

Cykelturism – Möjligheter för regional utveckling i Östersjöregionen

Benchmarkingverktyg och bästa praxis från Finland, Sverige, Estland och Polen



The guide has been produced as a part of Bike across the Baltic project by Turku University of Applied Sciences

Interreg
Baltic Sea Region



Co-funded by
the European Union

SMART GREEN MOBILITY

BAB



Innehållsförteckning

Cykelturism och ruttutveckling som en samarbetsprocess	3
Bästa praxis: Utveckling av Sydkustrutten i Skåne, Sverige	4
Översikt över den aktuella situationen	5
Ruttillgänglighet med kollektivtrafik	5
Resurser och ansvar	5
Använda och samla in feedback	6
Tillstånd, reglering och social acceptans	6
Bästa praxis: Användning av privata vägar i cykelturismrutter i Finland	7
Samarbete är nyckeln	8
Bra cykelväg – Oförglömliga upplevelser, smidig cykling och cykelvänliga tjänster	10
Unika försäljningsargument för rutten – Berättelser, teman och natursköna landskap	10
Indelning av rutten i sektioner	11
Infrastruktur	12
Smidig cykling – Kontinuitet, vägunderlag, ruttvägledning, uppför och nedför	12
Vad man ska komma ihåg när man planerar rutten och infrastrukturen	13
Bästa praxis: Skyltning av EuroVelo 10 i Finland	15

Introduktion: Cykelturism stödjer hållbar mobilitet och vitalitet i regionen

Cykelturism är en växande verksamhet i Europa. Östersjöländerna blir alltmer populära bland turister som söker aktiva semestrar, såsom cykelturister, på grund av förändrade väderförhållanden. Många Östersjöländer har utvecklat cykelvägar och turism i sin region, men internationaliseringen av verksamheten saknas fortfarande. Lokala rutter behöver höjas till internationell standard. Denna guide syftar till att hjälpa lokala och regionala myndigheter och andra cykelvägsutvecklare att tänka på hela cykelturismverksamheten i regionen och hur man kan realisera dess potential.

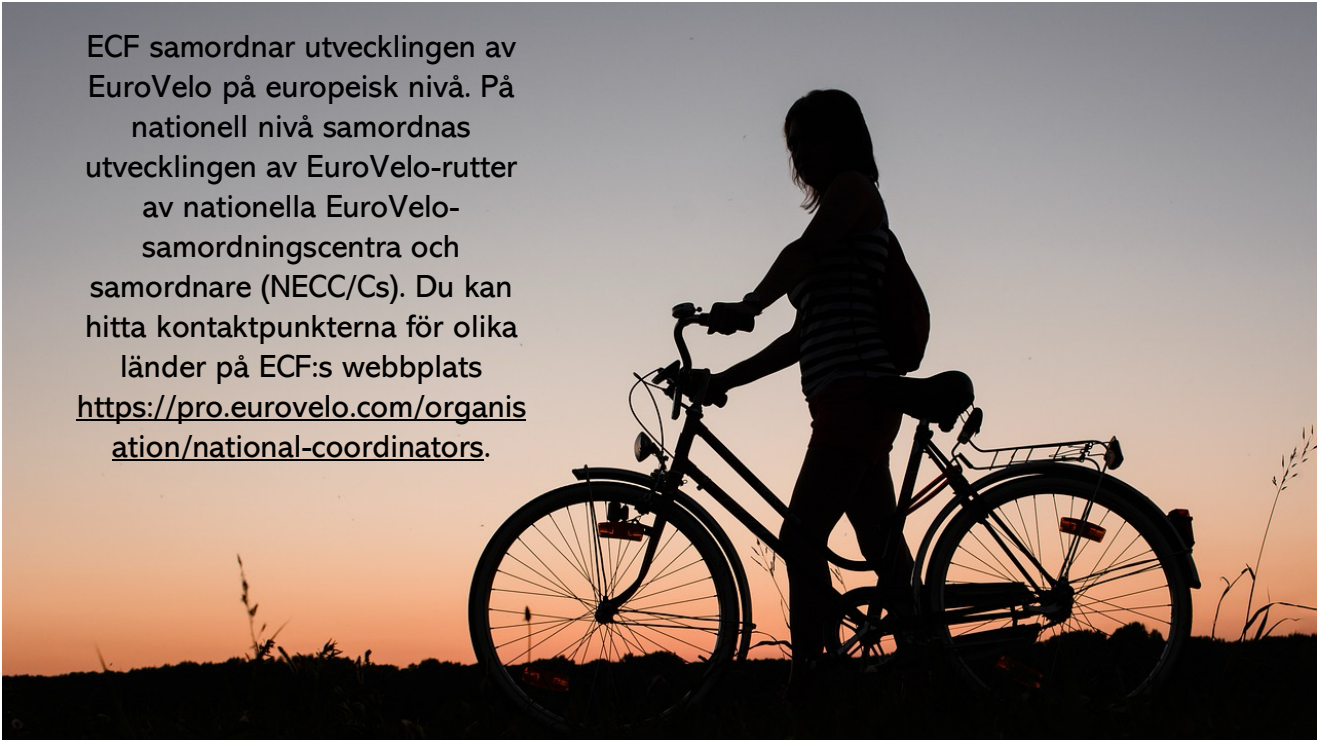
Detta verktyg gäller främst långdistanscykelvägar, såsom EuroVelo, där cyklister tillbringar flera dagar. EuroVelo-rutter fungerar som internationellt kända cykelturismprodukter som kan locka turister till vissa områden. En välutvecklad EuroVelo-rutt fungerar som en garanti för en bra cykeldestination, så principerna för EuroVelo-utveckling kan tillämpas på andra cykelvägar. Funktionella, kontinuerliga cykelvägar i kommunerna och regionerna främjar också användningen av cyklar i vardagsmobilitet och tjänar lokala medborgare.

Guiden återspeglar European Certification Standard (ECS) riktlinjer, som är utformade för EuroVelo-rutter och andra cykelvägar av European Cyclists' Federation (ECF). Efterlevnad av internationella standarder vid utveckling av regionala cykelvägar kan locka internationella turister till regionen, eftersom turister kan vara säkra på att cykelvägarna är av hög kvalitet och har nödvändiga tjänster. Verktuget är utvecklat i enlighet med ECF:s nödvändiga kriterier, som kan ses mer detaljerat i bilaga X. Dessutom har bredare aspekter av cykelvägsutveckling beaktats för att ge användbar vägledning och tips.

Guiden innehåller också bästa praxis från Östersjöregionen, med konkreta exempel på ruttutveckling i olika regioner. Ruttutveckling hanteras från ett holistiskt perspektiv, från förberedelser, såsom att bygga en översikt över regional potential, hitta attraktiva berättelser och platser för att skapa en unik cykelupplevelse, och hitta rätt personer och organisationer att samarbeta med. Den ger också konkreta råd för utveckling av långdistanscykelvägar baserat på ECF-standarder avseende infrastruktur, tjänster och kommunikation.

Målet är att presentera cykelvägsutvecklingsprocessen från startpunkten till framtida utveckling och underhållsplanering. Det finns flera aktörer involverade i hela processen. Lokala och regionala myndigheter spelar en avgörande roll i hela processen för utveckling av cykelturism.

ECF samordnar utvecklingen av EuroVelo på europeisk nivå. På nationell nivå samordnas utvecklingen av EuroVelo-rutter av nationella EuroVelo-samordningscentra och samordnare (NECC/Cs). Du kan hitta kontaktpunkterna för olika länder på ECF:s webbplats <https://pro.eurovelo.com/organisation/national-coordinators>.



Cykelturism och ruttutveckling som en samarbetsprocess

Detta kapitel fokuserar på de allmänna frågor som behöver beaktas när man initierar cykelvägsutveckling. Utvecklare behöver ha en översikt över cykelmöjligheter, andra naturbaserade turismmöjligheter och tillgängligheten i regionen och den planerade ruten med kollektivtrafik. Det är också viktigt att klargöra ansvar mellan olika myndigheter och aktörer. Att använda befintlig information, såsom feedback relaterad till turism och/eller utomhusaktiviteter, ger insikt i områdets styrkor. Slutligen måste förståelse för de olika regler och föreskrifter som påverkar genomförandet av cykelvägar beaktas, liksom social acceptans. En välutvecklad cykelväg tjänar turister och lokalbefolkningen som både en vardaglig cykelväg och en rekreationsrutt. Därför kräver ruttutveckling samarbete mellan flera aktörer, vilket banar väg för en bra cykelväg som gradvis kan utvecklas till en regional turistattraktion.

Bästa praxis: Utveckling av Sydkustrutten i Skåne, Sverige

Region Skåne har framgångsrikt utvecklat flera populära cykelvägar de senaste åren. Skåneleden är nominerad till bästa cykelväg i Europa 2024.

Sydkustleden i Skåne öppnades 2019 och utvecklingen av leden var en relativt snabb process. Lina Jönsson från Region Skåne har gett sin insikt om utvecklingsprocessen för denna bästa praxis. Hon började arbeta med regionen 2017, när en förstudie för ruten redan var gjord.

Vissa delar av Sydkustrutten löper parallellt med Eurovelo. Sedan öppningen säger kommunerna att de har fått ett ökat antal cyklister, och de ser att antalet cyklister har ökat. Detta är goda nyheter inte bara för turismen, utan också för folkhälsan. Ett av målen för projektet var att främja folkhälsan.

I Sverige är Trafikverkets rapport (Transportstyrelsen, Cykelleder för rekreation och turism) om ruttutveckling för cykling det huvudsakliga styrdokumentet. Det uppdaterades 2021 och är grunden för all ledutveckling i Sverige. Detta dokument är en nyckelfaktor i dialogen med kommunerna. Tidsmässigt tar det några år att skapa en led om man börjar från grunden. Det beror på många faktorer, som hur många individuella väghållare man måste hantera.

Ett starkt politiskt stöd och långsiktigt engagemang är nyckeln till framgång och en bra startpunkt. Utveckling av cykelvägar är en långsiktig investering, därför måste alla avtal göras på lång sikt. Detta involverar planen för underhåll av alla delar av leden.

De individuella vägägarna är det största hindret men samtidigt en möjlighet, eftersom om du har dem med dig kan det underlätta arbetsflödet med snabbare beslut som ett exempel. Privata vägar är ofta attraktiva leder med låg trafikintensitet. Om en individuell väghållare motsätter sig att leden passerar deras mark har du ett stort problem eftersom de har en

orimligt stark makt. En vanlig oro är "Jag vill inte ha horder av människor utanför mitt hus". Det finns också exempel på personliga irritationer mot kommunen som kan tas ut på ett projekt som detta. Detta är ett bra exempel på varför det är viktigt att få social acceptans när man planerar cykelvägar.

Översikt över den aktuella situationen

Oavsett om du börjar utveckla den första cykelvägen i kommunen eller regionen eller uppdaterar befintliga rutter, kan denna guide hjälpa dig att planera, genomföra och förbättra kvaliteten på rutten. En grundläggande studie av de befintliga rutterna i området bör göras i början. Dessa kan vara EuroVelo eller andra internationella rutter, regionala och lokala rutter, samt allmänna cykelvägar för regional mobilitet. Även andra utomhusanläggningar, såsom vandringsleder, kan ha anläggningar som cyklister kan använda. Översikten bör också inkludera kartläggning av de ansvariga organisationerna för rutterna, samt tjänster och intressanta platser längs dem. Detta är fördelaktigt, eftersom den planerade rutten kan integreras med en befintlig cykelväg eller annan attraktion för att bilda alternativa rutter och alternativ.

Ruttkartläggning kan göras på olika sätt. Digitala verktyg, såsom värmekartor från olika cykel- eller utomhussportappar, kan användas för att identifiera populära utomhusaktivitetsområden.

Ruttilgänglighet med kollektivtrafik

Kartläggning av kollektivtrafikförbindelser och deras möjligheter är också viktigt för att göra rutten tillgänglig för användare. För att främja hållbart resande i samband med cykelturism bör cyklister inte behöva använda en privat bil för att nå rutten. Kollektivtrafik skapar också mer flexibilitet för användare eftersom till exempel längre rutter kan användas som dagsutflykter om kollektivtrafiken tjänar detta syfte. Därför bör den grundläggande studien inkludera befintliga kollektivtrafikförbindelser och deras tillgänglighet från den planerade rutten. Kollektivtrafikleverantörer bör informeras om cykelvägen för att ge dem möjlighet att tillhandahålla eller förbättra sin kapacitet för att transportera cyklar ombord. Bästa praxis från Polen på sidan 9 ger insikt i hur kollektivtrafik kan tjäna cykelturister.

Resurser och ansvar

Rätt resurser för ruttutveckling och underhåll är avgörande för ruttens livslängd. Att komma överens om ansvaret för att underhålla infrastruktur och kommunikationsmaterial måste göras under planeringsfasen för att skapa en långvarig, högkvalitativ rutt som kan bli välkänd över tid. Underhållsansvaret måste vara tydligt definierat inom organisationer för att undvika situationer där ingen är ansvarig på grund av personal- eller organisationsförändringar. Tillräckliga medel måste också reserveras för utveckling och underhåll. Detta hjälper ansvarig

personal att planera användningen av resurser och utnyttja dem effektivt. Varje land har olika sätt att fördela vägunderhåll, men i allmänhet bör alla relevanta myndigheter informeras om utvecklingen tidigt för att undvika konflikter angående vägbruk, skyltning eller andra frågor.

Längre rutter är mer resurskrävande. Därför kan rutten först fungera i mindre skala och senare utökas. Den kan också integreras med andra cykelvägar, såsom EuroVelo eller andra regionala rutter, för att öka längden och användarpotentialen. Andra aktiviteter längs rutten, såsom vandringsleder, badmöjligheter och sevärdheter, kan integreras i rutten och skapa synergier med tjänster, såsom toaletter och viloplatser. Denna typ av tillvägagångssätt introduceras i bästa praxis på sidan 8 – Skyltning av EuroVelo 10 i Finland.

Ekonomiskt stöd för att främja cykling är vanligtvis tillgängligt genom nationella och EU-fonder. European Cyclists' Federation (ECF) har samlat landsspecifik information i alla 27 EU-länder. Du kan komma åt databasen här: <https://www.ecf.com/unlocking-cycle-investments>. Nationella stödmekanismer är ofta kopplade till nationella program och strategier för cykling och annan mobilitets- eller turismutveckling. De bör konsulteras innan man ansöker om finansiering för utvecklingsprojekt.

Använda och samla in feedback

Feedback är en värdefull informationskälla, särskilt när man utvecklar befintliga rutter och tjänster där feedback finns tillgänglig. Olika typer av feedback kan samlas in och konsulteras. Till exempel, om kommunen eller regionen har samlat in feedback om medborgarnas behov avseende rekreativa aktiviteter eller befintliga tjänster, kan den informationen vara användbar för utveckling av cykelvägar. Destination Management Organizations (DMOs) kan också ha värdefulla data om turisternas behov och förväntningar. Att tilldela en funktionell feedbackkanal för en cykelväg är fördelaktigt, eftersom det tjänar framtida utveckling och ger insikter i underhållsbehov.

Tillstånd, reglering och social acceptans

Långdistanscykelvägar använder vägnät som är utformade för olika typer av vägtrafikanter, inklusive motorfordon och fotgängare. Därför måste rutten ta hänsyn till dessa faktorer och följa nationella regler och föreskrifter. Det är avgörande att tidigt i utvecklingsprocessen identifiera vilka myndigheter som behöver involveras i planeringen av cykelvägar. Detta säkerställer att rutten, skyltningen och andra element överensstämmer med nationell lagstiftning och regler. I vissa länder finns redan vägledning angående relevant lagstiftning och regler. Om inte, kan ruttutvecklare begära eller skapa sådan vägledning för att etablera nationella standarder och riktlinjer för utveckling av cykelvägar.

Dessutom bör social acceptans beaktas. Även om en rutt överensstämmer med lagar och regler kan den fortfarande orsaka konflikter. Till exempel, om rutten passerar genom populära rekreationsområden, kan ursprungliga användare känna att cykelturister inkräktar på deras utrymme. Därför är samarbete, en översikt över den aktuella situationen och diskussioner med användare nödvändiga för att säkerställa en smidig cykelupplevelse och förhindra oavsiktlig förargelse för andra användare.

När man bestämmer den bästa ruttsträckningen är det viktigt att överväga scenarier där rutten korsar privata vägar och mark. I sådana situationer blir det avgörande att involvera ägaren/ägarna för att säkerställa tillgång till dessa privata områden. Vanligtvis kan en överenskommelse nås med markägaren/markägarna angående markanvändning för cykling och skyltning.

Bästa praxis: Användning av privata vägar i cykelturismrutter i Finland

I Finland kan privata vägar spela en avgörande roll som en del av en cykelturismrutt och erbjuda alternativa vägar till tjänster eller kollektivtrafik. Uppdateringen av lagen om privata vägar 2019 gav mycket behövlig klarhet angående tillstånd för att använda privata vägar.

Tidigare hade begreppet "regelbunden användning" lett till många rättstvister. Denna term har dock tagits bort från lagen, och den avgörande faktorn kretsar nu kring huruvida vägbruket väsentligt påverkar underhållskostnaderna. Som ett resultat har smidig utveckling av nya cykelvägar på grus- och grusvägar blivit möjlig. Viktigt är att skapa nya rutter på privata vägar inte längre kräver specifikt tillstånd.

Trots denna juridiska klarhet är det tillrådligt att konsultera med privata vägägar när man etablerar en cykelturismrutt. Detta proaktiva tillvägagångssätt hjälper till att förhindra konflikter som kan uppstå från det ökande antalet cyklister. Att stöta på en irriterad markägare eller missnöjd vägbrukare bidrar trots allt inte till en trevlig cykelupplevelse.

I slutändan hänger framgången för en cykelturismrutt på samhällsstöd och socialt ansvar. Dessa faktorer väger ofta tyngre än strikt efterlevnad av finsk lag, vilket betonar vikten av samarbete och förståelse bland alla intressenter som är involverade i utvecklingen av dessa rutter.

En ruttplanerares roll är avgörande för att utforma en cykelturismrutt som tillåter turister att röra sig sömlöst, göra stopp och hitta lämpliga övernattningsmöjligheter – allt medan man minimerar störningar eller olägenheter för lokala invånare. Men även de bäst lagda planerna kan stöta på problem. När problem uppstår blir kommunikation avgörande.

I Finland kan vägmyndigheter och fastighetsägare längs rutten – särskilt de med privata vägar – kontaktas för att hantera eventuella utmaningar. Denna kommunikation sker ofta i form av brev. Hittills har cirka 490 vägmyndigheter och markägare fått sådana brev i samband med publiceringen av de första 23 cykelrutterna, som täcker en total sträcka på cirka 5 000 kilometer.

I cirka 25 fall har ruttsträckningarna justerats baserat på väg- eller markägares önskemål. Denna flexibilitet möjliggör smidiga ändringar, särskilt när det gäller digital ruttinformation. Genom att göra justeringar på en digital karta kan planerare säkerställa att rutten förblir socialt acceptabel och harmonisk med det lokala samhället.

Samarbete är nyckeln

En väl utformad cykelväg är ett samarbete som involverar olika intressenter. Medan offentliga myndigheter spelar en nyckelroll i att initiera ruttutveckling och ta på sig underhållsansvar, kräver skapandet av en verkligt funktionell och tilltalande rutt samarbete från flera andra parter.

Dessa viktiga aktörer inkluderar:

1. **DMOs (Destination Marketing Organizations):** DMOs bidrar avsevärt till marknadsföringen av cykelvägar när de väl är implementerade och tjänster är tillgängliga för turister. De hjälper till att identifiera de bästa kanalerna för att lagra, tillhandahålla och sprida ruttinformation, vilket säkerställer effektiv kommunikation med olika marknader. För att maximera deras påverkan bör DMOs involveras från planeringsfasen och erbjuda insikter i marknadens förväntningar.
2. **Tjänsteleverantörer, invånare och ruttplaneringskonsulter:** Samarbete med lokala tjänsteleverantörer, invånare och erfarna ruttplaneringskonsulter förbättrar ruttens kvalitet. Deras input hjälper till att hantera utmaningar och utnyttja möjligheter längs vägen. Genom att engagera dessa intressenter tidigt kan potentiella problem hanteras proaktivt.
3. **Nationella cykelfrämjande byråer och NGO:er:** Dessa organisationer erbjuder värdefull information och stöd. Deras engagemang hjälper till att samla in och dela relevant data, identifiera potentiella partners och säkerställa ett framgångsrikt samarbete.



Figure 1: Cyclists at the Archipelago trail in Finland. Picture: VisitFinland

Bra cykelväg – Oförglömliga upplevelser, smidig cykling och cykelvänliga tjänster

Unika försäljningsargument för rutten – Berättelser, teman och natursköna landskap

Turister dras till specifika destinationer på grund av deras unika egenskaper. För att få en cykelväg att sticka ut och locka användare är det viktigt att överväga vilka intressanta element rutten har att erbjuda. Dessa kan inkludera fängslande berättelser, tematiska upplevelser eller hisnande natursköna landskap.

Till exempel följer EuroVelo 10-rutten Östersjöns kustlinje och förbinder huvudstäderna i Finland, Sverige, Estland, Lettland och Danmark samt flera hansestäder. Områdena runt Östersjön har distinkta historiska och geografiska egenskaper. Lokala rutter kan fördjupa besökarnas förståelse för dessa egenskaper eller presentera helt nya berättelser relaterade till rutten.

Storification – ett berättelsebaserat tjänstedesignkoncept – kan förbättra den övergripande upplevelsen, skapa värde och göra tjänsten mer minnesvärd för cyklister. Genom att väva in engagerande berättelser i rutten kan vi väcka känslor och koppla cyklisterna till de platser de utforskar.

Cykelvägen är ett sätt att guida cyklisterna till de unika attraktionerna och göra dem mer tillgängliga. Medan cykelvägen fungerar som en guide till unika attraktioner är det avgörande att säkerställa enkel navigering. Cyklister bör kunna njuta av turen utan att oroa sig för avbrott, korsningar, tjänster eller intressanta platser. Korrekt skyltning och tydliga markeringar är väsentliga.

Kommunikationsmaterial bör ge tillräcklig information före turen, vilket hjälper cyklisterna att förbereda sig för varje dagsetapp. I nästa kapitel kommer vi att fördjupa oss i de olika aspekter som måste beaktas för att garantera en smidig cykelupplevelse enligt European Cyclists' Federation (ECF) standarder. Dessa aspekter inkluderar infrastruktur, effektiv kommunikation och nödvändiga tjänster.

Dessutom kommer vi att utforska bästa praxis från Östersjöregionen och erbjuda praktiska exempel för ruttutvecklingsprocessen.

Indelning av rutten i sektioner

EuroVelo-nätverket, utvecklat av European Cyclists' Federation (ECF), erbjuder ett omfattande system av långdistanscykelvägar som korsar Europa. Dessa rutter tillgodoser både långdistanscykelturister och lokala pendlare och erbjuder en mångfald av cykelupplevelser. Låt oss fördjupa oss i de viktigaste aspekterna av EuroVelo-rutter:

Ruttstruktur:

EuroVelo-rutter är indelade i dagsetapper, vanligtvis mellan 15 och 90 kilometer. Dessa dagsetapper fungerar som hanterbara segment för cyklister.

Dessutom kan mindre sektioner inom dagsetappen vara ännu kortare (0,2 till 5 kilometer) om det behövs. Dessa mindre sektioner ger specifika detaljer om vägkaraktäristik, trafik, ytans kvalitet, bredd och landskapets naturskönhet.

Indelningen i mindre sektioner gynnar både turister som planerar sina resor och ruttutvecklare som analyserar infrastruktur, tjänster och kommunikation längs vägen.

Dagsetapper:

Varje dagsetapp börjar och slutar vid en destination där cyklister kan hitta nödvändiga bekvämligheter som boende, restauranger och kollektivtrafik.

Dessa sektioner tillåter cyklister att planera sin resa, utforska lokala attraktioner och vila bekvämt varje dag.

Mindre sektioner:

Mindre sektioner ger detaljerad information om specifika delar av rutten.

De beskriver vägtyper, trafikmängd, vägförhållanden, bredd och den övergripande attraktiviteten hos det omgivande landskapet.

Genom att dela upp rutten i mindre sektioner kan cyklister bättre planera sina turer och förstå nyanserna i varje segment.

EuroVelo-rutter utvecklas kontinuerligt, med vissa sektioner fullt utvecklade, andra under utveckling och några fortfarande i planeringsfasen. EuroVelo-nätverket syftar till att förbättra kvaliteten på cykelupplevelser över hela Europa och uppmuntra både avkopplande utforskning och praktisk pendling. Mer detaljerad information om European Certification Standard finns här: https://pro.eurovelo.com/download/document/ECS-Manual-2021_online.pdf.

Infrastruktur

Säkerhet

När man utvecklar cykelvägar är säkerhet och tillgänglighet av största vikt. Här är några överväganden för att förbättra cyklistens upplevelse:

Trafikvolym och säsongsvariationer:

Det primära målet är att hitta rutter med lägsta trafikvolym. Detta säkerställer cyklisternas säkerhet.

Överväg säsongsvariationer – vissa rutter kan uppleva högre trafik under specifika tider på året.

Prioritera säkerhet genom att undvika trafikerade vägar när det är möjligt.

Alternativa rutter:

Utforska alternativa alternativ för att nå tjänster, kollektivtrafik eller andra attraktioner.

Ibland kan en något längre rutt leda till en säkrare och mer njutbar upplevelse för cyklister.

Blandad trafik vs. separata cykelvägar:

I miljöer med låg trafik, överväg att låta cyklister dela vägen med andra fordon (blandad trafik).

Alternativt, tillhandahåll en separat cykelväg längs mer trafikerade rutter. Även om detta säkerställer säkerhet, kom ihåg att blandade trafikvägar kan erbjuda mer attraktiva landskap.

Hantering av korsningar:

Korsningar utgör potentiella faror för cyklister. Undvik dem när det är möjligt.

När korsningar är nödvändiga, säkerställ korrekt skyltning för att guida cyklister säkert.

Om det finns farliga korsningar längs ruten, adressera dem i ruttbeskrivningen för dagliga eller mindre sektioner.

Smidig cykling – Kontinuitet, vägunderlag, ruttvägledning, uppför och nedför

För en bra cykelupplevelse bör ruten vara smidig. Onödiga stopp eller områden där cykeln måste ledas eller bäras bör undvikas. Naturformationer, såsom floder, och människoskapade strukturer, såsom järnvägar eller förbjudna zoner, kan utgöra utmaningar för ruttplaneringen eftersom befintlig infrastruktur vanligtvis måste utnyttjas för att övervinna dessa hinder. Om en ordentlig översikt över den potentiella ruten genomförs hjälper det att identifiera

potentiella hinder och möjligheter att övervinna dem. Infrastrukturen för att övervinna hindren bör vara lämplig för cyklister. Om cyklisten behöver stanna och gå av cykeln måste detta anges tydligt och i god tid i skyltningen och kartorna.

Även om vissa cyklister söker utmaningar bör långdistanscykelvägar vanligtvis undvika extrema uppförs- och nedförsbackar. En bra tumregel är att hålla höjdmetererna för dagsetappen under 1000 m. Branta uppförsbackar kan kräva att man går av cykeln, vilket stör den smidiga cykelupplevelsen. Eftersom cykling i kuperad terräng är svårare bör detta beaktas vid planering av dagsetapper. Dagsetapper på platta ytor kan vara längre än på svår terräng.

Vägunderlaget är också viktigt och måste kommuniceras i förväg så att cykelturisten kan välja den bästa cykeln för de förväntade förhållandena. På långdistansrutter kan olika typer av vägunderlag förväntas. I allmänhet bör det vara möjligt att cykla på vägunderlaget under den lokala cykelsäsongen under normala väderförhållanden. Vanligtvis föredras vägar belagda med asfalt eller annat hårt material, men grusvägar kan också användas om de är i gott skick och med hårda ytor. Detta kan förbättra ruttens attraktivitet och säkerhet, eftersom grusvägar ofta har lägre trafikvolym. Undvik ytor som inte är lämpliga för cykling.

Skyltningen av ruten måste vara i linje med nationella standarder och lagar. Skyltningen bör inkludera ruttens symbol, såsom EuroVelo, men den kan också inkludera andra symboler och information när det är nödvändigt, om det är enligt nationella standarder. Digital vägledning är också viktig och blir alltmer betydelsefull. En digital guide med en nedladdningsbar GPX-spår bör finnas tillgänglig på EuroVelo-rutter. Ibland räcker endast digital vägledning, och det skapar fler möjligheter för exempelvis alternativa rutter, indikering av intressanta platser och tjänster. Dock behöver EuroVelo-rutter alltid ha fysisk skyltning.

Vad man ska komma ihåg när man planerar ruten och infrastrukturen

Hinderfri rutt:

- Minimera onödiga stopp eller områden där cyklister behöver leda eller bära sina cyklar.
- Var medveten om naturformationer (såsom floder) och människoskapade strukturer (som järnvägar) som kan utgöra utmaningar.
- Utnyttja befintlig infrastruktur effektivt för att övervinna hinder.
- Ange tydligt på skyltar och kartor var cyklister behöver stiga av eller stanna.

Undvik extrema uppförs- och nedförsbackar:

- Långdistanscykelvägar bör generellt undvika extremt branta uppförs- och nedförsbackar.
- En bra tumregel är att hålla höjdmetererna för dagsetapper under 1000 meter.
- Branta stigningar kan kräva att cyklister stiger av, vilket stör den smidiga cykelupplevelsen.
- Ta hänsyn till kuperade förhållanden vid planering av dagsetapper – platta ytor tillåter längre sektioner.

Överväganden för vägunderlag:

- Kommunera information om vägunderlaget i förväg så att cyklister kan välja lämpliga cyklar.
- Olika vägunderlag kan förekomma på långdistansrutter.
- Föredra vägar belagda med asfalt eller andra hårda material.
- Grusvägar kan också användas om de är i gott skick och har hårda ytor.
- Grusvägar har ofta lägre trafikvolym, vilket förbättrar både attraktivitet och säkerhet.

Nationella standarder och lagar:

- Skyltning måste följa nationella standarder och lagkrav.
- Dessa standarder säkerställer konsekvens och tydlighet för cyklister i olika länder.

Ruttens symbol och ytterligare information:

- Den primära skylten (t.ex. EuroVelo-ruttsymbolen) bör vara igenkännbar för cyklister.
- När det är nödvändigt kan ytterligare symboler och information inkluderas, så länge de överensstämmer med nationella standarder.
- Dessa kompletterande skyltar kan lyfta fram lokala attraktioner, tjänster eller säkerhetsinformation.

Digital vägledning:

- Digital vägledning blir allt viktigare för cyklister.
- EuroVelo-rutter bör erbjuda en nedladdningsbar GPX-spår via digitala plattformar.
- En dedikerad mobilapp (som EuroVelo-appen) ger steg-för-steg-guider för specifika rutter.
- Digitala verktyg förbättrar navigeringen, ger realtidsuppdateringar och erbjuder interaktiva funktioner.

Fysisk skyltning:

- Även om digital vägledning är värdefull, är fysisk skyltning fortfarande nödvändig.
- Cyklister behöver synliga och pålitliga skyltar längs rutten.
- Fysiska skyltar säkerställer säkerhet, särskilt i områden med begränsad mobiltäckning.

Bästa praxis: Skyltning av EuroVelo 10 i Finland

EuroVelo 10 är den första skyltade delen av EV-rutter i Finland. Skyltningen genomfördes tillsammans med Trafikledsverket, Närings-, trafik- och miljöcentralen (ELY-centralen) och kommuner samt andra intressenter. Processen genomfördes i tre steg för att dra nytta av lärdomar längs vägen. Skyltningen sträcker sig för närvarande från Vaalimaa vid östra gränsen till Vasa på västkusten.

Processen startade som ett pilotprojekt där rutten skyltades från huvudstaden Helsingfors till den historiska staden Åbo. Liksom hela EV 10-rutten löper denna 257 km långa sträcka genom städer och landsbygd, på varierande typer av vägar. Det finska vägnätet är klassificerat i tre kategorier som är under olika myndigheters ansvar: motorvägar, kommunala gatunät och privata vägar. Trafikledsverket ansvarar för underhåll och utveckling av det statligt ägda vägnätet tillsammans med de regionala ELY-centralerna. Kommunerna ansvarar för det kommunala gatunätet och privata vägföreningar administrerar de privata och skogsvägarna. EV 10 löper på vägar klassificerade i alla tre kategorier, så skyltningen krävde samarbete mellan den lokala ELY-centralen, kommunerna och privata vägföreningar. Goda metoder för hur man arbetar med de privata vägarna etablerades under piloten. Piloten initierades av Trafikledsverket som också ledde projektet. Skyltningen genomfördes av de lokala ELY-centralerna. Kommunerna längs vägen var involverade redan i piloten men inte lika mycket som i andra och tredje steget.

Piloten visade att det är fördelaktigt att involvera kommuner och andra intressenter, såsom destinationsmarknadsföringsorganisationer, tidigt i planeringen av ruttens sträckning eftersom de har bäst kunskap om lokala vägar, sevärdheter och tjänster. Eftersom intressenternas engagemang inte var lika starkt i piloten har den skyltats enligt den ursprungliga EuroVelo-sträckningen. Det är dock möjligt att göra mindre ändringar i sträckningen, vilket genomfördes i andra och tredje steget tack vare råd från intressenterna. Omsträckningen gjorde lokala tjänster och attraktioner mer tillgängliga och förbättrade säkerheten och cykelupplevelsen.

Skyltningen gällde endast EuroVelo-rutten. Lokala sevärdheter, tjänster eller kollektivtrafikstopp inkluderades inte i skyltarna. Detta gjorde processen mer enkel, vilket gav kommunerna möjlighet att lägga till ytterligare skyltar senare. Kommunerna kan vidareutveckla EV 10-rutten i sitt område, t.ex. genom att sätta upp skyltar för lokala attraktioner och tjänster.

Trafikledsverket har också publicerat en manual för skyltning av EuroVelo-rutter i Finland. Funktionella instruktioner kommer att hjälpa till med skyltningen av resten av EuroVelo-rutterna i landet.

Lokal och nationell kollektivtrafikintegration och tillgänglighet

Kollektivtrafik är en integrerad del av cykelvägsinfrastruktur och tillgänglighet. Detta avsnitt fokuserar på både lokal och nationell kollektivtrafik, medan internationella förbindelser diskuteras på annan plats (se sidan 16). För att säkerställa att rutten är tillgänglig och attraktiv för turister bör den vara sömlöst ansluten till kollektivtrafiknätet. Här är några viktiga överväganden:

1. Kollektivtrafikförbindelser:

Cykelvägen bör vara väl ansluten till både lokal och nationell kollektivtrafik. Kollektivtrafikförbindelser bör tillåta cykeltransport under den lokala cykelsäsongen.

2. Dagliga sektioner och transportstopp:

Idealiskt sett bör dagliga ruttsektioner börja och sluta nära kollektivtrafikstopp eller stationer. Om detta inte är möjligt bör kollektivtrafikstopp finnas tillgängliga minst var 150:e kilometer längs rutten. Informationsmaterial bör ge information om kollektivtrafikalternativ och om cyklar kan tas med ombord.

3. Tillgänglighetsstandarder:

Tillgång till kollektivtrafikstopp och stationer bör uppfylla samma tillgänglighetsstandarder som den övergripande rutten. Cykelister bör kunna cykla till stationen, och behovet av att bära cyklar bör minimeras. Att integrera kollektivtrafik effektivt förbättrar den övergripande cykelupplevelsen och uppmuntrar fler människor att utforska rutten med hållbara transportmedel.

Bästa praxis: Sommarcykelbusslinje i Gdańsk

Från 2021, cykellinje 612 på sträckan Śródmieście SKM - Sobieszewo opererar under sommaren på lördagar, söndagar och helgdagar ungefär var 80:e minut. Detta är en accelererad linje så att bussarna endast stannar vid tre hållplatser: "Śródmieście SKM", "Brama Żuławska" och "Sobieszewo". På linje 612 är det möjligt att transportera upp till 28 cyklar (upp till 8 på bussen och upp till 20 på släpet). Lastning och lossning av cyklar på släpet sker under förarens övervakning.

Cykellinje 612 är främst riktad till cyklist, men detta utesluter inte dess användning av andra invånare. Du kan också nå Sobieszewska-ön med linjerna 112, 186 och N9. Cyklist har flera kilometer cykelvägar till sitt förfogande på Sobieszewska-ön; därifrån kan de fortsätta sin cykeltur längs EuroVelo 10 / 13-rutten till Vistula-spetsen, upp till gränsen med Ryssland.

Vanliga taxor gäller på linje 612. Cykeltransport är gratis. Läs mer:

<https://www.gdansk.pl/wiadomosci/Ze-Srodmiestcia-na-Wyspe-Sobieszewska-od-dzisstartuje-sezonowa-linia-autobusowa-612-dla-rowerow,a,199424> (bilder: ZTM Gdańsk)

Tjänster

På en långdistanscykelväg är tjänster väsentliga för att göra rutten tilltalande för en större variation av cykelturister. Många befintliga tjänster passar för cyklister som de är, och små justeringar kan göra dem ännu mer attraktiva. Det är viktigt att kommunicera om de olika typerna av tjänster längs rutten för att säkerställa att de kan hittas och användas. Cykelturister är vanligtvis inte de enda kunderna eller användarna av tjänsterna och därför bör synergier mellan olika tjänsteleverantörer, organisationer etc. övervägas.

Långdistanscykelvägar går ofta genom städer och byar, men långa sträckor kan också ligga på landsbygden. Särskilt i den nordiska delen av Östersjöområdet är landsbygden glesbefolkad. Det kan därför vara omöjligt att säkerställa boende, mat, cykelunderhåll och kollektivtrafik i sådana områden. Detta måste kommuniceras tydligt för att hjälpa cyklisterna att planera sin vistelse och packa nödvändiga föremål för sektionerna med färre tjänster.

Boende, mat, dryck och rastplatser

På en långdistanscykelväg spelar tjänster en avgörande roll för att göra rutten tilltalande för en bred variation av cykelturister. Tydlig kommunikation om de olika typerna av tjänster längs rutten säkerställer att de kan hittas och användas effektivt.

Boende: De dagliga sektionerna börjar och slutar vanligtvis på platser där boende och helst även mat och dryck finns tillgängliga. Boendet kan vara en campingplats, B&B, vandrarhem eller annan prisvärd boendetjänst och det bör ligga nära rutten (t.ex. max. inom en radie av 5 kilometer från den).

Mat och dryck: Eftersom cyklister förbrukar mycket energi på vägen bör mat, dricksvatten och andra drycker samt rastplatser finnas tillgängliga under den dagliga sektionen. Detta kan vara t.ex. en butik, café, kiosk eller restaurang. I glesbefolkade områden kan det vara bra att överväga olika typer av lösningar, såsom självbetjäning för att tillhandahålla snacks och drycker eller till och med cykelunderhållsutrustning.

Bokningsbara alternativ: Tjänsterna kan också anpassas till bokningsbara cykelsemesteralternativ. Dessa alternativ kan inkludera andra aktiviteter och tjänster, såsom cykeluthyrning, turer till lokala sevärdheter eller andra aktiviteter som finns tillgängliga i regionen. Att skraddarsy befintliga upplevelser för cykelturister kan öka antalet besökare till lokala attraktioner.

Cykelunderhåll och uthyrning: Precis som cyklisterna behöver även cyklarna tjänster längs vägen. Varje daglig sektion bör helst ha en cykelverkstad, cykelbutik eller självbetjäningssalternativ för reservdelar eller cykelreparationsstation tillgänglig. Andra tjänsteleverantörer kan också tillhandahålla grundläggande cykelreparationsverktyg och

reservdelar kan inkluderas i deras tjänster. Tillgängligheten av dessa tjänster bör också kommuniceras tydligt för att hjälpa turisterna att förbereda sig med den utrustning som behövs på rutten.

Ytterligare tjänster: Olika tjänster kan utformas eller tillhandahållas för cykelturister. Tjänsteleverantörer, aktiva entreprenörer, föreningar etc. kan utforma sina egna tjänster för cykelturister för att tjäna extra inkomst. Cykelister kan behöva ytterligare transport- och förvaringstjänster för cyklar eller andra tillhörigheter. Olika turismrelaterade tjänster, såsom guider, och självbetjänings- eller resepaket kan anpassas för cyklister. Dessa tjänster bör brainstormas tillsammans med lokala intressenter för att hitta de bästa lösningarna för regionen.

De ytterligare tjänsterna bör kommuniceras tydligt i material som ger information om rutten och attraktionerna runt den. Detta gynnar turisten vid planeringen av sin resa samt tjänsteleverantörerna, eftersom turisten kan boka eller reservera tid för att använda de ytterligare tjänsterna.



Figure 2: Cyclist friendly signs show cycling tourist they will find necessary services from the location.

Bästa praxis: Känn igen cykelvänliga platser i västra Pommern, Polen

Västra Pommern, en av de 16 polska regionerna, lanserade sitt "MPR" (Miesjce Przyjazne Rowerzystom – Cykelvänlig plats) system 2022, vilket cementerar dess status som en cykelvänlig region. Detta innovativa initiativ syftar till att öka cykelturismen genom att rekommendera platser där cyklister kan övernatta bekvämt, förvara sin utrustning och reparera nödvändig utrustning. Deltagande i systemet är gratis och frivilligt, och 106 platser märkta med "MPR"-skyltar rekommenderades för cykelturister 2024, främst små och medelstora företag, platser och erbjudanden. Du kan se dem alla här: <https://rowery.wzp.pl/miejsca>

Cykelvänliga anläggningar kan få distinkta etiketter som skyltar och klistermärken och kommer att framträdande visas på elektroniska och papperskartor som utfärdas av Västpommerns vojvodskap. "MPR"-märket och Västra Pommerns logotyp fungerar som en garanti för resenärer, vilket signalerar säkra viloplatser med faciliteter för cykelförvaring, bagageförvaring, mindre reparationer och användbar information för aktiva turister.

Västra Pommern är en region med ett långvarigt engagemang för att vara cykelvänlig, med insatser som sträcker sig från skapandet av omfattande cykelvägar (en av de viktigaste är EuroVelo 10 cykelvägen), organisation av cykelevenemang, anpassning av transporter för cyklar och utveckling av specialiserade kartor och applikationer. Speciellt framtagna kartor, tillgängliga på webbplatsen <https://rowery.wzp.pl/> och i mobilappen, visar rutter och attraktioner och lyfter fram anläggningar där cyklister kan förvänta sig skräddarsydda tjänster, inklusive möjligheten att köpa enstaka övernattningsplatser. Detta svarar till exempel på efterfrågan och unika behov hos cyklister som ofta bara behöver en kort vistelse under sina resor, särskilt i populära turistdestinationer.

De nyligen antagna reglerna för rekommendationssystemet för cykelvänliga platser i Västpommerns vojvodskap beskriver kriterier för boenden i kategorin "Boendeanläggningar". Kraven inkluderar kapacitet för minst fyra turister att stanna en natt, säker och tillgänglig cykel- och bagageförvaring, gratis tillhandahållande av verktyg för grundläggande reparationer och uppdaterad information om närliggande cykeltjänster och butiker.

Systemet sträcker sig bortom boende och omfattar kategorier som matställen, turistattraktioner, turistinformationspunkter och andra kommersiella och serviceanläggningar. Dessa anläggningar måste tillhandahålla cykelvänliga bekvämligheter som säker och gratis cykelparkering, möjlighet att transportera cykelkärror och icke-standardcyklar samt synlig information om närliggande serviceställen och cykelbutiker.

Huvudsyftet med rekommendationssystemet för cykelvänliga platser är att utveckla och främja ett tjänstesystem för cykelturister, inspirera lokala företag att skapa cykelvänliga erbjudanden, öka konkurrenskraften, främja samarbete och höja regionens turistattraktivitet.

Anläggningar som uppfyller cyklisternas behov får MPR-rekommendationen, som är föremål för systematisk verifiering och justeringar för att möta turismmarknadens standarder.

Deltagande i systemet för cykelvänliga platser är frivilligt och gratis, med tillhörande kostnader täckta av Västpommerns vojvodskaps budget. Västpommerns vojvodskap driver systemet med stöd från Zachodniopomorska turistbyrån (DMO).

För detaljerad information och rekryteringsannonser kan intresserade parter hänvisa till webbplatserna www.turystyka.wzp.pl, www.rowery.wzp.pl och regionens sociala mediekkanaler. Promo video: <https://youtu.be/i9E-jWpuk-U>

MPR-systemet är kopplat till en app som ger all information cyklister behöver i regionen. Mer om appen på sidan 14.

Kommunikation

Föregående avsnitt betonade redan vikten av korrekt kommunikation om rutten. Kommunikation har flera syften: det fungerar som marknadsföringsmaterial, hjälper turisterna att planera sin resa redan innan resan, förbereder dem för olika vägförhållanden och ger information om tjänster och andra attraktioner längs vägen. Digitalt och tryckt material är viktigt liksom skyltar och informationsskyltar. De tjänar cyklisterna i olika stadier av resan: att välja destination, planera resan och under cyklingen. Samarbete med tjänsteleverantörer, andra regioner, DMO:s etc. är viktigt för att göra kommunikationen effektiv och omfattande.

Bästa praxis: Skapa självguidad navigering och ljudturer för cyklister

För cykelturister är effektiv navigering under deras resor avgörande. Oavsett om du söker de bästa vägunderlagen, natursköna rutter eller viktiga intressepunkter (POI) som vattenkällor och matstopp, är det viktigt att ha rätt information till hands. Eftersom cyklister har olika behov har det estniska företaget CityBike skapat digitalt guidade rutter med alla dessa detaljer.

CityBike sätter upp rutterna i följande faser:

1. Kartarbete:

- Vi börjar med en ruttidé som vi vill presentera för cyklister. Det kan vara en dagstur eller en flerdagarsresa, allt från skogsstigar till lättsamma stadsrutter.
- Vi ritar rutten på en digital karta, med hjälp av olika kartapplikationer. Nyckelresultatet är en GPX-fil, som enkelt kan delas och överföras till olika appar.

2. Faktisk cycling och landskapsarbete:

- Medan planering på datorskärmen är enkel, sker det verkliga arbetet under själva cyklingen.
- Vi föredrar att göra korrigeringar medan vi cyklar. Med hjälp av en GPX-fil laddar vi ner den både i Navicup-appen och Garmin Edge 1040 samtidigt.
- Att ha två enheter igång parallellt säkerställer exakt datainsamling. I genomsnitt täcker vi cirka 10 km per kartläggningskilometer.
- Under cyklingen gör vi omvägar, kontrollerar alternativ och justerar rutten vid behov.

3. Ruttkorrigeringar:

- Tillbaka vid datorn granskar vi rutten och gör ytterligare justeringar.
- Ibland är vissa rutter inte vettiga eller genomförbara på grund av verkliga förhållanden (trafik, vägvästängningar, etc.). I sådana fall kan vi behöva börja om från början.

4. Lägga till POI på kartan:

- Vi använder Navicup.com-appen och följer en standardprocedur (SOP) för att infoga viktig information i vår digitala karta.
- POI inkluderar:
 - Sevärdheter: Landmärken, historiska platser och naturunderverk.
 - Museer: Information om öppettider, utställningar och biljettinformation.
 - Butiker: Cykelbutiker, reparationscenter och andra relevanta butiker.
 - Faciliteter: Offentliga toaletter, rastplatser och vattenkällor.
 - Mat och dryck: Caféer, restauranger och livsmedelsbutiker.
- Varje POI kan ha ytterligare detaljer, såsom bilder, externa länkar och varningar.
- För större områden utlöses ljudinformation om POI när man närmar sig.

Genom att kombinera noggrann ruttplanering, verklig cykelerfarenhet och omfattande POI-data strävar vi efter att förbättra cyklisternas självguidade resor.

Digital kommunikation

Digital kommunikation spelar en avgörande roll, särskilt när det gäller att locka turister från utlandet. Cykelruttens webbplats eller andra digitala plattformar bör innehålla viktig information om hela ruten och dess dagliga sektioner. Det är viktigt att göra denna information tillgänglig både på det nationella språket och på engelska.

Det digitala kommunikationsmaterialet bör inkludera:

Allmän beskrivning av ruten

Längd på ruten

Nedladdningsbar GPX-spår

Beräknad varaktighet för hela sektionen och dagliga sektioner

Information om hur ruten är skyltad

Information om boende och matställen

Vägunderlag

Intressepunkter

Lämplig cykel

Kollektivtrafikförbindelser

Beskrivning av de dagliga sektionerna

Karta över ruten

Informationen bör vara lättillgänglig och läsbar på en smartphone. Bra kommunikationsmaterial inkluderar också information om ruten är lämplig för olika målgrupper. Dessutom måste ruttinformationen vara korrekt och inkludera all ytterligare information, såsom utmanande sektioner och tillgänglighet.

När informationen är på plats måste den följas upp och uppdateras vid behov. Att ge ansvar och säkra resurser för detta är mycket viktigt om ruten marknadsförs till cykelturister. De digitala kommunikationsverktygen, såsom webbsidor men också olika appar, ger möjligheter att dela information om tjänster och andra attraktioner längs ruten. Att marknadsföra de ytterligare aspekterna längs ruten kan göra den mer attraktiv vilket uppmuntrar turisterna att spendera mer tid i regionen. Därför måste kommunikationen tas på allvar för att uppnå en framgångsrik turismprodukt.

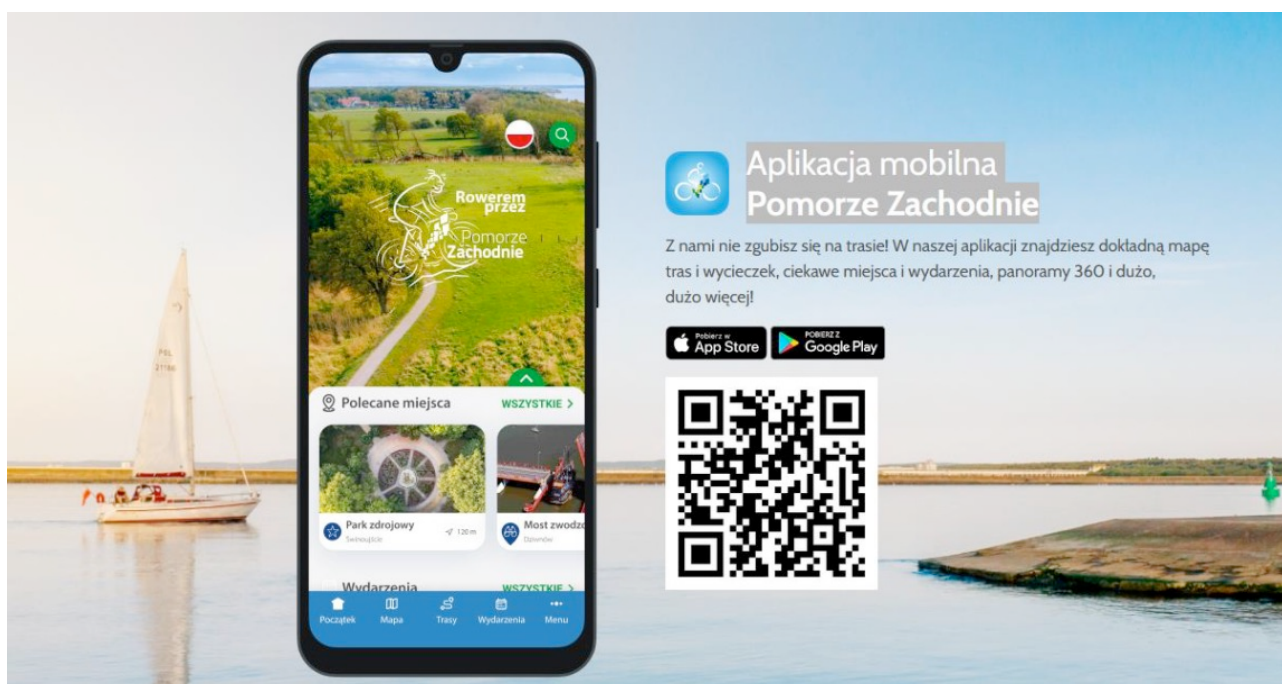
Bästa praxis: Cykelvänlig app i Pommernregionen, Polen

Allt en tvåhjulig resenär behöver finns nu tillgängligt i en speciell app lanserad av Västra Pommerns vojvodskaps kansli. Detaljerade beskrivningar av rutter, turistattraktioner, monument och natur berikas med fascinerande fotoretrospektiv och imponerande 3D-modeller av skyddade djurarter. Appen kan laddas ner gratis från Google Play och App Store. Appen främjar regional cykelturism, i linje med regionens fokus på ekologi, en hälsosam livsstil och aktiv fritid. Appen, resultatet av flera månaders arbete, förbättrar bekvämligheten, intresset och säkerheten för cykelresor över hela regionen och erbjuder hundratals kilometer av leder och en omfattande mobilapplikation.

Drivkraften bakom skapandet av denna moderna app, utformad för att utforska de vackraste hörnen av Västra Pommern, kom från långdistanscykelvägen runt sjön Szczecin. Denna nästan 300 kilometer långa gränsöverskridande slinga, ett annat projekt som främjas av lokala myndigheter - Västpommerns vojvodskap och Greifswald-distriktet - har beskrivits och fotograferats fängslande för applikationen. Projektet har kontinuerligt berikats med nya platser och funktioner och täcker över 1400 km av rutter. Appen navigerar längs utpekade leder och ger information bortom stigarna, inklusive olika kartöverlägg och en öppen rutt-service-API, vilket gör det möjligt för användare att skapa sina egna cykelrutter. "Pomorze Zachodnie"-appen är en användarvänlig och multifunktionell guide till regionen. Den erbjuder enkel tillgång till "rekommenderade rutter", "rekommenderade platser" och kommande evenemang som konserter, föreställningar, utställningar och sportevenemang.

Den elektroniska kartan pekar på cirka 9 000 intressepunkter (POI), liknande populära navigationsappar. Det finns 3 937 punkter och databasen ökar fortfarande. Appen lyfter fram landmärken, arkitektoniska skatter (t.ex. Szczecin Filharmoniska), naturunderverk (Jasne Błonia och Spa-parken i Świnoujście), teknologiska underverk (t.ex. fyren i Świnoujście eller järnvägsvattentornet i Trzebież), idrottsanläggningar och turistattraktioner. Appen känner också igen platser som är vänliga för cyklister som en del av MPR-rekommendationssystemet som infördes 2022 och är öppen för pågående inlämningar.

Appen pekar ut platser för campingplatser, tältområden, järnvägsstationer, turistinformationspunkter och andra värdefulla anläggningar under resan. Ytterligare funktioner inkluderar 3D-panoraman, ett praktiskt uppslagsverk över växter och djur och fängslande fotoretrospektiv – arkivfoton av objekt och platser längs rutten. Appen erbjuder också utomhusspel och förvandlar din smartphone till ett verktyg för att utforska "Natural Nooks" på Karsibór-ön, turnera Nowe Warpno (barnspel) och mer. Applikationen inkluderar en ljudguide på polska, tyska och engelska som ger information om cykelrutter och de mest intressanta platserna i Västra Pommern. Beskrivningar är också förberedda på dessa tre språk.



Tryckt kommunikation och informationsskyltar

Cykelturister förlitar sig fortfarande på offline-kommunikation, såsom tryckta kartor och informationsskyltar, eftersom de hjälper till att planera och förstå den övergripande rutten. En guidebok eller detaljerad tryckt karta bör finnas tillgänglig för rutten. Informationsskyltar kan användas längs rutten och helst bör det finnas en på varje daglig sektion. Flera tjänster och attraktioner kan läggas till på informationsskyltarna för att göra dem användbara för en mängd olika användare och besökare. Kartorna och informationsskyltarna behöver frekventa uppdateringar och därför måste ansvaret för underhåll och skötsel definieras tydligt. Att kombinera digital och fysisk kommunikation, t.ex. genom att använda QR-koder, kan också vara användbart för att dela ytterligare information och hjälpa till att hålla informationen uppdaterad.

Kollektivtrafik: länk inom och mellan Östersjöländerna

Kollektivtrafik är en viktig komponent av cykelturism. Oavsett om cyklister kommer från närliggande regioner eller andra länder är cykeln ofta bara ett transportmedel på deras resa. Därför bör förbindelser till och från cykelrutten övervägas noggrant och kommuniceras effektivt för att säkerställa ruttens tillgänglighet. Kollektivtrafikalternativ ger cyklister fler möjligheter och flexibilitet längs rutten. Möjligheten att ta med en cykel ombord och reservera en plats för den är avgörande för reseplaneringen. Dessutom kan det förbättra den övergripande upplevelsen att lyfta fram förbindelser från landsbygdsområden till större transportnoder.

I Östersjöregionen finns det utmärkta förbindelser mellan länderna. Detta skapar spännande möjligheter för turister att utforska flera länder med cykel i regionen. Dock är tydlig kommunikation om färjeförbindelser avgörande för att hjälpa turister med deras planering. Behovet hos cykelturister kan diskuteras med färje- och hamnoperatörer för att säkerställa att de är medvetna om kundgruppen.



Figure 3: Examples of existing ferry routes on the Baltic Sea

Bästa praxis: Resplanerare

Flera Östersjöländer har nationella och regionala digitala resplanerare. I Sverige driver Samtrafiken AB Resrobot, en resplanerare som syftar till att täcka hela landet och alla typer av kollektivtrafik från tåg till tunnelbana. De strävar också efter att göra kollektivtrafikbiljetter kombinerbara, säljbara och distribuerbara i Sverige. Arbetet pågår fortfarande. Samtrafiken AB ägs av offentliga och privata ägare.

I Finland och Estland är kollektivtrafikutbudet kombinerat till Matka.fi-tjänsten, som drivs av Finlands transport- och kommunikationsverk Traficom. Det är möjligt att planera en dörr-till-dörr-resa i Finland och Estland med Matka.fi när kollektivtrafik är tillgänglig. Det inkluderar ännu inte alla kollektivtrafikoperatörer, men det är möjligt för företagen att lägga till sina tjänster. Det är inte möjligt att köpa biljetter från denna tjänst.

Båda tjänsterna är bra exempel på att göra den nationella och gränsöverskridande transporten enklare. De har dock ännu inte möjlighet att inkludera cykeltransport på resan.