden ja autoilijoiden vuorovaikutustilanteet. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://www.ely-keskus.fi/documents/10191/23296966/Antero+Lammi.pdf/37ef1ff6-e4d5-4b50-804e-b85cd7724e86> [viitattu 11.3.2018].
- Eskola, A. 2015. Kylä risteyksessä. Helsingin pitäjän kirkonkylä. Teoksessa Junno-Huikari, K., Koivisto, A. & Koivisto, R. (toimittajat). Tallinna: Spin Press. Vantaa: Vantaan kaupunginmuseo, 344.
- Facebook haastattelu. 2018. Facebook sivut 11.3–18.3.2018. Ei julkisesti saatavissa.
- Fillaristit. 2016. Blogi. Maastopyöräilyn nettipalvelut ja kännykkäsovellutukset. Lähetetty 1.7.2016 tuomas_p. WWW-Blogi. Saatavissa: <http://www.fillaristit.fi/blog/maastopyorailijan-nettipalvelut-ja-kannykkasovellukset/> [viitattu 10.3.2018].
- Google Maps kartta liite 1. 2018. WWW-karttapalvelu. Saatavissa: <https://goo.gl/maps/cxwSJ2GQHEK2> [viitattu 24.3.2018].
- Google Maps kartta liite 2. 2018. WWW-karttapalvelu. Saatavissa: <https://goo.gl/maps/3r4hRbzFxE2> [viitattu 24.3.2018].
- Hakala, R. 2018. Ravintolapäällikkö. Cafe Kuusijärvi. Haastattelu 13.3.2018. Kuusijärvi.
- Hako, J., Hako S. & Lillbroända, P. 2005. Kartanomatka Vantaalla. Vantaa: Kellastupa. Porvoo: WS Bookwell Oy.
- Heinonen, A. 2015. Vantaa pyöräillen, reittiopas Vantaan luonto- ja kulttuuri-kohteisiin. Hämeen ammattikorkeakoulu. Kestävän kehityksen koulutusohjelma. Opinnäytetyö. PDF-dokumentti. Saatavissa: <http://www.theseus.fi/handle/10024/96747> [viitattu 19.2.2018].

Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymä. s.a. Kestävät kulutavat. Pyöräily ja kävely. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.hsl.fi/node/671> [viitattu 20.3.2018].

Helsingin uutiset. 2018. WWW-artikkeli. Päivitetty 28.1.2018. Saatavissa: <https://www.helsingin uutiset.fi/artikkeli/602781-hakansbolen-kartano-tarvitsee-nyt-kahvilayrittajan-pehtorin-talo-aukeaa-kesaksi> [viitattu 28.2.2018].

Henriksson, B. 2015. Kylä risteyksessä. Helsingin pitäjän kirkonkylä. Teoksessa Junno-Huikari, K., Koivisto, A. & Koivisto, R. (toimittajat). Tallinna: Spin Press. Vantaa: Vantaan kaupungin museo, 296.

Kaivoluo, L. 2018. Yrittäjä. Puhelinkeskustelu 13.3.2018.

Kartoittaja. s.a. WWW-dokumentti. Saatavissa: <http://www.kartoittaja.fi/nykyaikaiset-kartoitusvalineet-ja-menetelmat/digitaaliset-karttapalvelut/> [viitattu 24.3.2018].

Karvinen, T. 2017. Kansallispuistot, maamme luonnon helmet. Jyväskylä: Docendo Oy.

Kemppi, H. 2007. Helsingin pitäjä 2008 Helsinge. Teoksessa Hako, J. (päätoimittaja). Porvoo: WS Bookwell Oy. Vantaa: Helsingin-seura-Vandasällskapet ry, 104, 108–111.

Koivisto, A. 2016. Helsingin pitäjä-Vantaa 2017. Vantaa seuran vuosikirja. Teoksessa Hako, J. (päätoimittaja). Helsinki: Nord Print Oy. Vantaa: Vantaa-Seura-Vandasällskapet, 21.

Koivisto, R. 2016. Helsingin pitäjä-Vantaa 2017. Vantaa seuran vuosikirja. Teoksessa Hako, J. (päätoimittaja). Helsinki: Nord Print Oy. Vantaa: Vantaa-Seura-Vandasällskapet, 154, 168–171.

Kuninkaantien Facebook sivut. 2018. Päivitetty 13.3.2018. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.facebook.com/search/top/?q=kuninkaantie%20kungsv%C3%A4gen> [viitattu 27.3.2018].

Liikennevirasto. 2012. Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020. Liikenneviraston suunnitelmia 2/ 2012. Kuopio: Kopiojyvä. Helsinki: Liikennevirasto.

Litzen, A. & Vuori, J. 1997. Helsingin maalaiskunnan historia 1865–1945. Kunnallishallinnon uudistuksesta suureen alueluovutukseen. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy. Vantaa: Vantaan kaupunki.

Luoto, H. 2007. Helsingin pitäjä 2008 Helsinge. Teoksessa Hako, J. (päätoimittaja). Porvoo: WS Bookwell Oy. Vantaa: Helsingin-seura-Vandasällskapet ry, 93, 100.

Martelin, E. 1965. Helsingin pitäjä. 1965 = Helsinge. 1965. Teoksessa Leppänen, L., Juvonen, T. & Johansson, B. (toimituskunta). Tikkurilan kirjapaino Oy. Vantaa: Helsingin pitäjän kotiseutu- ja museoyhdistys, 21–28.

Matkailun edistämiskeskus. 2008. Pyöräily. WWW-dokumentti. Päivitetty 12.12.2008. Saatavissa: [http://87.108.50.97/w5/mekfi/index.nsf/\(Pages\)/Py%C3%B6r%C3%A4ily](http://87.108.50.97/w5/mekfi/index.nsf/(Pages)/Py%C3%B6r%C3%A4ily) [viitattu 24.3.2018].

Matkailun edistämiskeskus. 2009. Pyörämatkailun kehittämisstrategia 2008–2013. Pyörämatkailun nykytila Suomessa. PDF-dokumentti. Saatavissa: [http://87.108.50.97/w5/mekfi/index.nsf/6dbe7db571ccef1cc225678b004e73ed/7620b7fbb6d5b604c2257524002b5937/\\$FILE/Pyorailymatkailun_kehitt%C3%A4misstrategia_2009-2013%20vrs%202.pdf](http://87.108.50.97/w5/mekfi/index.nsf/6dbe7db571ccef1cc225678b004e73ed/7620b7fbb6d5b604c2257524002b5937/$FILE/Pyorailymatkailun_kehitt%C3%A4misstrategia_2009-2013%20vrs%202.pdf) [viitattu 10.3.2018].

Matkailutilastot. 2017. 07/ 2017. Ei julkisesti saatavissa.

Muukka, L. & Mäkynen, A. 2005. Kulttuurimaisemaselvitys. Kaupunkisuunnittelu. Vantaa: Vantaan kaupunki.

OutdoorsFinland. 2014. Pyörämatkailun suunnitteluopas. PDF-dokumentti. Saatavissa: <http://www.outdoorsfinland.fi/wp-content/uploads/2014/06/Py%C3%B6r%C3%A4matkailun-suunnitteluopas.pdf> [viitattu 11.3.2018].

Piilonen, J. 2016. Helsingin pitäjä-Vantaa 2017. Vantaa seuran vuosikirja. Teoksessa Hako, J. (päätoimittaja). Helsinki: Nord Print Oy. Vantaa: Vantaa-Seura-Vandasällskapet, 97.

PolkupyöräWiki. 2018. Polkupyörän historia. WWW-dokumentti. Saatavissa: http://www.polkupyoraily.net/wiki/Polkupy%C3%B6r%C3%A4n_historia [viitattu 10.3.2018].

Repo, M. 2018. Kuninkaan lohet. Puhelinkeskustelu 26.2.2018.

Ruokonen, M. 2016. Biteistä Bisnestä. Digitaalisen liiketoiminnan käsikirja. Saarijärven Offset Oy. Jyväskylä: Docendo Oy.

Santapukki, S. 2014. Vapaus voima, oivalla vastuun ilo. Helsinki: Kirjapaja. Viro: Tallinna Raamatutrükikoda.

Suhonen, V.-P. 2007. Vantaan keskiaikaisten teiden inventointi vuonna 2007. Museovirasto / RHO. PDF-kansio. Saatavissa: https://www.kyppi.fi/palveluikuna/mjhanke/read/asp/hae_liite.aspx?id=110022&ttyyppi=pdf&kansio_id=92 [viitattu 18.3.2018].

Sveaborg-Viaborg-projekti. 2010. Blogi. Suomen Akatemian tutkimusprojekti. WWW-blogi. Saatavissa: <http://blogs.helsinki.fi/sveaborg-project/2011/09/08/kesaretki-kuninkaantiella-osa-8/> [viitattu 19.2.2018].

Teemahaastattelu. 2018. Sähköpostiviestit 12.3.2018. Ei julkisesti saatavissa.

Torvinen, H. 2018. Asiakaspalvelupäällikkö. Haastattelu 12.3.2018. Hämeenkyllän kartano.

Tyystjärvi, K. 2015. Helsingin pitäjä-Vantaa Helsing-Vantaa 2016. Vantaa seuran vuosikirja. Teoksessa Koivisto, A. (päätoimittaja). Vantaa: Vantaa-Seura-Vandasällskapet, 137.

Vantaan elinkeinopalvelut. 2018. Vantaa. WWW-dokumentti. Saatavissa: https://www.vantaa.fi/hallinto_ ja_talous/organisaatio/kaupunginjohtajan_toimiala/elinkeinopalvelut [viitattu 10.3.2018].

Vantaan kaupunginmuseo. 2010. Matkamme Vantaan historiassa. Teoksessa af Hällström, J. (käsikirjoitus). Eerikäinen, M. & Poutanen, M. (toimittajat). Vantaa: Printway Oy. Vantaa: Vantaan kaupunginmuseo.

Vantaan Sanomat. 2017a. WWW-artikkeli. Päivitetty 7.7.2017. Saatavissa: <https://www.vantaansanomat.fi/artikkeli/537964-vantaa-sai-omat-kaupunkipy-oransa-lainattavissa-on-100-kesafillaria> [viitattu 19.2.2018].

Vantaan Sanomat. 2017b. WWW-artikkeli. Päivitetty 20.8.2017. Saatavissa: <https://www.vantaansanomat.fi/artikkeli/551471-backaksen-kartanossa-aukeaa-pian-ravintola-paikan-filosofia-syntyi-tomi-bjorckin-ja> [viitattu 24.2.2018].

Vantaan Sanomat. 2017c. WWW-artikkeli. Päivitetty 10.8.2017. Saatavissa: <https://www.vantaansanomat.fi/artikkeli/547637-hakkilan-historiallinen-kivisilta-sai-uudet-kaiteet-puiset-kaiteet-narastavat> [viitattu 24.2.2018].

Vantaa-Seura-Vandasällskapet ry. 2017. WWW-dokumentti. Päivitetty 28.8.2017. Saatavissa: <http://vantaaseura.fi/muinaispuiston-avajaiset-jokinie-messa-10-9/> [viitattu 21.3.2018].

Visit Finland. 2008. Pyörämatkailun toimenpidesuunnitelma 2009-2013. PDF-dokumentti. Saatavissa: <http://www.visitfinland.fi/wp-content/uploads/2013/04/2008-Py%C3%B6r%C3%A4ilymatkailun-toimenpidesuunnitelma-2009-2013.pdf?dl> [viitattu 11.3.2018].

Visit Finland. 2016. My Stay portaali. Liisa Renfors (luento). Päivitetty 27.4.2016. WWW-dokumentti. Saatavissa: http://cloud.magneetto.com/visitfinland/2016_0427_seminaari_05/angular [viitattu 24.2.2018].

Weckström, G. 2015. Kylä risteyksessä. Helsingin pitäjän kirkonkylä. Teoksessa Junno-Huikari, K., Koivisto, A. & Koivisto, R. (toimittajat). Tallinna: Spin Press. Vantaa: Vantaan kaupunginmuseo, 106–107.

Wikipedia Kuninkaantie. 2018. WWW-dokumentti. Päivitetty 13.3.2018. Saatavissa: <https://fi.wikipedia.org/wiki/Kuninkaantie> [viitattu 18.3.2018].

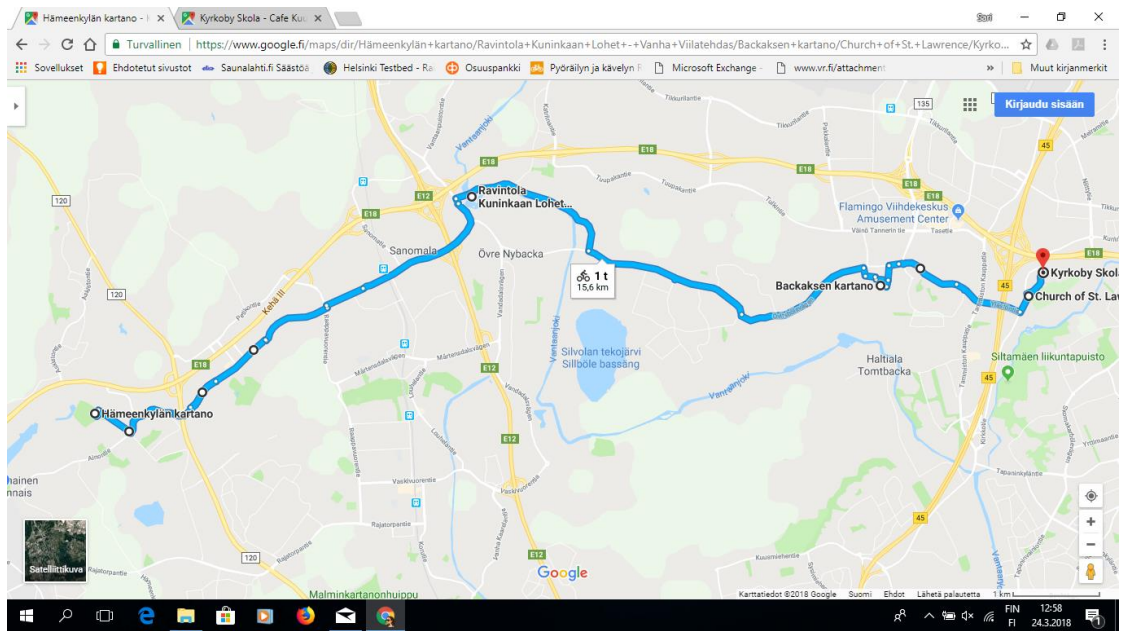
Ykkösakseli. s.a. WWW-dokumentti. Saatavissa: <http://www.ykkosakseli.fi/kuninkaantie-uuteen-kukoistukseen/> [viitattu 10.3.2018].

Övre Nybacka. 2014. Vantaa-Seura ry. WWW-dokumentti. Saatavissa: www.ovrenybacka.fi [viitattu 21.3.2018].

Liite 1

Google Maps -kartta (kuva 16) liite 1 (2018) ja linkki reitille. Linkissä on pisteet reitin muodostumiseen, reittiopastus ja suuntaa antavat ajomatkat ja aika.

Linkki: <https://goo.gl/maps/cxwSJ2GQHEK2>

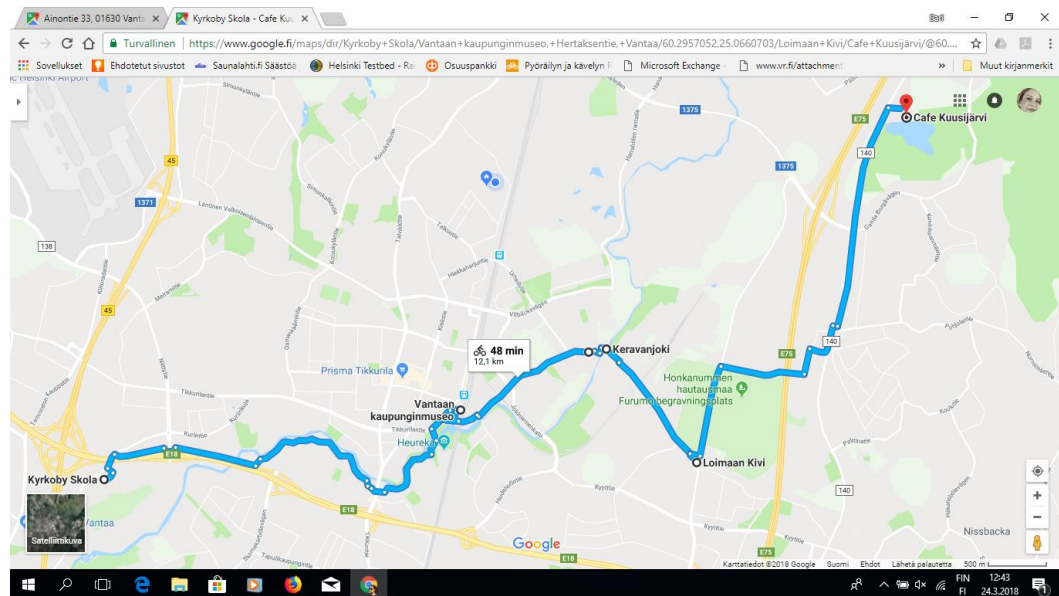


Kuva 16. reitti Vantaankoski–Kirkonkyllän koulu (Google Maps 2018)

Liite 2

Google Maps -kartta (kuva 17) liite 2 (2018) ja linkki reitille. Linkissä on pisteet reitin muodostumiseen, reittiopastus, suuntaa antavat ajomatkat ja aika.

Linkki: <https://goo.gl/maps/3r4hRbzFqxgE2>



Kuva 17. reitti Kirkonkylän koulu–Kuusijärvi (Google Maps 2018)