

M. Annov, I. Grinfelde, A. Klepers, T. Lelov, R. Lepik, M. Männik, I. Part, T. Põld,
S. Roomets, J. Smalinskis

JALGRATTATURISMI

teenuste osutaja käsiraamat



Sisukord

SISUKORD	3
EESSÕNA.....	4
SISSEJUHATUS	5
JALGRATTURID JA NENDE VAJADUSED	6
JALGRATTATURISTIDE VAJADUSED	10
JALGRATTURISÕBRALIKUD TEENUSED	15
JALGRATTATURISMIMARSRUUTIDE KOOSTAMISE PÕHIMÕTTED	20
JALGRATTATEEDE VEAD JA HEAD.....	23
JALGRATTAMARSRUUDI TURUNDUS	26
JALGRATTAMARSRUUDID KAARTIDEL	30
KUIDAS VALIDA JALGRATAST?	34
JALGRATAS SÕIDUKORDA!.....	39
JALGRATTALUKUD: "SAAPANÖÖRIST" 1,5 KG LÜLILUKUNI	42
JALGRATTA PAKKIMINE TRANSPORDIKS.....	46
KAS TALVINE RATTASÕIT ON VÕIMALIK?.....	48
KASUTATUD ALLIKAD.....	51

Eessõna

Jalgrattaturismi arendaja käsiraamat (edaspidi „käsiraamat”) on mõeldud praktiliseks nõuandjaks maapiirkonnas tegutsevatele turismiettevõtetele, kes juba osutavad või alles planeerivad hakata pakkuma jalgrattaturismiga seotud teenuseid ja organisatsioonidele/omavalitsustele, kes planeerivad või hooldavad jalgrattateid ja/või –marsruute.

Jalgrattaturismi ja -transpordiga seotud temaatika on aktuaalne, sest jalgrattatranspordi kasutajate arv Euroopas sh Baltikumis kasvab iga aastaga. Jalgrattaturism on üks võimalusi arendada elu ja ettevõtlust maapiirkonnas. Käsiraamat keskendub jalgrattaturismi peamistele komponentidele - jalgrattaturistile, jalgrattamarsruudile, jalgrattale ja matkamisele. Siit leiab vastused küsimustele – millised on jalgrattaturistid ja nende vajadused, kuidas luua ja tähistada jalgrattamarsruuti, kuidas luua ja turundada jalgrattaturismitoodet, kuidas toimetada jalgrattaturismiga seotud teenuste ja taristuga. Käsiraamat ei puuduta matkakorraldamise teemat, sest see valdkond on laiem ja tõsisem ning nõuab põhjalikumat koolitamist.

Jalgrattaturismi käsiraamatu koostajad on praktikud, kes sõidavad ise jalgrattaga, on koostanud matka- ja loodusturismi marsruute, omavad kogemusi jalgrattaturismiga seotud teenuste osutamisel ja matkade korraldamisel ning turismi arendamisel ja turundamisel. Oleme oma teadmised ja kogemused kokku kogunud ning püüdnud luua lihtsas ja mõistetavas keeles abimehe, mida on kerge lugeda ja mugav kasutada.

Kindlasti soovitame sellele käsiraamatule lisaks lugeda ka Eestis hiljuti välja antud põhjalikke käsiraamatuid „Ökoturism“, „Keskkonnasõbralik matkakoolitus koos Tõnu Jürgensoniga“ ja „Treenerite tasemekoolitus. Matkamine“.

Käsiraamat „JALGRATTATURISMI TEENUSTE OSUTAJA KÄSIRAAMAT“ on sündinud Eesti-Läti piiriülese koostööprogrammi projekti „Go cycling through Vidzeme and South-Estonia” (akronüümiga ViSoEst by bike“) raames. Mõnusat lugemist!

Koostajad: Merle Annov, Ilze Grinfelde, Andris Klepers, Toomas Lelov, Rein Lepik, Märt Männik, Ilmar Part, Toomas Põld, Sille Roomets, Juris Smalinskis.

Fotod: Janis Dambitis, Andris Klepers, Toomas Lelov, Rein Lepik, Katrin Loss, Märt Männik, Sille Roomets, Juris Smalinskis, erakogud.

Toimetajad: Toomas Lelov, Sille Roomets

Sissejuhatus

Rein Lepik, Jalgrattaklubi Vanta Aga

Jalgrattaturism on üks kiireima kasvuga turismiliike Euroopas. Mujal maailmas on selleks suur potentsiaal aga ohutuks jalgrattasõiduks pole enamalt jaolt veel piisavalt võimalusi.

Ligikaudu 30-40 aastat tagasi oli jalgrattaturismi tase kõrge ratturite tehniliste oskuste poolest, madal aga osavõtjate arvu poolest. Näiteks endistes Nõukogude Liidu ja Ida-Euroopa riikides organiseeriti igasuguseid spordivõistlusi, anti tiitleid jne. Selleks et tuurile osalema saada, pidi



Foto 1. Jalgratturi tehniliste oskuste testimine 1970ndatel.

end registreerima turismi- või spordiorganisatsiooni liikmeks, tõestama oma füüsilise ja tehnilise ettevalmistatuse taset. Toonased matkad kõrgmäestikesse ja Siberisse olid märkimisväärsed. Ratturid pidid endaga kaasa võtma nädalate toidumoot, magama telkides ka siis kui temperatuur langes miinustesse, omama häid tehnilisi oskusi, piisavalt teadmisi esmaabist, toiduvalmistamisest jne.

Tolleaegseid matku, kus inimesed testisid oma võimete piire, kutsutakse nüüdsel ajal ellujäämisretkedeks. Siis oli aga ratturite treenitus

kõrge. Osaleti matkatehnikavõistlustel, mis koosnesid enamasti vigursõidust, jalgratta-orienteerumisest, legendi järgi ajalise täpsussõidust, tehnilistest ülesannetest takistuste ületamisel, kiiruskatsetest jne.

Piiride avanedes paar aastakümnet tagasi oli paljudel Eesti jalgrattasõpradel esimene suur soov jalgrattaga kas Itaalias või hoopis Hispaanias matkata. Nüüd ollakse tõdemas, et kaugete maade kõrval võib ka Eestimaa tõelisi matka-elamusi pakkuda. Sama on väljendanud arvukad välituristid, kes Eestimaad külastades on eest leidnud Kesk-Euroopas nii harva kogetavat metsavaikust, hommikust värskust koos linnulauluga, kauneid metsa-järvi ning mererandasid. Lisaks looduskeskkonnale on jalgrattamatkajale väga sobiv Eestimaa suurus. Jalgrattaga jõuab soovi korral igasse Eestimaa nurka, samas pakub see väike maa ka uskumatult palju vaheldust.



Foto 2. Tehniline ülesanne - jalgrattaga kuru ületamine.

Jalgratturid ja nende vajadused

Sille Roomets

Jalgrattasõidul on kaks peamist eesmärki: jalgrattasõit kui liikumisvahendi kasutamine ning jalgrattaga sõitmine kui vaba aja veetmine.

Esimene neist sisaldab teekonda peamise eesmärgini – tööle, kooli või poodi. Aeg on siinjuures oluline faktor. Teine on tegevus, mida tehakse tegevuse enda nimel – sportimine, aktiivne puhkus, jalgrattaturism.

Jalgrattureid on mitmesuguseid, seepärast erinevad ka nende vajadused teede osas, teenuste ja nende taseme järele. Erinevused sõltuvad nii sõitja oskustest kui sõidu eesmärgist ja kestusest. Mõistes neid erinevusi ja vajadusi, suudame luua ka nende rahuldamiseks sobivaid teenuseid.

Jalgratturid oskuste taseme järgi



Foto 3. Lapsjalgrattur

Lapsed ja algajad ratturid

Sõltuvalt east on laste teadmised ja tajutav liikluse suhtes piiratud. Nad võivad käituda ettearvamatult, pole võimelised hindama ohte teel ning enamasti ei tunne liikluseeskirju. Samas ei kujuta kaheksa-aastane rattur endast suuremat ohtu kui mõni tahtlikult riskiv nooruk või liikluseeskirju mitte tundvad vanemaealised.

Lapsed sõidavad tavaliselt lühemaid marsruute kodust kooli või kauplusesse ja vabal ajal kodu ümbruses. See ümbruskond peaks nende jaoks olema kujundatud ohutuks. Tänaval ja maanteel võib Eestis sõita jalgrattaluba omades (taotlema saavad 10-15-aastased). Kiiruspiiranguga maanteel pole päris ohutu ning tiheda liiklusega maanteedel peaks siiski olema eraldatud kergliiklustee. Rattasõidu õpetamine peaks sisaldama sõiduõpet maantee ääres.



Foto 4. Piisavate oskustega sõitja.

Piisavate oskustega ratturid

Piisava treenimisega saavutatakse vajalikud baasoskused umbes kümnendaks eluaastaks. Need ratturid oskavad sõita vaiksematel kahesuunalistel maanteedel, manööverdada ümber teele pargitud auto, ületada teed ja teha parempööret, tunnevad lihtsamaid liiklusmärke.

Enamasti pole võimelised tiheda liiklusega teedel ning mitmerealistel maanteedel ja ristmikel liiklemiseks.

Puudub enesekindlus keerulistes situatsioonides hakkamasaamiseks. Nende ratturite jaoks tuleb eelistada eraldiasuvaid või eraldatud rattateid.



Foto 5. Kogenud rattur

Kogenud ratturid

Nendel ratturitel on pikaajalised kogemused liikluses toimetamiseks. Tavaliselt teevad pikemaid sõite tööle, treeningute tarbeks ja osalevad jalgrattamatkadel. Otseselt spetsiaalseid lahendusi ei nõua – lihtsalt piisavalt ruumi kiiretel/tiheda liiklusega maanteedel. Kasutavad maanteel

kergliiklustee asemel pigem autodele mõeldud sõidurada, manööverdavad mitmerealistel teedel ja ristmikel.

Jalgratturid sõidu eesmärgi järgi



Foto 6. Lähiumbruses igapäevasõitja

Lähiumbruses sõitjad

Enamasti kuuluvad siia alla lühemad sõidud kooli, kauplusesse ja kodu ümbruses. Arvestada tuleb seega algajate vajadustega.

Kiirus on tavaliselt kuni 15 km/h. Sihtpunkti pääsemiseks tuleb aga siiski liikuda või ületada ka kiiremaid löike ning enamasti on vajalikud sihtpunktid põhimaanteed ääres.

Kõige tähtsam on tagada ohutu keskkond lastele ja algajatänavatel liikumiseks ning kaupluste ja koolide juures.

Nimetatud jalgratturid eelistavad:

- mugavust ja isiklikku turvalisust (eelistatult teed, mis rajatud vältimaks keerulisi manöövreid, kerge kaldega, hästi hooldatud),
- madalat liikluskiirust ja – sagedust,
- eraldatust maanteedest kui jõudmine sihtpunkti nõuab neilt tiheda liiklusega maanteel liikumist,
- võimalusi ohutult ületada tiheda liiklusega maanteid – näiteks foorid,
- turvalisi parkimisvõimalusi sihtpunktis,
- valgustatud teid öhtusel ajal liikumiseks,
- maastikuga sobivaid tuulebarjääre.



Foto 7. Pendelrändaja

Pendelrändajad

Enamus pendelrändajaid on vanemad õpilased või tööl käivad täiskasvanud. Siia alla aga kuuluvad kõik igapäevaselt pikemaid sõite tegevad jalgratturid.

Põhiosa sõidust kulgeb mööda põhimaanteid. Keskmine kiirus on sõitjatel 20-30 km/h. Enamik valib sõiduks kiirema raja atraktiivse, mugava, ohutuma teekonna asemel. Jalgrattateede võrgustike peamised kasutajad.

Vähesema kogemusega jalgratturid ei tunne end taoliste kogenud sõitjate tihedas voos kindlalt. Teede planeerimisel tuleb võimalusel arvestada nii algajate vajadustega kui pendelrändajatele olulise väärtuse - ajasäästlikkuse säilimisega. Nimetatud jalgratturid eelistavad:

- väga hea kvaliteediga teekatet,
- otseseid ja ühilduvaid marsruute,
- minimaalselt peatusi ja takistusi,
- piisavalt vaba ruumi liikumiseks,
- ristmikke, kus tekib minimaalselt konflikte teiste liiklejatega,
- valgustatust pimedal ajal,
- turvalisi jalgrattaparklaid sihtpunkti läheduses,
- võimalusi enda korrastamiseks – riiete vahetus, duši kasutamine, lukustatav pakihood.



Foto 8. Sportlased

Sportlased

Sportlased sõidavad enamasti kiirusel üle 30 km/h. Nad on kogenud ja enesekindlad sõitjad ning hõivavad vajaliku liikumisruumi maanteel. Tavaliselt sõidavad pikki distantse – enamasti põhimagistraalidel ning võimeid proovile panevatel maastikel. Tihtipeale sõidavad mitmekesi ning eelistatult kahes reas.

Nimetatud jalgratturid eelistavad:

- väga hea kvaliteediga teekatet,
- minimaalselt peatusi ja takistusi,
- füüsilisi võimeid testivaid maastikke ja marsruute,

- võimalikult avarat teelaiust.



Foto 9. Aktiivselt puhkajad

Aktiivselt puhkajad

Aktiivselt puhkajad sõidavad peamiselt vaba aja veetmise eesmärgil ning suurim väärtus on nauding kogemusest. Ajaline surve tavaliselt puudub. Oskuste ja kogemuste tase võib olla erinev. Nimetatud jalgratturid eelistavad:

- mugavust,
- hea kvaliteediga teekatet,
- minimaalset kallet,
- kõrget ohutustaset ja turvalisust,
- marsruute, mis on meeldivad, atraktiivsed ja huvitavad,
- tuulebarjääre,
- parkimisvõimalusi teenuste tarbimiseks ja vaatamisväärsuste külastamiseks.



Foto 10. Matkajad

Matkajad

Matkajad sõidavad pikki distantse kandes endaga kaasas ka varustust – sageli kogu matkavarustust koos telgiga.

Enamasti on tegemist kogenud jalgratturitega ning nad rändavad tavaliselt paaride või gruppides.

Nimetatud jalgratturid eelistavad:

- marsruute, mis on või viivad meeldivate, atraktiivsete ja huvitavate sihtpunktideni,
- avaraid teeservi,
- väga hea kvaliteediga teekatet (kuigi on ka neid, kes eelistavad vaikseid kõrvalteid),
- puhkealasid marsruudil – veega, tualetiga, varjualustega.

Jalgrattaturistide vajadused

Andris Klepers

Jalgrattaturistide peamised vajadused on toodud tabelina.

Tabel 1. Jalgrattaturistide vajadused ja nende tagamiseks vajalikud elemendid ja tegurid

Jalgrattaturisti vajadused	Vajalikud elemendid	Täiendav info
Põhilised füsioloogilised vajadused Kaasajal on füsioloogiliste vajaduste rahuldamine seotud teatud mugavustundega. Näiteks, mitte lihtsalt janu kustutada, vaid pruukida mõnda maitsvat kohalikku jooki.	Vesi	Joomine on kehalise aktiivsuse ajal üks kõige sagedamini esinevaid põhivajadusi. Marsruutidel peavad olema kohad, kus on võimalik täiendada joogivee varusid. Need võivad olla ka viidad allikatele, kaevudele, aga kõige parem, kohalikele kauplustele. Iga öömaja või söögikoha puhul tuleks arvestada vajadustega, et saaks pakkuda ka täiendavaid teenuseid. Kui marsruudil ei ole võimalik täiendada joogivee varusid või süüa, on oluline eelnevalt anda täpset informatsiooni, et rattaturistid ise võiksid aegsasti sellega arvestada või täiendada oma varusid.
	Toit	Jalgrattaturistidele soovitavalt vähemalt kolm korda päevas. Homniku- ja õhtusöök on tugevamad, lõunasöök lihtsam, jättes rohkem aega sõitmiseks. Arvestada tuleb ka taimetoidu jt erimenüüvajadusega klientidega. Öömajad võiksid pakkuda kaasavõetavaid lõunasöögi varusid, mis tagaks ka suurema mobiilsuse matkal.



Foto 11. Kohalik jook

Jalgrattaturisti vajadused	Vajalikud elemendid	Täiendav info
Ööbimiskohad peavad olema mugavad ja kaasaegsed jne. Püüame rahuldada vajadusi mitte lihtsalt eluspüsimise tasemel, vaid mingil kõrgemal astmel.  Foto 12. Puhkekoht	Peavari	Mitmepäevastel sõitudel on vajalikud ööbimiskohad, mis peavad olema mõõdukas kauguses – need peavad paiknema marsruudil või selle vahetus läheduses. Vihmasaju korral on tähtis ka igasugune muu peavari, milleks võib olla kohvik, spetsiaalselt püstitatud katusealune või mõni muu selleks sobiv avalikus kasutuses olev koht. Ööbimis- või söögikohtades peaksid olema tagatud elementaarsed tingimused jalgratta parandamiseks või valmisolek transpordiküsimuste lahendamiseks (see võib olla alaline tasuline teenus). Jalgratta hoidmine heas sõidukorras on iga jalgrattaturisti enda kohus, kuid kellele ei meeldiks saada hea teenuse pakkumise osaliseks (ratta pesemine jms), mis annab ka täiendava võimaluse tulu teenida teenuse pakkujale.
 Foto 13. Piknikukoht	Puhkamine	Pärast füüsilist aktiivsust on oluline ka puhkamine sõidust. See on eriti oluline vähese kogemusega matkajatele, eriti mitmepäevastel marsruutidel. Mõnus on näiteks saun või kuum vann öömajas. Olulised on ka puhkamisvõimalused teel - heakorrastatud piknikukohad, kergemad rajalõigud. Lahendus on ka aktiivsuse vaheldus - näiteks jalgradadel jalgsi kõndimine on omamoodi puhkus.
Turvalisus	Liikumis- võimalus	Rattaturistile tagab liikumisvõimaluse jalgratas. Kui seda (enam) ei ole või see on purunenud, siis muutub see põhivajaduseks. Jalgrattarent ja -teenindus ning samuti rattakauplused kuuluvad siia kategooriasse.

Jalgrattaturisti vajadused	Vajalikud elemendid	Täiendav info
Turvalisuse tagab stabiilsus, informeeritus, kvalitatiivse, kontrollitud ja aktuaalse info kättesaadavus.  Foto 14. Infotahvel Vähemtähtis ei ole ka turvalisusega seotud avaliku infrastruktuuri (sh teede) kvaliteedi aspekt.	Info-materjalid Teed	Infomaterjalid tagavad peamise ülevaate kõigist teenustest, mis on seotud rattaturisti põhivajaduste ja nende kättesaadavusega marsruudil. Marsruudi kirjeldused, kaardid, brošüürid, veebilehed, infostendid rajal, info tugisüsteem mobiiltelefonis – need on mõned lahendused. Tähtis on info täpsus ja ajakohasus vastavalt sihtrühmale, seda õigel hetkel nii marsruudil olles kui ka juba seda alles kavandades. Teede taristu tervikuna peab tagama turvalise sõitmise. Eriti suureneb turvalisuserisk linnakeskkonnas ja intensiivse liiklusega teedel. Spetsiaalselt joonega eraldatud tee, liiklusmärgid, autojuhtide suhtumine ja liikluseeskirja järgimine on vaid mõned põhilised ilmingud. Suur tähtsus on autojuhtides heatahtliku suhtumise kujundamine jalgrattaturistidesse – meil on veel vähe spetsiaalselt loodud rattateid, mis ühendaks vähemalt kaht linna või kaht küla. Loomulik on ka jalgratturite korrektne sõit tee ääres ja liikluseeskirjadest kinni pidamine.
 Foto 15. Marsruudi viit	Täpne orienteerumine marsruudil	Jalgrattaturistile on alati tähtis olla kindel oma asukohas. Selle tagavad läbimõeldud tähistus (aitab igas kergesti eksitavas kohas – ristmikel, marsruudi hargnemisel ning aeg-ajalt kinnitab, et ollakse õigel teel) ja täpsed ümbruskonna kaardid või täiendav info marsruudi legendiga. Tänapäeval lahendatakse see probleem üha sagedamini GPS-i abil, kuid arvestada tuleb, et seda ei kasuta kõik, andmed võivad olla ebatäpsed, elektroonilistele seadmete patareid võivad sõidu ajal tühjeneda jne.

Jalgrattaturisti vajadused	Vajalikud elemendid	Täiendav info
 Foto 16. Hoiatusmärke mujalt	Isiklik turvalisus	Isiklik turvalisus seostub ka teede turvalisuse, turvalise sõiduviisi, jalgratturikiivri ja sobiva varustusega. Kuid siin tuleb eraldi käsitleda marsruudile jäävate lahtiste koerte küsimust. Alternatiivid on hoiatusmärgid koera kohta või ümbersõiduvõimalus sellistest kohtadest. Jalgrattaturismiäris tuleks asjast huvitatud kohalikel kokku leppida koeraomanikega, et koerad oleksid ketis vähemalt kõige aktiivsema jalgrattahooaja ajal. Eeskirjade olemasolu ei taga alati nende järgimist ja mõnikord toimib „sotsiaalne kontroll” kohalike vahel palju mõjusamalt.
 Foto 17. Jalgrataste turvalisus	Jalgratta turvalisus	See teema sisaldab kaht küsimust: 1) jalgratta parkimine ja hoidmine üritustel, vaatamisväärsuste juures ja mujal peatuskohtades sõidu ajal; 2) jalgrataste turvalisus ööbimiskohas. Lahenduseks on heakorrastatud jalgratahoidla võimalusega ratast lukustada. Jalgratta turvalisuse tagamiseks võivad sobida ka garaažid või muud avarad ja lukustatavad majandushooned.
Emotsionaalsed vajadused Vajadus „omade” järele, kes võtavad inimest sellisena nagu ta on ning mõistavad ja toetavad teda.	Hoolitsus Jalgrattaturistide eest	Vajadused, mis on seotud sooviga tunda end oodatuna, mõistetuna, vajalikuna, tunnustatuna, armastatuna (siseturismi korral lisandub patriotism). Selle tagavad sageli matkajad oma rühmas, kuid paljuski sõltub see suhtlusest kohalikega ning nende suhtumisest. Siin on tähtis teenuseosutajate külalislahkus. Kergem on lahendusi leida neil, kellele endale ei ole jalgrattaturism või rattasõit võõras ala. Sellisel juhul on ka paljude matkajate vajaduste ja emotsionaalse seisundi mõistmine iseenesestmõistetav.

Jalgrattaturisti vajadused	Vajalikud elemendid	Täiendav info
Eneseaustus ja eneseteostuse vajadused Püüd endale tõestada: „Ma suudan seda!” tekitab austuse enda vastu. Eneseaustuse jaoks on oluline ka teiste tunnustus ja hinnang. Eneseteostuse korral kasutab inimene oma jõudu, teadmisi ja annet. Püüeldakse tulemuste ja saavutuste poole, kuid teiste hinnang ei ole tähtis. See võiks olla seotud teiste elementidega – inimesed on väga erinevad ja erinev on ka see viis, kuidas nad kujundavad oma isiksust ja vajadusi.	Tunnetus ja kultuur	Enese vaimne täiendamine ja rikastamine, mis on seotud katkematu tunnetusprotsessiga. Selle tagab marsruudi mitmekesisus, esteetiline ilu, samuti tunnetusvõimalused – objektide või ürituste külastamine, giidid jms Kui püüame end mõista, mõistame rohkem ka vajadust austuse järele. Kui me mõistame teisi, võime paremini arendada nende enesehinnangut, sest aktsepteerime nende erinevust ja mitmekülgset, ootamata, et nad käituksid selliselt kui meie. (Berens, 2006).
	Vabadus, loovus	Täpselt planeeritud ja ühekülgne, jääk marsruut võib ära võtta nautimisrõõmu neilt jalgratturitelt, kes armastavad improviseerida ja avastada. Selleks võib olla erinevate alternatiivide pakkumine marsruudil, mitmesuguste objektide külastamisvõimalused, mis ühtlasi võimaldavad arendada oma planeerimisvõimet, improviseerida ja ise orienteeruda. Oluline on jätta valikuvõimalusi ja pakkuda alternatiivmarsruute isekeskis avastamiseks.
	Sportlikud saavutused	Paljude rattaturistide jaoks on oluline teada, kui kiiresti on sama marsruudi läbinud teised, missugune on nende keskmine ja maksimaalne kiirus distantsil ja muud parameetreid, mis selle võrdluse kaudu lubab sotsialiseeruda teistega ja kasvatada teatud eneseaustust. Sellega peab arvestama infomaterjale koostades, eriti kasutades võrgukeskkonda.

Autori koostatud Maslowi (Reņģe) 1999, Berensi 2006, Faulki, Ritchie, Flukeri 2007 ja Lepiku 2009 alusel.

Jalgratturisõbralikud teenused

Andris Klepers, Juris Smaļinskis, Toomas Lelov, Rein Lepik

Järgnevalt tutvustatakse lähemalt erinevaid jalgrattaturismiga seotud teenuseid:

Jalgrattarent

Vajaliku rattainventari rentimise võimalus peab asuma jalgrattamarsruutide läheduses või olema kättesaadav ühistranspordiga. Kui mõni neist komponentidest puudub, peaks rendileandjal olema võimalus tuua jalgrattaid ning inventari marsruudi lähtepunkti kohale.

Oluline on, et inventar oleks tehniliselt korras ja et oleks võimalus rentida kõike vajalikku. Heaks tavaks tuleb lugeda jalgratta rendihinnas sisalduvat kiivrit ja rattalukku, samuti jalgrattaremondi „apteeki”, kus on paigad ja liim, kummiheelid, minipump või siis täiendavad õhukummid, kuuskantvõtmete komplekt (nn. multutööriist). Muud varustust – GPS, kaardid, rattakompuuter, jalgratturi selja- või pakiraamikotid jt – pakutakse üldjuhul täiendava tasu eest.

Ühesuunaliste marsruutide korral on jalgrattavarustuse rendileandjatel tarvis pakkuda varustust mitmes punktis, et mitte tekitada rentijale ebamugavusi varustuse tagastamisel. Mõttekas oleks teha koostööd teiste ettevõtjatega või pakkuda oma transporditeenuseid (analoog paadirendiga). Teiste riikide kogemused näitavad, et kasulik oleks koostöö raudtee-ettevõtetega, kes võimaldavad jalgrattaid rentida erinevates jaamades, võttes neid tagasi teises jaamas. Kasulik oleks koostöö laiemas plaanis nii majutusettevõtete kui ka söögikohtadega, luues teenuste ühissüsteem.

Rendilepingus peab kindlasti olema info, kuidas tegutseda jalgratta purunemise või varastamise korral, samuti tuleb kokku leppida muudes olulistes tingimustes ja mõlema osapoolle vastutuses. Lepingust jääb välja teeninduskultuur ja täpsus, millel on siiski suur osakaal. Rendileandja peaks kindlasti:

- nõustama klienti sobiva suuruse ratta valikul (raamisuurus);
- nõustama klienti sobiva rattamudeli valikul (hübriid, linnaratas, maantee ratas - marsruudi valikul oluline);
- suutma adekvaatselt selgitada kliendile turvalisuse riske (liiklus ja varguse oht) ja kohalikke reegleid;
- vajadusel abistama lisavarustuse paigaldamisel ja õigel kasutamisel;
- soovitama kiivrit ja tagama, et rattal oleksid nõuetekohased helkurid ja ohu korral hämaras või pimedas sõitmisel ka nõuetekohased valged ja punased tuled.

Jalgrattakauplused ja -teenindused

Need on hädavajalikud ratta- ja lisavarustuse hankimiseks, jalgrataste tehnilise hoolduse tagamiseks ja erijuhtudel ka remondiks. Enamasti asuvad need suuremates asulates, vahest ka väljaehitatud ja populaarsete sõidukohtade läheduses.

Väljaspool rattateenindusi võib tekkida küsimusi spetsiaaltööriistade puudumises ja mehaanikute kogenematusel rataste hoolduses (näiteks keskjooksu võtmed, ketivõti keti paranduseks, kasetti eemaldamine kodara vahetuseks jm.), mistõttu tuleb hoolikalt läbi mõelda suuremamahuliste tööde teostamise antud kohtades. Kindlaim viis oleks kindlasti tagada sidevõimalus inventari omaniku ja rentija vahel, kes saaksid täpsustada tehniliste probleemide olemasolu ja nende lahendamise võimalikkuse üle.

Turistide majutus

Selleks võib olla majutus, mis sobib jalgrattaturistile - kas avalikus kasutuses olev (telkimiskohad, kämpingud) või mistahes kategooria majutusettevõtte. Kui valmistute vastu võtma jalgrattaturiste, on oluline sihtgrupi suuremaks rahuloluks jälgida alljärgnevaid asjaolusid:

- turvalised võimalused jalgratta paigutuseks (eraldi lukustatav ruum, soovitavalt esimesel korrusel);
- lihtsamate tööriistade või rattadetailide kättesaadavus (nt kummid või „rattaapteegid” pisiremondi tegemiseks);
- soojad ruumid võimalusega pesta (sh. jalgrattaid) ja kuivatada riidetust, jalatseid ning inventari;
- valmisolek pakkuda lühimaa transporditeenuseid rataste, inimeste või pagasi teisaldamiseks;
- menüü, mis sobib rattaturistile (energiarikas, sooja toidu võimalus);
- valmisolek selgitada majutusesutuse ümbrusse jäävaid vaatamisväärsusi ja marsruute, võimalusel müüa ka (ratta)kaarte, anda infot ühistranspordi ja nende ajagraafiku kohta;
- mõistev ja sõbralik suhtumine.

Kirjeldatud majutusesutuse omanik ja töötajad peaksid olema informeeritud oma ümbruskonna jalgrattaturismi eripärast ja sellega seotud küsimustest. See peaks hõlmama infot lähimatest rattapoodidest ja rattahooldusvõimalustest, samuti laia ja detailset infot regioonist, marsruudikirjeldustest ning kaartidest ja huvitavamate vaatamisväärsustest, kuhu võib rattaga jõuda. Soovitavalt oleks majutusesutuses ligipääs internetile. Ka saun või kuum õhtune vann oleks täiendav pluss. Oleks hea paigutada juba viidale ja internetti info sõbralikkusest

rattaturistide suhtes, mis tuleks välja töötada rahvuslikus stiilis, võttes arvesse varem nimetatud olulisi kriteeriume.

Majutuskoha peremees või töötajad peavad tingimata ise sõitma läbi oma piirkonna lähima jalgrattamarsruudi erinevates ilmastikuoludes, et vajaduse korral võiks anda väärtuslikku nõu ja et mõista ise paremini rattaturisti vajadusi.

Huvitav ja nimetamisväärne on Saksa näide, kus on loodud mittetulundusühing „Bett und Bike” (voodi ja jalgratas), mis ühendab jalgrattaturistide jaoks sõbralikke majutuskohi. Nimetatud mittetulundusühing annab välja regulaarselt infomaterjale ning turismikaarte, neil on oma logo ja kodulehekülg www.bettundbike.de. „Bett und Bike”-liikumisega liitunud majutuskohade arv on 1995. aastast (216 majutuskohat) kasvanud 5004 majutuskohani 2010. aastal.

Jalgratturisõbralikkuse märgi saamiseks on „Bett und Bike” töötanud välja järgmised minimaalsed nõuded:



Foto 20. Väljatöötamisel Eesti oma „Jalgratturisõbralik majutus“

- Kui jalgratturid soovivad, võivad nad jääda ilma piiranguteta ainult üheks ööks;
- On olemas võimalus kasutada lukustatavat ruumi jalgratta turvaliseks paigutamiseks ööks või mõneks muuks ajaks;
- Majutuskohal on kuivatusseadmed riietuse ja inventari jaoks;

- Jalgratturitele pakutakse neile meeldivat hommikusööki, näiteks müsli, puuvilju ja teraviljatooteid (leib/sai);
- Majutuskohas on saadaval jalgratturite kaardid, samuti kohaliku ühistranspordi sõiduplaanid;
- Kohapeal pakutakse peamisi remondivahendeid;
- Vajaduse korral pakutakse jalgratturile lähima rattaremondi töökoja aadressi ja lahtiolekuaegu, kui on vajalik tõsisem remont.

Matkakorraldus

Matkakorraldajad müüvad jalgrattaretki või tagavad ka kindlaid rattaturismi teenuseid, mis sisaldavad:

- väljatöötatud valmismarsruute;
- eelnevat teenuste reserveerimist seoses marsruudiga;

- giiditeenuseid;
- pagasi, matkajate ja jalgrataste transporti;
- jalgrataste hooldus- ja remonditeenindust sõidu ajal;
- info tagamist jms.

Sellisel organiseeritud tuuril on tavaliselt suuremad kulutused, kuid see vastab täpselt turisti vajadustele, sest on tagatud turvalisus ja täielik teenindus ning füüsiliste vajaduste rahuldamine.

Matkajate seas populaarsed on täieliku teenusega tagatud „enda juhitud tuurid” (*self-guided*). Giid ei sõida matkarajal kaasa, kuid siiski pakutakse individuaalset ja täielikult etteplaneeritud marsruuti, mis sisaldab rongipileteid, veetranspordi teenuseid, öömaja, toitlustamist ja jalgratturite mitmesuguste erivajaduste rahuldamist. Heaks võrdlusnäiteks oleks tutvuda ühe Euroopa populaarseima marsruudiga – Doonau org Pasavast Viinini tuurioperaatori „Bravo Bike” poolt pakutuna¹.

Turismiinfo

Peamiseks turismiinfo pakkujaks on I-punktid (külastuskeskused, turismiinfokeskused ja turismiinfopunktid), marsruutide kavandajad, omavalitsuste turismispetsialistid, projektijuhid jt. Just need spetsialistid puutuvad kõige sagedamini kokku marsruutide informatiivse osa tagamisega. Kõige enam levinud ja –vajalikud on jalgrattakaardid nng –brošüürid. Nende kohta loe peatükist „Jalgrattamarsruudid kaartidel“.

Infostendid

Infostendid sisaldavad sama infot kui kaardid, andes lisaks spetsiifilist kohalikku infot (näiteks piirkonnas esinevate taime- ja loomaliikide, elanike traditsiooniliste tegevusalade kohta jne). Tähtis on esitada kohaliku ümbruse kaart koos täiendatud infoga rajalähedaste vaatamisväärtuste kohta. Kogu raja ülevaatekaart võib olla ainult skemaatiline ega tohi hõivata suurt osa kaardist.

Infostend ja selle disain jätab mulje matkaraja hooldatusest. Stend on ka koht, mille juures võib



Foto 21. Infotahvel jalgrattamarsruudi Tour de LatEst ääres Pühajärvel, Valgamaal.

¹ <http://bravobike.com/html/eng/viajes/Austria/danubetrail.html>

peatuda puhkuseks, seega tuleks see koht vastavalt kujundada. Selliste peatuskohtade eest hoolitsemine on enamasti kohaliku omavalitsuse mureks, kuigi ka kohalikud ettevõtjad on asjast huvitatud ja valmis osalema kulude kandmisel.



Foto 22. Puhkekoht jalgrattamarsruudi Tour de LatEst ääres Pajus, Valgamaal.



Foto 23. Varjualune koos rattahoidjatega jalgrattamarsruudi Tour de LatEst ääres Tõrvas, Valgamaal.

Avalikud peatuskohad

Puhkekohad einestamise ja ujumisvõimalusega – tegu on heakorrastatud peatuskohtadega, mille juurde on rajatud lõkkekohad pinkide, laudade, prügiurnide, tualettide, rattapaigutuskohade ja muu taolisega. Sellistes paikades on täiendav info kohaliku ümbruse ja vaatamisväärsuste kohta, samuti info matkarajast. Samuti tuleb tagada peatuskohtade korrashoid ja prügi äravedu.

Nimetatud rattaturisti vajadusi tagavad meetmed võivad garanteerida ka teiste turismiliikide arengu ja see võib olla kasulik ka kohalike elanike puhkuse veetmisel. Rattaturistide vajaduste edukamaks rahuldamiseks tuleb kaasata mitmeid asjaga seotud osapooli, kes ei tegutse mitte ainult kohusetundest ja missioonist, vaid kellel on ka majandushuvid. Vastastikune huvide kooskõlastamine ja organiseerimine nende vajaduste rahuldamiseks on lõppeesmärk, toetudes nii rattaturistide vajaduste ja ettevõtjate võimaluste mõistmisele kui ka asjast huvitatud osapoolte koostööle.

Jalgrattaturismimarsruutide koostamise põhimõtted

Ilze Grīnfelde, Juris Smaļinskis

Iga turismimarsruudi, kaasa arvatud jalgrattamarsruudi koostamisel peab olema sihiteadlik ja järgima kindlaid põhimõtteid. Looduses võib päris sageli tulla ette näiteid, kus marsruudid on koostatud võrdlemisi läbimõtlematult, emotsionaalsetel või põhimõttelistel kaalutlustel ja selle koostajad on üllatunud, et see marsruut ei leia kasutamist või on rattaturistidelt pidevalt kuulda põhjendatud ja karmi kriitikat.

Faktorid, mis mõjutavad marsruudi kavandamist, ei ole püsivad. Need võivad muutuda sõltuvalt asjaoludest, millega seoses on tähtis ette näha eri tegurite mõju ühel ja samal marsruudil erinevate tingimuste juures. Turismimarsruutide kavandamise kõige olulisemad faktorid on järgmised:

- marsruudi keskkond (juurdepääs, looduslikud olud, ümbruskonna eripära, reljeef ja maastikuolud);
- aastaajad ja ilmastikumõjud;
- turistidevoog, selle mitmekülgsus;
- sobivus kindlale sihtgrupile;
- navigeerimine ehk orienteerumine marsruudil;
- võimalike alternatiivsete teede variandid;
- läbimisaeg (kestus);
- täiendavate teenuste võimalused;
- koostöö- ja kooskõlastusaspektid, konkreetse marsruudi taluvuspiir;
- vajalik varustus marsruudi läbimiseks;
- turvalisus, potentsiaalsed riskifaktorid.



Foto 24. Marsruut möödub talust, põldudest.

Rattamarsruudid võivad olla nii omaette turismitooted kui ka hea täiendus juba olemasolevatele turismitoodetele, näiteks olla seotud maamajutuse ja bussiliinidega. Turismitootena võib marsruutide arendamine perifeerias anda nii majandusliku kui ka sotsiaalse panuse regiooni arengusse (Lourens 2007).

Et marsruutides oleks elu, et need oleks kasutajatele vajalikud ja sobivad, samuti ümbruskonnale majanduslikult tulutoovad, vaadeldakse edasises peatükis peamisi põhiprintsiipe, mida peab silmas pidama nende rajamise protsessis. Rattamarsruutide väljatöötamine sisaldab nii teid (põhiline, mida mööda liigub jalgrattur) kui ka jalgratturile vajaliku infrastruktuuri ja teenuste kavandamist.

Rattamarsruutide rajamisega seotud tööd võib jagada nelja järjestikusesse faasi:

- marsruudi uuring ja planeerimine;
- marsruudiinfo koostamine;
- marsruudi mahamärgimine ja tähistamine viitadega;
- marsruudi ning sellega seotud infrastruktuuri ja info korrashoid.

Tavaliselt toimub rattamarsruutide **planeerimise** algusprotsess tubastes tingimustes, kasutades kartograafilist materjali, infot objektide kohta ja potentsiaalseid teid. Selles protsessis kasutatakse isiklikku kogemust ja kogutud andmeid lokaalse eripära kohta ning seoses seadusandlusega hangitud teavet jm. Nimetatud etapil on väga oluline kriitiline hindamine, selle täiuslikkus ja kvaliteet, samuti aktuaalsus, sest olukord väljas looduses on teie. Nende meetmete tulemuseks on marsruudi visand kaardil sinna märgitud potentsiaalsete huviväärsusobjektidega.

Järgmiseks tähtsamaks meetmeks on uuringusõidu organiseerimine, et tutvuda trassi ja lõppsihtmärgiga looduses. Rattamarsruudi järgimine looduses, testimine jalgrattaga ja tähelepanekute kasutamine marsruudiplaani täpsustamisel, muudatuste sisseviimine ja info koostamine on eeltingimus, et marsruut saaks täpne ja jalgratturisõbralik. Testimist on soovitatav korraldada mitmel korral (näiteks erinevatel aastaaegadel).

Võib kasutada juba olemasolevaid marsruute, kohandades neid rattamarsruudi põhimõtetele (näiteks loodusrajad, jalutusrajad), kuid sellisel juhul on eriti tähtis turvalisuse aspekti hindamine teede valikul, et vähendada võimalikke konflikte teiste teekasutajatega.

Marsruudi planeerimise ja teostamise lahutamatu koostisosa on kartograafiline materjal. Kaart kui marsruudi koostamise alus on vajalik nii täpsemaks planeerimiseks kui ka raja ruumilise visualiseerimise vormistamise protsessis. Kaarte kasutatakse nii marsruudi teoreetilisel koostamisel kui ka uuringuprotsessis, mille tulemusel joonestatakse täpselt marsruudi trass.

Rattamarsruutide planeerimiseks on soovitatav kasutada piisavalt suures mõõtkavas kaarte – alates 1:20 000 (keerulisemate marsruutide korral) kuni 1:100 000 (marsruutide puhul, mis kulgevad mööda üldkasutatavaid teid). Planeerimise algaasis võib kasutada ka elektroonilisi võimalusi, mis lubavad mugavamalt arvestada kaugusi ja alternatiivseid teid (Delfi kaart (Regio),

CD atlas, Google map). Ükskõik millist jalgrattamarsruuti planeerides tuleb arvestada järgnevate põhimõtetega:

- Marsruudi idee, konkreetne territoorium;
- Marsruudi eesmärk ja sihtgrupp;
- Marsruuti kujundavate elementide määratlemine:
 - marsruudi trassi ehk tee valik;
 - turismiatraktiivsuse valik;
 - läbimisaja planeerimine;
 - infrastruktuuri ja lisateenuste planeerimine;
- Marsruudi idee täpsustamine;
- Marsruudi testimine ja kontrollimine looduses erinevatel aastaaegadel;
- Koostöö ja kommunikatsioon teiste organisatsioonidega ja ettevõtetega;
- Marsruudi turundamine, edasine haldamine ja hooldus.

Aktiivselt kasutatava marsruudi peaksid haldajad ja turundajad vähemalt kaks korda hooaja jooksul läbi sõitma ja kontrollima selle teede jt objektide seisundit, vajaduse korral tuleb radadelt koristada langenud puud ja oksad, uuendada tähistust ja teha muid hädavajalikke töid.

Haldamisel tuleks kaasata aktiivseid kohalikke ja asjast huvitatuid, eriti eraettevõtjaid.



Foto 25. Marsruut kulgeb üle silla



Foto 26. Vastutajata jäänud jalgrattatee

Jalgrattateede vead ja head

Rein Lepik

Jalgrattateede ja –marsruutide areng ning jalgratturite arvu kasv on paljudes riikides jalgrattataristu arendamise põhjuseks. Kahjuks ei osutu kõik rajatised jalgratturi jaoks mugavaks ja ohutuks.

Siit leiad mõningaid näiteid nii selle kohta, mida tasuks järgi teha kui selle kohta, mida tuleks kindlasti vältida. Võimalusi tuleb analüüsida ning valida finantsressurssidele, jalgratturite arvule ja autojuhtide käitumisele vastavad lahendused.



Foto 27. Märkamatu riba jalgratturile.



Foto 28. Selgelt märgatav rattarada autotee ääres.



Foto 29. Ratturitele ja jalakäijatele üks tee



Foto 30. Ratturitele ja jalakäijatele eraldi tee.



Foto 31. Ainult märgist ilmselt ei piisa.



Foto 32. Märgistatud jalakäijate ja jalgrattatee.



Foto 33. Foor jalgratturile. Otse keset teed.



Foto 34. Ülesõit ja anna teed jalgratturile.



Foto 35. Bussile pääsemiseks peavad jalakäijad minema rattateele.



Foto 36. Rattatee kulgeb takistamata bussijaama tagant.



Foto 37. Kõrge servaga ristmik.



Foto 38. Sujuva servaga ristmik.



Foto 39. Mõnikord ei aita autojuhi vastu ka märk.



Foto 40. Servaga eraldatud rattatee.



Foto 41. Rattamarsruudi märgistamine Lätis.



Foto 42. Jalgrattamarsruudi märgistus.

Jalgrattamarsruudi turundus

Andris Klepers

Müüki ja oma teenuste pakkumist võetakse praktikas sageli kui turunduse lõppetappi: „kui on valmis, siis vaatame, kellele ja kuidas müüa”. Kuid iga teenuse loomise ajal peab algusest peale mõtlema, kes on teenuse kasutajad (st ostjad) ja millised on nende vajadused. Nii tegutsedes on võimalik juba eelnevalt arvestada erinevaid nüansse ja kujundada teenus rattaturistile vajalikuks ja sobivaks. Seepärast iseloomustatakse nii peatüki kui käsiraamatu alguses rattereid ja rattaturiste.

Traditsiooniliselt on turismis levinud sihtgrupi iseloomustamiseks jagamine järgmistesse kategooriatesse (Midletons & Klarke 2001), mis puudutab sama hästi jalgrattaturiste:

- matka eesmärk;
- matkaja vajadused, motivatsioon ja hüved, mille poole püüelda;
- otsuse vastuvõtja ja kasutaja iseloomustus;
- demograafiline, majanduslik ja geograafiline näitaja;
- psühhograafiline iseloomustus;
- hind, valmisolek maksta.

Siinkohal tuleb kommenteerida otsuse vastuvõtja ja kasutaja iseloomu, mida praktikas kõigil juhtudel õigesti ei mõisteta. Väikesed rühmad või perekonnad võtavad sagedamini otsuse vastu pärast arutelu konsensuse alusel, otsustades kuhu sõita ja missuguseid teenuseid osta. Suuremates gruppides teeb selle otsuse kõige sagedamini reisisijuht, ürituse organiseerija, klassijuhataja, giid või suuremates ettevõtetes turunduse osakonna juhataja. Sellega peavad teenuse pakkujad arvestama – õigel hetkel peab suutma oma pakkumisega äratada õigete otsuse vastuvõtjate huvi, samal ajal kui teenuse kasutajad võivad olla hoopis teised.

Jalgrattamatkajad erinevad oma harjumustelt ja käitumiselt (psühhograafilise iseloomu poolest) isegi ühe ja sama marsruudi jooksul. Mitte alati ei erine need väga üksteisest, kuid tihti võib märgata domineerivaid tunnuseid, mis määravad ka nende käitumise, ostes erinevaid teenuseid.

Arvestades ülalkirjeldatud jalgratturite mitmekesisust, on selge, et raske on olla kõigi meele järgi, olgu teenuste pakkumine ükskõik kui lai. Ja siiski võime võtta kokku – rattamarsruut on ette nähtud kõigile neile sihtgruppidele.

Siiski on turismiteenuste pakkujatel tingimata soovitatav **spetsialiseeruda**, kontsentreerides ühe või omavahel seotud segmentide vajaduste mõistmine ja sihikindel oma toote täiustamine ning edasine potentsiaalsete ja olemasolevate klientide teavitamine.

Mõistes rattaturiste ja nende vajadusi, on palju lihtsam aru saada, milliseid teenuseid neile pakkuda. Aga turul eksisteerib juba sadu turismiteenuseid, mis on loodud eesmärgiga pakkuda neid turistile üldiselt või mis on mõeldud kindlale sihtgrupile. Kas siis ongi enam mõtet siduda end jalgrattaturismiga? Loodame, et pärast järgmise näite vaatlemist on vastus selgem. Edasi sellest, kuidas siduda oma juba olemasolevat teenust rattaturismiga, kasutades regionaalse jalgrattaturismi voogusid kohalikus mastaabis. Vaatleme ühe konkreetse külalistemaja näidet, mis asub jalgrattaraja läheduses ja mille peremees on otsustanud siduda end turistide vastuvõtuga.

Praktiliseks käsitluseks rattaturismi kohaldamisest juba käivitatud turistide vastuvõtutegevusega on valitud turismitalu Ķempēni Burtnieki kihelkonnas (vt www.kempeni.lv). *Tour de LatEst* marsruudilõik Strenči ja Valka vahel on tähistatud 3,2 km kaugusel nimetatud kohast. Seni ei ole turismitalu peremees Ivars Āboltiņš tegelnud sihikindlalt jalgrattamatkajate ligimeelitamisega, kuigi juba 90ndate aastate algusest on teinud hoolega turu-uuringuid ja loonud oma maaturismi strateegia, pidades täpset arvestust iga teenitud lati kohta. Üks peremehe moto on „põllult külastajate lauale”, suutes niiviisi saada kõrvalises kohas suuremat tulu igalt külaliselt, kes siia sõidab, kaasa arvatud toitlustusest.

Kuigi jalgrattamatkajad ei ole selle talu tähtsamate sihtrühmade seas, vaatab ettemõtlev ettevõtja igale uuele võimalusele kui potentsiaalsele väärtusele. Eeltingimuseks on, et olemasolevate teenuste koormus võib kasvada ja seda lubavad ka oma tööjõud ja ajahulk.

Algne töö on seotud toote planeerimise ja kohaldamisega olemasolevale ja uuele sihtrühmale:

- Oma **sihtrühma** ja **tegevusstrateegia teadvustamine** ja jalgrattaturistide kui segmendi **hindamine** – kuivõrd täiendavad või erinevad nad on võrreldes seniste külalistega? Kui suur on spetsiifiline erinevus ja kas mõni osa rattaturistide segmendist näib rohkem sobivat kui teised? Ķempēni asub kaugel suurtest turismikeskustest ja üritustest, niisiis on ka jalgrattur traditsioonilise sihtgrupi jaotuse järgi võrdne teiste külalistega, erinedes ainult liikumisviisi ja muidugi käitumise poolest. Segmentidesse jagamise üle tasub mõelda sügavamalt järele.
- Järgmisena teadvustatakse juba konkreetse **rattaturistide segmendi vajadusi** – üldised vajadused, mis ei erine palju senistest külalistest ja mis on spetsiifilised (vt peatükk „Jalgrattaturisti vajadused ja neile vastavad teenused”). Neid tuleb kõrvutada

olemasolevate teenustega, mis võiksid samuti vastata neile vajadustele – mugav tuba kuuma veega (antud juhul dušiga), toitlustus, ka tünnisaun. Spetsiifilised vajadused on nüansirohked (rattadušš, turvaline rattahoidla, koht märgade riiete kuivatamiseks jm) ja need teostatakse hiljem järgmiste sammudega juhul, kui on näha perspektiivi.

- **Osakaalu hindamine** olemasolevas turistidevoos kui rattamarsruut on planeeritud. Kust peab alustama sõitu, et õhtuks jõuda Ķempēnise – kui kaugel on raudteejaam, suurem linn või tähtsamad turismiobjektid. Kas pakkuda vastasel korral ainult lõunat ja ekskursiooni? Uuenenud situatsioonis toimub konkurentide ja koostööpartnerite tundmaõppimine. Kuid olukorra selgumiseni sobib tegelda endale kasuliku situatsiooni loomisega.
- **Oma teenuste arendamine** rattaturistidele. Ķempēni juhtumi korral on kerge kasutada läheduses paiknevat raudteed, mis on ikkagi jalgratturisõbralik transpordiliik. Matkaraja lähimad raudteejaamad on Valmiera (33 km), Strenči (16 km), Seda (21.5 km) ja Lugaži (30 km). Need on kaugused, mis sobivad lastega perele ühepäevasõiduks, kuid algtaseme oskuse jaoks tuleb planeerida vähemalt 40 ja kõrgema taseme jaoks vähemalt 60 km (Grīnfelde, Smaļinskis, 2010). Sportlikult häälestatule on vaja vähemalt 100 km.
- **Sihtgrupp:** Riiast pärit pered ja kodu-uurijad. Mahetervislikele või nautijatele võib julgelt soovitada nädalalõpuks kahepäevast lõiku marsruudil *Tour de LatEst* algusega Lugažist (Valka on 10 m merepinnast kõrgemal kui Valmiera jt, nii võiks alustada süželistel kaalutlustel), ööbimine Ķempēnis ja seejärel sõitmine Valmierasse. See kava langeb täpselt kokku rongi väljumisaegadega (Lugažisse saabub 09:42, kuid Valmierast väljub 18:22). Samamoodi tuleks vaadata läbi ka ülejäänud kaugused ja töötada detailsemalt välja marsruudilõigu kirjeldus. Kui tegemist on peredega, siis lastele tuleb mõelda muidugi toitlustuse ning ööbimisruumi juures.
- **Jalgrattaturismisõbraliku teenuse arendamine.** Öömaja heakorrastamine vastavalt nimetatud nõudmistele, mis ei ole niivõrd suuremat sorti investeering kui rohkem suhtumise ja tähelepanu avaldus. Siia mahub ka teeviitade ja infostendide paigaldamine, oletades, et marsruut ise pakub jalgrattamatkajatele meeldivaid hetki.

Pärast teenuse kohendamist kindla segmendi rattaturistide vajadusteks järgneb teine oluline etapp – teenuste loomine ja müük:

Kõigepealt tehakse võrdlus teiste marsruudilõikudega ja teiste sarnaste teenuste pakkujatega samal lõigul. Edasiseks luuakse alus oma **tugevate külgede esiletõstmise, sihtgrupi määratlemise** ja täpse **vastavusega vajadustele**.

Teiste samal marsruudilõigul tegutsevate turismiteenuste pakkujatega tuleb luua **tihe koostöö** nii pakkumiste laiendamisel kui ka ühise lõppeesmärgi realiseerimisel konkurentsivõime tõstmiseks.

Järgneb **kommunikatsiooniprotsess**, mis kaasab täpsemaid ja sobivamaid allikaid, mis on aktuaalsed valitud sihtrühmale, jätkatakse ka juba praktiliselt järeleproovituga. Kindlasti peab kasutama endal juba olemasolevaid (sotsiaalsideme, ametlik internetivõrk) ressursse, kuid tuleb kaasata ka uusi meediavahendeid (Facebook, Twitter jt). Õempõni on valmis liituma nii valmispakkumistega kui ka paigutaks teavet oma võrgulehele, uuendaks infot enda kohta kõigis agendipunktides (turismikeskused, i-punktid jne), kuid vajalik on tegutsemine proaktiivselt just selles võrgukeskkonnas, kuhu on koondunud jalgratturid (kui on olemas soov kaasata neid sihikindlalt).

Järgneb **teenuste hankimine** – marsruut on olnud magnetiks, miks nad tulid kohale, kuid olulised on kõik osutatud lisateenused, mis moodustavad ka marsruudi üldise kujutluse. Teenused tuleb püüda personaliseerida: loomulik külalishäda, positiivne suhtumine ja professionaalne mõistmine annavad suure osa saavutustest.

Tagasiside loomine – positiivsetest elamustest peab rääkima. Kui klientidele meeldib, räägivad nad ka teistele, kasutades suulise reklaami jõudu. Oluline on rahalist arvestust analüüsida segmentide lõikes, mitte ainult kogu kuu või aasta lõikes, sest see võib anda palju väärtuslikumat infot tulevikutaktika kohta.

Vaadeldud näitest võib järeldada, et Õempõni on strateegiliselt heas paigas ja hea potentsiaaliga jalgrattamatkajatega tegelemiseks. Ometi on ühestainsast külalistemajast vähe, et suudetaks teha populaarseks kogu 60 km pikkust marsruudilõiku. Seda tuleb teha koordineeritult ja koos võrgustikuga, mis kaasab kõik asjast huvitatud.

Taolised sammud tuleb astuda ka teistel turistide majutajatel, kohvikutel, transpordipakkujatel või omavalitsuse ja turismiinfopunktide töötajatel, mõeldes oma aspektist konkurentsivõime tõstmisel ja seotusest uue sihtgrupi teenindamisel.

Jalgrattamarsruudid kaartidel

Merle Annov, AS Regio

Kõikvõimalike sportliku- ja vabaaja veetmisega seotud teemakaarte (jalgrattateed, matkarajad, vee(matka)kaardid jms) on välja antud juba rohkem kui sada aastat. Teemakaarte iseloomustab mingi kindel teema või nähtus, mida kujutatakse rõhutatult. Need kaardid on populaarsed, kuna konkreetne teemainfo annab suure lisaväärtuse, samas aga muutuvad ka kiiresti asjas (vananevad).

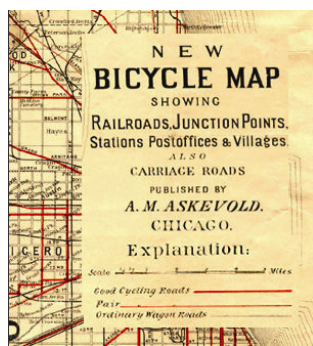


Foto 43. Chicago rattateed

Üks esimesi jalgrattakaarte on 1898.aastal ilmunud Chicago jalgrattateede kaart. Nii nagu kasvas inimeste huvi ja võimalused looduses liikumise vastu, kasvas ja arenes ka kõige selle juurde seonduv.

1930-ndatel olid erinevad teemakaardid veel lihtsad joonistused ja tiraažid ei olnud suured. Kaardid (nagu ka jalgrattad) olid sellel ajal kallid ja nende tegemise-tootmise taga seisis üksikud entusiastid. Suur kasv toimus 1960-70-ndatel, kui toimus kiire jalgrataste arvu kasv ja inimesed hakkasid ühe enam hindama sportlikult veedetud vaba aega.

Muutused olid toimunud ka ühiskonnas – kohalikud omavalitsused ja riigid rajasid ratta- ja kergliiklusteid, uute elamupiirkondade planeeringud arvestasid rattaga liikumise võimalusi. Hakati välja andma linnade ning väiksemate piirkondade rattakaarte.

Eesti esimene jalgrattateede kaart ilmus koostöös Vanta Aga Jalgrattaklubiga AS Regio poolt



Foto 44. Eesti rattateede kaart

2004 aastal. Teine trükk sellest ilmus 2010 aasta suvel. Nii ei ole Eesti jalgrattakaartide ajalugu veel väga pikk. Kuid lisaks antud kaardile on siiski õnneks ilmunud ka meil omavalitsuste poolt (eeskätt Tallinnas) välja antavad tasuta jalgrattateede kaardid huvilistele. Esimene Tallinna jalgrattateede kaart ilmus 2001 aastal ja viimastel aastatel on igal aastal vastavad uued kaardid ilmunud.

Viimastel aastatel on ilmunud kaarte ka erinevate projektide raames ning omavalitsusedki on oma kaarte tehes ikka rattateema kaardile kandnud (Kihnu, Vormsi, Toila vald jt). Kergliiklusteed on ära märgitud juba

aastaid ka Regio teedeatlases.

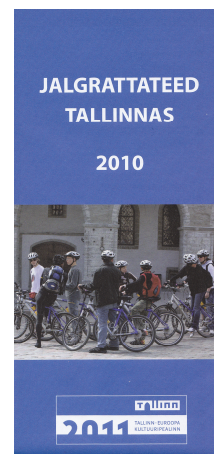


Foto 45. Tallinna rattateed.

Tänapäeval on lisaks klassikalistele paberkaartidele võimalik kasutada laialdaselt (teema)kaardiinfot nii naviseadmetes kui nutitelefonides, kodust eeltööd reisiplaanide osas aitavad teha mitmed veebilehed ja online kaardid. Siiski ei välista üks kaardiformaat teist, vaid toetab teineteise mugavat kasutamist.

Paberkaardid (mida tänapäeval on võimalik trükkida ka vastupidavatele veekindlatele paberitele) jäävad kindlasti veel pikaks ajaks meiega.

Teemakaartide koostamisel ja valmistamisel tuleb aga tänapäeval üha rohkem mõelda nii selle sisulisele kui vormilisele väljundile. Näiteks rattakaardil kujutatav info hulk tuleb esitada nii, et lisaks konkreetsele teemainfole oleks loetav ja kasutatav ka kõik muu topograafiline aluskaardi info. Lisaks põhiinfole (näiteks rattateed) on oluline kujutada ka sidusinfot (nt tanklad, kus võimalik rattakumme täis pumbata, rattapoed ja vaatamisväärsused). Eriti rattakaartide puhul tuleb hoolega mõelda kaardi kasutusmugavusele. Ideaalne kui kaardi formaat ja voltimine lubab kasutada seda spetsiaalses rattale kinnituvas hoidjas. Rattakaardi üldkujundus ja muu illustreeriv materjal peab toetama üldisi nõudeid ja häid tavasid ning kindlasti teeb ainult head rattasõidureeglite ära toomine. Kasutatavatel fotodel ja eeskätt esikaane fotol tuleb jälgida, et sõitjad kannaksid kiivrit, seljas oleksid erksavärvilised riided ja jalas kinnised jalanõud (mitte rannaplatud). Hea eeskuju on nakkav ja eelkõige soovime ju turvalist ning ohutut rattasõitu!



Fotod 46,47. Jalgrattamarsruudi Tour de Latest ilmastikukindel brošüür kaartide ja turismiinfoga marsruudi lõikude kaupa.

Kaartide osas teeb rattasõitja elu teeb eriti mugavaks veel see, kui lisaks trükistele on samad kaardid ka välikaartidel ning rajatud kergliiklusteede äärde väikesed puhkekohadki.

Mida silmas pidada rattakaardi/trükise tegemisel? Millised on need küsimused, millele peaks mõtlema, et valmiks hea trükis.

- Kes on antud kaardi kasutajad, sihtgrupp (näiteks laste- või vanemaealiste inimestele suunatud trükistel tuleb vastavalt arvestada ka kujutusviisidega, kaardivälise info lisamisega)?
- Millist piirkonda peab kaart hõlmama? Kas antud piirkonda jäävad mõned linnad või muud rattateede ja turismi seisukohalt atraktiivsed kohad, mis vajavad eraldi täpsemat kaarti?
- Milline info peab kaardil olema? Lisaks kindlale teemainfole saab ja on hea kaardile lisada palju muud sidusinfot (vaatamisväärsused, teenindusasutused). Kaardifirmade andmebaasid selles osas on suured ja põhjalikud.
- Millised ja kui palju on kaardiväliseid osasid – legend, piirkonna (sh vaatamisväärsuste) tutvustus, vajalikud telefoninumbriid? Mitmes keeles on antud info?
- Trükiste puhul on väga olulised kõik osad:
 - hea kaart (vajadusel teha mõnede piirkondade kohta täpsemad kaardid)
 - informatiivne tekstimaterjal (kaarditrükiste puhul ei ole tegemist imago trükisega ja vältida tuleks väga üldist ilujuttu.)
 - fotod ja muu illustreeriv materjal (logod, kujunduselemendid)
- Fotode puhul tuleks arvestada järgmist:
 - Need peavad olema originaalsuuruses failid (Veebiresolutsioonis foto (72dpi) trükkimiseks ei sobi.)
 - Kindlasti jälgida, et fotol olevad inimesed oleksid eeskujuks ohutu ja turvalise rattasõidu osas (kiiver, helkurvest, kinnised jalanõud, ei riku liikluseeskirju)
 - Fotosid võiks alati olla ca 2-3 korda rohkem, kui neid trükisesse realselt planeeritud on. Nii saab välja valida parimad ja sobivaimad.
- Trükise kujundamine on väga oluline – värvid, tonaalsus, kasutatud fondid. Ilus trükis on selline, mis on terviklik. Koostöös tellijaga lepitakse algselt kokku, mis on see visuaalne väljanägemine, emotsioon, mida trükis peab edasi kandma. Samuti pannakse juba alguses paika voltimisskeem, selle ümber kogu kujundus koondubki.

- Trükise formaat tuleneb eeskätt sisu hulgast, kas on tegemist väikese infotrukise või suurema kaardiga. Optimaalne formaat trükkimise osas tuleneb omakorda trükiplaadi suurusest. Suurim Eesti trükiplaat on mõõdus B1 (70x100cm).
- Trükise paberit valides tuleb mõelda, kas soovime paksemat või õhemat paberit, matti või läikivat? Veekindlad paberid on küll rattakaartideks väga mõnusad, kuid kahjuks on nende hind küllalt kõrge.
- Trükkimise puhul tuleb arvestada sellega, et mida suurem kogus, seda soodsam on tüki hind. Näiteks 3 000 tk trükkimise kogusumma on ehk ainult 10-15% kallim kui 2 000 tk trükkimise kogusumma. Väiksemate koguste puhul moodustabki suure osa trükkimise hinnast trükiplaadi hind - trükkimine ning paber hinna erinevust nii palju ei mõjuta.
- Trükise valmimiseks alates idee visandamisest ja andmete kogumisest kuni trükini tuleks keskmiselt arvestada 2 kuud. Nii jõuab kontseptsiooni paika panna, piisavalt näidiseid ette valmistada, toimetada ja kontrollida.



Kuidas valida jalgratast?

Märt Männik

Mööda rattapoode käies saab üsna pea selgeks, et nii rattamudelite kui hinnavalik on lai ning et ratas ei ole pelgalt odav liiklemise alternatiiv. Alates nõukogude aja lõpust, kui nõ tavaratturi jaoks olid ainult ilma käiguvahetuseta rattamudelid, on vahepeal kasutusse tulnud erineva suurusega, raskusega, väga erinevate käiguvahetussüsteemidega ja muude eripäradega rattad.

Eks ole ju ka üsna suur vahe, kas sõita oma igapäevasõite linnatänavatel ja rattadel, kasutada ükskõik millist hooldatud enam-vähem siledat teed või otsida elamusi Lõuna-Eesti küngastelt, mütata mööda konarlikke põlluteid ja sõita metsavahel.

Enne kui teed valiku, otsusta, kus ja kuidas soovid rattaga sõitma hakata.

Peaaegu iga kujuteldava olukorra jaoks on olemas õige jalgratas. Sobiva jalgratta leidmise esimene samm on otsustada, kus ja kuidas soovid sõita.

Jalgrataste tüübid ja nende sobilikkus rattaturistile

Tüüp	Missugune? Kellele mõeldud?	Sobivus veloturismiks
Mugav jalgratas <i>Cruiser</i> . 	Loodud nii, et sõitja tunneks end mugavalt. Rahulikeks sõitudeks mööda asfaldi ja jalgrattateid. Sobiv lühikesteks distantsideks. Sinna võib arvata ka rannarattad, millega võib sõita mööda liiva.	Rattaturismiks sobiv vaid siis, kui on planeeritud teha väikesi ja väljasõite öömaja ümbruses. Üldjuhul püstine istumisasend.
Turismiratas, matkaratas, hübriid (trek, touring) 	Kõige levinum rattaturistide liiklusvahend. Tavaliselt müüakse koos sobiliku varustusega (pakiraam, porilauad, seisutugi). Kallimad mudelid ka rummusiseste käikudega, dünamotega, reguleeritavate juhtraudadega jne.	Kõige sobivam kui marsruudil vahelduvad pikad asfaltlõigud ega kulge üksnes maastikul.

Tüüp	Missugune? Kellele mõeldud?	Sobivus veloturismiks
Matkarattaks kohendatud maanteeratas (cyclo cross) 	Maanteratta raamigeomeetriaga ratas. Tavaliselt on varustatud pakiraami paigaldamiseks vajalike keernetega raamis, originaalis jämedama mustriga rehvid.	Sobib kiireks sõitmiseks ka metsadeedel ja siledamatel kruusateedel.
Linnaratas (city bike) 	Piisavalt massiivne erinevate raamikujudega, tavaliselt varustatud pakiraami ja/või korviga, keskmiselt laiade kummidega. Sobib sõitmiseks asustatud kohtades. 1-7 käiku, osalt jalgpiduriga.	Sobib siis, kui on kavas sõita lühemaid lõike ja tasast maastikku linnas või asulas
Maanteeratas (MNT) 	Kerge raami ja kitsaste kummidega ja suure rattadiameetriga. Ette nähtud peamiselt kiireks sõiduks oma sportlike tulemuste täiustamiseks	Sobib ainult siis, kui marsruut kulgeb hea kvaliteediga asfaltteedel. Kahjuks ei ole neil tavaliselt pakiraami paigutuskohta. Sõit maastikul valmistab lugematul korral õhukummi vahetamisi.
Elektrirattad (E-bike) 	Esi- või tagaratas on varustatud rummusisese elektri-mootoriga, toide kaasasolevast akust. Olemas komplekte kohandamiseks tava-rattale või valmis elektriratas.	Sobib mägisemal maastikul, samuti vanemale ja/või vähem treeninud rattasõitjale. Oluline on, laadimiskohtade olemas-olu ööbimisel.
Mägiratas 	Piisavalt laiade kummidega, massiivsema raamiga, paljude käigukombinatsioonidega ja paki-raami paigaldamise võimalusega maastikuratas.	Eesti tingimustes kõige sobivam, kui marsruut kulgeb mööda põlde, metsa, maa- ja kruusateid. Kestev sõit asfaldil kummilaiuse tõttu väsitav

Lisavarustus

Jalgrattakauplustes müüdavate komplekteeritud rataste kasutamisele lisaks on väga oluline ka rataste modifitseerimine, paremaks ja kasutajasõbralikumaks tegemine. Kui nõukogude ajal olid rattad müügil nõ täiskomplektina, siis tänapäeval tuleb paljugi alates porilaudadest lisavarustusena kaasa osta. Alljärgnevalt loetelu lisavarustusest ja võimalustest ratast paremaks teha:

- **Rattakorvid:** mugavad pagasi kinnituseks juhtrauale, tavaliselt kinnitub rattakorv juhtrauale spetsiaalse klambriga või konksude abil. Kasutatakse ka rattakorve, mis kinnituvad tagumisele pakiraamile;
- **Tugijalg:** võimaldab ratta toetumist ja „ise“ püstiseismist, mugavam parkida ja väiksem oht kriimustada ratta detaile;
- **Matkakotte** saab vastavalt mudelile ja soovile kinnitada kas ette, taha, keskele pulga külge või kõikidesse kohtadesse korraga.
- **Tuled** võib osta nii üksikult kui komplektis. Lambipirnid saavad voolu kas dünamost või patareidest, profiratturid kasutavad eriakusid.
- **Rehvid:** erineva mustriga (sildeamad või sügavama mustriga) rehvid muudavad ratta sõiduomadusi. Kõige paremini selgub rehvide erivajadus pikema perioodi järel, kui oled ratast tundma õppinud ja oma sõiduharjumused selgemaks saanud.
- **Torkekindlad rehvid:** tavaliselt paksem kummisegu ja spetsiaalne tugevdusmaterjal (kautšuk või kevlარი), tagab rehvi purunemiskaitse ja võimaldab pikemalt nautida rattasõitu. Samas tuleb jälgida, et rehvid ei oleks liiga kulunud, need suurendavad võimalust korjata rehvi sisse teel leiduvaid teravaid kive ja klaasikilde, mis võivad õhukummi purustada.
- **Torkekindlad õhukummid:** täidetud spetsiaalse seguga, mis pisiaukude tekkimisel täidab augud ja takistab õhu väljavoolu. Üldjuhul kaaluvad rohkem ja maksumus ca. 1.5-2 korda suurem tavalisest õhukummist;
- **Porilauad** on valmistatud plastikust ning neid on vajadusel väga lihtne peale panna ja taas ära võtta. Maastikuratastele sobivad rohkem plastikust, matka- ja linnaratastele täispikkuses metallist või plastist porilauad. Poripritsmete vastu võib ratast ka ise edasi tuunida – kinnitada porilaudadele näiteks kummist pikendused ja nende helkurid külge.
- **Kompuuter** ehk kilomeetrimõõtja näitab lisaks läbitud kilomeetrite arvule ka sõidu kiirust, keskmist kiirust, hetkekiirust jm., seda saab kasutada stopperina, panna selle tagasilugemisrežiimile.

Lisavarustus jalgrattasõitjale tõstab sõidu turvalisust ja mugavust.

- **Kiiver** kaitseb kõige olulisemat rattasõidutarvikut – sinu aju. Eesti liiklusseaduse järgi pole kiiver kohustuslik, kuid ratturi enda huvides rangelt soovitatav. Küll on kiiver kohustuslik alaealistele.
- **Helkurvest ja helkurribad** aitavad nii pimedas kui isegi päeval ajal ratturit paremini märgata. Ka linnas ja asulates sõites eriti kasulik. Kuna autotuled on keskmiselt ratturi jalalaba kõrgusel, on kasuks ka helkurribad jalgade ümber.
- Pikemate matkade ja spordivõistluste puhul on hea kui on olemas **pudelihooldja**.

Lisaks on võimalik osta ratastele erinevaid karusid: lastekäru, käru asjade transportimiseks, lasteiste juhtraua külge kinnitamiseks, samuti pakiraamile täiendusraame jms.

Ratast valides tuleks arvestada ka rattaraamiga

Raami materjalist, kujust ja valmistamise tasemest sõltub jalgratta juhitavus, tõhusus ja mugavus. Juhitavusest sõltub, kuidas ratas manööverdab, kiirendab, ronib märke ja reageerib. Tõhususe tagab võimalikult kerge ja tugev raam, mis kahandab soovimatut paindumist ja kannab jõu üle tagarattale.

Linnarataste ja matkarataste puhul on oluliseks eristusaluseks nn meesteratta raama ja naisteratta, ilma pulgata raam. Vanemale inimesele ja harva sõitvale, pisut ebakindlale ratturile on kindlasti kasulik ilma pulgata raam. Nii on lihtsam rattale istuda ja maha tulla. See võib osutada väga oluliseks mingis ebakindlas olukorras.

Raami omadused sõltuvalt materjalist:

Süsinikkiud – kerge, tõhus, mugav.

Alumiinium – kerge, tõhus, jäik.

Kroom-molübdeenteras – klassikaline, tõhus, põrutusi neelav.

Teras – raskem kui kroom-molübdeen teras, põrutusi neelav.

Vali õige suurusega raam, liigituse aluseks on inimese pikkus:

Pikkus	Raami mõõt tollides
--------	---------------------

140-160	16" (noortele)
---------	----------------

160-175	17,5" (keskmisele)
---------	--------------------

170-185	19" (pikemale)
---------	----------------

180-195	20,5" (pikale).
---------	-----------------

Kuidas hinnata raami kvaliteeti ja töötlust

- **Torude paksus ja läbimõõt.** Paksude seinte ja väikese läbimõõduga või õhukeste seinte ja suure läbimõõduga torud? Tegelikult on oluline toru seina paksuse vähendamine, mis on saavutatud torude tõmbamistehnoloogiaga ning mis võimaldab muuta toru tugevust, jäikust ja painduvust vastavalt jalgratta eeldatavale otstarbele.
- **Torude kuju.** Lihtsam on valmistada ümaraid torusid, kuid ovaalsete torudega rattal on lühem horisontaalne ja pikem vertikaalne ristlõige. Sellega kaasneb paremaks juhitavuseks vajalik põikpaindumus ja parema tõhususe saavutamiseks vajalik vertikaaljääkus.
- **Tsentreeritus.** Suuna pilk piki ratast. Torud peavad olema liidetud nii, et tulemuseks on täiesti sirge ratas.
- **Liidete kvaliteet.** Täiuslik keevisliide on lainelise äärisega.
- **Garantii.** Kas raami valmistaja vastutab oma toote eest? See oleneb sellest, kelle poolt ja kus on raam valmistatud. Lisainfot saab rattapoest.



Jalgratas sõidukorda!

Toomas Lelov, Märt Männik

Tänapäeva ratastel on vähe selliseid osi, mille hooldamise ja remontimisega rattaomanik üksi hakkama saab. Sageli on selleks vaja eritööriistu, mida enamusel kodumajapidamises sageli ei leidugi. Rattaomaniku hooleks peaks jääma eelkõige igapäevane kummirõhu, keti ja piduriklotside seisukorra kontroll ning ratta puhastamine porist ning tolmust. Kõigi suuremate probleemide korral on mõistlik pöörduda hooldustöökoja poole. Üldhooldust on mõistlik teha juba sügisel pärast hooaja lõppu või varakevadel enne hooaja algust.

Ratta puhastamine:

- Oluline on regulaarne puhastamine tolmust ja porist,
- Ratta pesuks on soovituslik kasutada selleks ette nähtud pesuvahendit, svammi ja voolavat vett;
- Survepesur tasuks jalgrattast eemal hoida, sest see võib koos mustusega minema pesta ka määride rattalaagritest;
- Pärast pesemist tuleb ratas kindlasti kuivatada ning panna hoiule kuiva, vahetuva õhuga ruumi. Pidev niiskus võib korrodeerida ka ratta alumiiniumist detaile.

Rehvid ja õhk:

- kindlasti on natuke õhku välja tulnud, rattapumba puudumisel saab kumme vajaliku rõhuni täita ka bensiinjaamades;
- vajaliku rõhu suuruse leiate rehvi välisküljelt;
- kui kumm täitsa tühi on lood kehvemad, on mingi auguke, mis tuleks ära paigata;
- kui rehvi kulunud on ka lood kehvad - kevadel on tänavatel palju kivikesi ja klaasipuru ning õnnetus pole kaugel

Kett ja käiguvahetid:

- Pühi kett lapiga puhtaks ning õlita. Kasuta võimalikult vähe õli, kuid õlita sageli - liigne õli ketil ja hammasratastel kogub tolmu, mis hakkab pikapeale rattadetaile kulutama;
- Soovituslik on kasutada pihustatavat teflonõli;

- Kui käigud vajavad reguleerimist ja kett hüppab on lood kehvemad. Väljaveninud kett tuleks kohe välja vahetada, sest see kulutab läbi ka hammasrattad;
- Üle tuleks vaadata ka käiguvaheti trossid, et käiguvahetus oleks sujuv ehk on vaja ka natuke määret;
- Enne talvekorterisse panekut tuleks käiguvahetite trossid pinge alt vabastada.

Pidurid:

- Vajalik reguleerimine, et asetseks ikka võrdselt ja klotsid poleksid liiga kulunud;
- Kui pidurid tagasi ei lähe ja jäävad peale on trosse vaja määrada või pingutada või need välja vahetada;
- Enne talvekorterisse panekut tuleks piduri trossid ja vedrud pinge alt vabastada.

Kui ratast korrapäraselt hooldada, saab sellega veel pikalt sõita. Kui aga tekib kahtlusi astu hooldusest läbi ja lase ratas spetsialistil üle vaadata.

Jalgrattahoolduseks vajalikud tööriistad jt elemendid, mis peaks olema kohas, kus teenindatakse rattaturiste:

- Pump, millel on auto-, spordi-/jalgrattaventiilide otsik;
- Kummipaigad, liimid, liivapaber (võib müüa ka „apteegikomplekti“);
- Kummiheebliid rehvide paigalduseks ja eemalduseks
- Remondivõtmete komplekt ja kombineeritud võti erinevate kruvikeerajate, kuuskantvõtmetega jne;
- Tellitav mutrivõti (nn. patentvõti)
- Määrdeaine ketile (spetsiaalne rattaõli), hammasratastele ja käiguvahetusele;
- Ratta õhukummid, soovitavalt 26“ ja 28“ rattamõõtudele, mida võib vajaduse korral müüa.

Ideaalne oleks omada komplektset rattaparanduse kohvrit, kus tavaliselt on sees esmavajalikud rattaparanduse tööriistad, mida ratturid saaksid kasutada oma jalgratta eest hoolitsemiseks. See tagaks võimaluse ka remonttöödeks nagu:

- kodarate vahetus (seda ka hammasrataste poolelt purunenud kodarate vahetuseks)
- kesk-, esi- ja tagajooksu reguleerimiseks, lõtkude kõrvaldamiseks

- keti paranduseks või vahetuseks
- muud pisiremonttööd.

Pane tähele! Hea oleks muretseda ka lähima spetsialiseerunud jalgrattapoe (kogemustega mehaanik) kontaktnumber ja võtta nendega ühendust ning uurida, mis tingimustel ja millal on vajadusel võimalik mehaanikut tellida või rattaid mehaaniku juurde transportida.

Igale külalistemajale või turismitalule annab plusspunkte, kui teil on infot ümbruskonnas asuvatest rattaparandusvõimalustest, rattapoodidest jms. Turisti vajadusi ei saa kunagi ette näha, seepärast on ratturite hea teeninduse aluseks avatud ja loominguline suhtumine. Iial ei tea, millal rattur just sinu külalistemajja sisse keerab!



Jalgrattalukud: "saapanööri" 1,5 kg lülilukuni

Toomas Lelov

Tihti peale ollakse probleemi eest, millist rattalukku kasutada oma sõbra turvaliseks säilitamiseks, olgu selleks siis viieminutine poeskäik või pikem parkimine. Enne lukkude kirjeldust mõned üldisemad tähelepanekud:

- linnades on kindlam ratas ööseks tõsta kurja pilgu alt ära (hoov ja koridor pole piisavad), ükski lukk varast ei peata, küll aga vajab ta keerulisema luku jaoks lihtsalt paremaid tööriistu ja rohkem aega ning viitsimist;
- kasuta rattal mitut lukku, erinevate lukkude lõhkumiseks on vaja erinevaid tööriistu, neid ei pruugi vargal kaasas olla ning ta siirdub kergema saagi otsingule;
- lukusta oma ratas stabiilse objekti külge avalikku ja soovitatavalt käidavasse kohta. Veendu, et lukk oleks kogu oma pikkuses võimalikult palju täidetud, siis jääb selle lõikamiseks, väänamiseks vähem ruumi.

Trosslukk



Foto 48. Väiksem trosslukk ja lülidega trosslukk.

Väga laialdaselt levinud jalgrattalukk. Lukustusmehhanism ehk lukupea ja tross on tavaliselt kaetud plastikuga. Mõningatel juhtudel on lukupea asemel kasutusel tabalukk ja trossi mõlemas otsas on aas.

Oluline jälgida luku pikkust (keskmine pikkus 80-180 cm vahemikus). Lisaks pikkusele näidatakse pakendil ära ka tegelik diameeter ja trossi ümber oleva plastiku osa. Näiteks 1 cm läbimõõduga trossluku tegelik trossi paksus võib

olla vaid 0,4 cm. Tross on põimitud kokku pisematest traatidest, moodustades omamoodi köie.

Paremad trosslukud kasutavad põimitud traatide asemel kõvemast metallisulamist silindreid, mis on omavahel stantsitud ja ühenduvad tihedalt, kaetud plastikuga (selline konstruktsioon peab paremini vastu ka polditangide löiketeradele).

! Kahjuks on tavaline trosslukk sekunditega kergesti läbilõigatav tangidega ehk ebaturvaline - kasuta madala kuritegevusega piirkonnas või koos teiste lukkudega.

Kettklukk



Foto 49. Eeskujulik lukustus korraliku

Kõvemast metallist rõngad moodustavad keti, tavaliselt kaetud plastiku või tugeva tekstiiliga ning keti otstesse kinnitub tabalukk, moodustades ringi. Tavaliselt kaalult raskem kui trosslukk ja ebamugavam transportida, kasutatakse palju ka rolleritel ja mootorratastel.

Nähtud on ka Eestis kasutatavat lihtsamat varianti: ehituspoest ostetakse jupp ketti ja kinnitatakse tavalise tabalukuga - ajab asja ära aga tugevuselt võrdne keskmise trosslukuga. Kettklukk on ka suhteliselt rasked ning lastele ja naistele seetõttu väga ei sobi.

U-lukk (D-lukk)

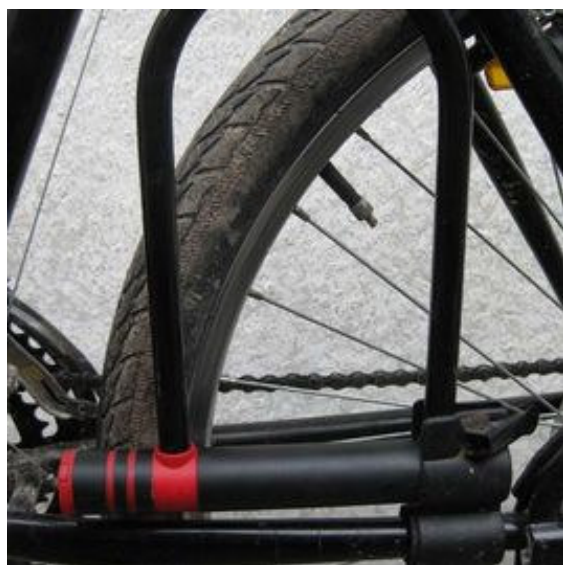


Foto 50. U-kujuline lukk

U-kujuline kõvema metallisulamiga varras, mis kinnitub lukupea külge. Koos lukupeaga moodustab lukk (väljavenitatud) tähe D, siis kasutatakse ka nimetust D-lukk. U-luku heaks omaduseks on tugev materjal – seda lihtsalt niisama läbi ei sae.

Tulenevalt luku kujust on sellega natuke rohkem tegelemist, et ratas korralikult lukustada - kinnitada läbi jooksu ja raami millegi stabiilse külge. Nad on ka lühikesed, jäigad ja kitsad, mistõttu ratast saab kinnitada vaid „valitud kohta“ – kitsama posti külge.

raami ja jooksu ning kuhugi posti ümber. Tülikas kaasas kanda – raske, koliseb sõites vastu raami.

! U-luku metallne paun peaks olema piisavalt pikk (20-26 cm), see võimaldab korralikult lukustada läbi

Raamilukk (O-lukk, tagarattalukk)



Foto 51. Raamilukk koos selle külge kinnituva trossiga.

on tross aasaga ning trossi teise otsa saab kinnitada läbi raami ja näiteks ümber posti ja raamiluku külge.

! Kasuta raamilukku koos teiste lukkudega, soovitatavalt U- luku või lülilukuga. Üksikuna sobib hästi turvalistes piirkondades, kus soovid siiski mingit lukustust oma rattal omada (Eesti puhul näiteks saared). Lihsamat raamilukku võid kasutada ka lisalukuna eraldi, võtab kotis vähe ruumi, annab lisalukustuse ja vähendab varguse riski.

Lülilukk



Foto 52. Lülilukk.

Võrdlemisi uus arendus - tugevama metallisulamist lülidest koosnev lukk. Tavaliselt tootja poolt spetsiaalses vutlaris, mida saab kinnitada joogipudeli aukudesse või kiirkinnitajatega raamile. Enamtuntud Abus firmamärki kandev lülilukk, samuti Trelock (mõlemad Saksa toodang). Tippmudel on Abusel Bordo Granit x-plus, mis kaalub pea 1500 grammi, pikkus on 85 cm, turvaklass maksimaalne tase (15).

Luku eeliseks on selle suhteliselt hea paindumus ümber tagaratta, läbi raami ja ümber tänavaposti, tunduvalt parem kui U-lukul.

Samas ei saa teda lõigata läbi tavapärase polditangidega. Aga isegi head lukku saab kehvasti lukustada, oluline on, et ei jääks suurt vahet ja tegutsemisruumi lukuga "mängimisel".

Alarmlukud



Foto 53. Raamile paigaldatud alarmlukk.

Pole veel väga levinud ja igapäevased jalgratastel. Kahe erineva tööpõhimõttega: ühe puhul trossi läbilõikamisel katkeb vooluring tööle hakkab alarm (120 Db) ning teine liigutamisele reageerivat variant (korpuses on metallkuul, mis teageerib asendi muutusele ja tööle hakkab alarm kuni 130 Db tugevusega).

Kasuta koos muu lukuga, siis ei saa ratast minema kanda.

Lisaks ülalnimetatule olemas veel ketaspiduri lukud (ka alarmiga, reageerivad liigutamisele), juhtraua lukud (mis muudavad juhtraua juhitamatuks lukustatud olekus) aga ka disainitud erilikud erilistel ratastel.

Ka jalgrattalukud vajavad hooldust

Kõik, mis on kasutuses ja liigub, see ka kulub. Rattaluku peamine kuluv osa on lukustusmehhanism. Kindlasti tuleks lukupesa õlitada, milleks sobib paksem õli või spetsiaalne lukuõli.

Hea pole rattaluku sattumine ka liiva või muude kulutavate osakeste sisse. Lukk võib muutuda väga raskesti käivaks või tõrgub üldse töötamast.

Lukustamisel oleks ka hea jälgida, et võtme avasus ei jääks vihma kätte, siis uhutakse sealt õli kiiresti välja.

Jalgratta pakkimine transpordiks

Toomas Lelov, Citybike OÜ

Minnes kaugemale rattamatkale või –laagrisse on paljudele suureks mureks ratta transport. Kas mu ratas peab vastu lennureisi/transpordi sihtkohta?

Olles kordi oma ja City Bike klientide rattaid kasti pannud, käisime mõttes protseduuri läbi ja panime kirja, mida jälgida ja mille eest hoolitseda. Kaks valikut:

- soetage 200-800 EUR maksumusega spetsiaalne rattakohver. Juhendi leiате kohvrast.
- soodsam valik - ratta pakkimine rattakasti (kartongkast, millega enamus rattaid tarnitakse maaletoojate poolt Eestisse).

Vajaminevad materjalid:

- leia sobiv kvaliteetne rattakast: põhi on topelt kartongist, sobivim 28" rataste kastid, pisemad võivad jääda väikeseks (jälgi kleebiseid kastil või küsi poest);
- võimalusel muretse endale ka esikahvli tugi, see kaitseb kahvlit (tavaline plassmassist vidin, vajadusel võid selle asendada ka omavalmistatud penoplastist/korgist klotsiga. Uued rattad tarnitakse just selle vidinaga, mis aitab kahvli vigastusi ja läbi kasti tungimist vältida);
- kui pead oma raamist lugu, siis muretse ehituspoest toruisolatsiooni (selline pehme vahtkummist toru, 2 m piisab) või mullidega pakkekile ja kata kolm peamist raamitoru;
- korralik pakketeip, ühe 5 cm laiuse rulliga peaks edasi-tagasi reisi pakkimisega hakkama saama.

Pakkimine:

- eemaldage pedaalid (eemaldades tuleb keerata vastupidiselt sõidusuunale);
- eemaldage leistung, asetage ülemise raamitoru peale, stemi kruvid lahti;
- eemaldage sadul koos istmepostiga (teineteisest pole eraldamist vaja);
- pange tagumisel käiguvahetajal kett suurimale hammasrattale (raami lähedale) ja riidetükk või mullikile ümber käiguvahetaja, ees võiks kett olla väiksemal hammasrattal;
- laske kummidest õhk pooleldi välja (lennureisi jaoks);

- eemaldage esiratas ning raam ja tagaratas peaksid kasti ära mahtuma ühes tükis. Kui kast on lühike, siis kahvli keeramine 180 kraadi aitab natuke ruumi kokku hoida;
- esirattalt eemaldage kiirkinnitusega varras ja asetage esiratas vasakule poole rattast. Ärge kaotage ära kiirkinnituse pisikesi vedrusid. Vajadusel keerutage vasakut käppa, et tekiks piisavalt ruumi esiratta jaoks;
- paigutage kasti sadul koos postiga, pedaalid ja esiratta kiirkinnitus (kilekotis või riides);
- kastis ei tohiks asjad olla pinges, vajadusel paiguta ümber, pane pehmenused vahele;
- kasti võiksid veel lisada: multitööriista, pumba, tagavara rehvi ja sisekummid, sõiduriideid, kilekotiga ka ketiõli pudelike;
- ära unusta ka oma poolikut rulli teipi kasti või kotti panemast - tagasi tulles on ka vaja kast kinni kleepida.

Mida veel tähele panna:

- üldjuhul lubatakse lennutranspordi puhul ratta kaaluks 20 kg;
- teibiga tasub üle käia nurgad ja põhi ning kaas;
- kartongist rattakasti suurimaks vaenlaseks on vesi – jälgi, et kast ei satuks vihma või lörtsi kätte;
- kleebi pane pakitud kasti peale ka veekindel silt oma nime, aadressi ning kontakttelefoniga – lihtsam ka kasti ära tunda.

Kui ise ei viitsi pakkimisega vaeva näha võid teenust tellida ka mõnest rattapoest või -firmast.

Lennureisiks on oluline ka rattast eelnevalt teavitada lennufirmat jalgratta mõõtude ja kaalu osas ning lubatud on transportida vaid limiteeritud arv rattaid. Ratta transportimise eest lennukiga tuleb enamasti ka lisatasu maksa. Kui eelnevalt ei teavita lennufirmat, on oht, et teie ratas ei mahu ära, teisi rattureid on juba liiga palju või muud piirangud.

Kas talvine rattasõit on võimalik?

Toomas Põld, Toomas Lelov

Enamasti saab talvisele rattasõitjale osaks palju hämmastunud pilke. Mõned põhjused, miks tasub rattasõit ette võtta ka talvel:

- Statistika järgi ei ole tavaline rattasõit sugugi ohtlikum kui suvel;
- Aastaringne jalgrattasõit mõjub tervisele hästi;
- Jalgratas on endiselt soodsaim liikumisvahend - eriti linnas;
- Hoolime oma keskkonnast ja vähendame autosid kesklinnas;
- Talvel rattaga sõitvate inimeste hapnikusisaldus on paranenud ning vererõhk normis;
- Lumerohkel talvel on lihtsam parkida ratast kui autot;
- Lumerohkel talvel ei mahu muud liikumisvahendid eriti ka tänavale;
- Sel ajal kui käivitad ja soojendad oma autot, oleksid rattaga juba ammu kohal;
- Aastaringne kasutus motiveerib looma korralikke kergliiklusteid ja ohutut keskkonda.

Kas talvel saab rattaga sõita?

Vastus on JAH. Ka siis kui on -20 kraadi külma, on sadanud äsja 30 cm lund või öine miinuskraad on teed jäätanud. Rattasõidu kohta käib ka tõetera, pole kehva ilma on vaid kehva varustus ja eelarvamused.

Rehvid: naelkummid või mitte?

Esmalt oli küll kahtlusi, et kas tasub neid soetada aga nüüdseks olles juba aastaringsest kolm talve sõitnud ja talvisel ajal ikka naelakumme eelistanud. Schwalbe (üks parimaid saksa rehvalmistajaid) valikust on täna saada kolme eri mudelit:

- Schwalbe Ice Spiker: parim saadaolev, 304 naastuga, paiknevad neljas reas (pakun, et ca. sama palju kui autorehvis), miinuspool on kaal ca 1 kg rehvi (980 g). Saadaval vaid maastikuratta mõõtu. Hind ca. 800 krooni/tk.

- Schwalbe Marathon Winter: parema kiirusega, maastikurattal 200 naela ja hübriid/matkarattal 240 naela. Hind ca. 100 krooni odavam kui Ice Spiker

- Schwalbe Snow Stud: 100-120 naela, saadaval ka kahes mõõdus, hind ca. 500 krooni/tk.

Olles sõitnud ülaltoodutest esimese ja kolmanda mudeliga on vahe tuntav, eriti kui tegemist suure hulga lumega või siis sileda jääga.

Pea kolm aastat sõitu (eelmised aastad ka päris palju asfaldil) on viinud vaid 5 naela rehvist. Sellise tempoga jätkates võiks neid kasutada veel ca. 10 aastat.

Sõitmine talvel: jää, lumi, tänavalöga

Jää on salakaval, vahest on ta lume all ja vahest ka must jää kõnni- või sõiduteel. Kehtib sama põhimõte, mis autoga sõites - ära tee järske liigutusi ja püsid sadulas. Samas tekib sõites ka kogemus ja kui vaja, võta jää peal ka kurve, pedaal ülesse ja jalg valmis mahapanekuks.

Sai tehtud ka katse, et sõitsime jäisel teel autoga võrdselt ja siis pidurdasime. Kiirus oli ca. 25 km tunnis. Ratas sai pidama 6-7 meetriga, auto aga 25 meetriga. Kõige ettearvamatum on aga munakivitee, nulli lähedal olev temperatuur teeb nad väga libedaks ja kurvide võtmisega peab olema väga ettevaatlik.



Foto 54. Talvine rattasõit.

Lumi, paks lumi ja kuhjatud lumi: see on osalt nagu sõitmine liivase pinnaga metsas. Pehme lumi ei ole probleemiks, vahepeal natuke vibab aga üldiselt pole hull.

Külmunud ja kuhjatud lumi: võrdub sõitmisega kivisel pinnasel, kus on mügarikud ja vahest isegi teravad ääred ja vahest on raske aru saada, kas tegemist on kõva või pehme lumega. Praegusel lumerohkel talvel on üksjagu tegemist kõnniteele ja teede äärde kuhjatud lumega, vallid on kõrged ja ega neist mõistlikult üle saa, tuleb mööda minna.

Kahtlemata on kõige kehvem osa talvisest rattasõidust linnas leiduv **soolasegune lumi**, mis teeb halba kõigele liikuvale: kett, ketaspidurid, keskjooks jne. Lahendus on ratta lapiga üle käimine peale sõitu ja regulaarne keti õlitus.

Riietus talvisel sõidul

Talvine rattasõit võib olla mõnus ja kiire edasiliikumise viis või ka pidev külma ja ebamugavuse trotsimine. Jalad ja käed on esmatähtsad.

Jalas kannan talvesaapaid. Talvel võib tossuga jooksma minna (pöid liigub ja kui on veri käima läinud, külm ei hakka), rattasõidul aga pöid on enamasti paigal ja kiirus suurem, see tõttu korralikud jalanõud on esmatähtsad.

Käes kasutan kahekordseid kindaid, millel sõrmkinnaste peale on pandud tuulekindlad labakud,

isegi miinus 20°ga pole külm hakanud.

Muu keha osas kihiline riietus ja tuulekindlus on märksõnad. Pükste alla soovituslikult soe pesu või spetsiaalsed talvepüksid. Ka näomask sobib hästi, kuigi hingamine mõnevõrra raskendatud.

Turvalisus: nähtavus ja nähtav olemine

Päevavalgust on vähe ja nähtav olek on esmatähtis. Kindlasti soovitan kanda helkurvesti tavariietuse peal, samuti esi ja tagatulesid. Mida rohkem helkurribasid on riietel, saabastel seda parem. Kiiver - nagu alati.

Arvestama peab, et enamik autojuhte ei ole talvel ratturitega harjunud ja ei arva, et kuskilt võib neid teele sattuda, eriti väiksemate teede ristmikel ja samuti Tallinna Vanalinnas.



Kasutatud allikad

Азбука Велотуризма. Подготовка к походу. Разработка маршрута велопохода.

<http://www.velotur.kiev.ua/marshpoh2.htm>. Resurss apskatīts 27.10.2010.

Citybike OÜ blogi <http://bikebaltic.blogspot.com> (2010).

Faulks, P., Ritchie, B., Fluker, M. (2007). Cycle Tourism in Australia. An Investigation in its Size and Scope, CRC for Sustainable Tourism Pty Ltd., pp.5.

Government of Alberta. 2005. Establishing Ag Tourism Routes, [http://www1.agric.gov.ab.ca/\\$department/deptdocs.nsf/all/agdex10347](http://www1.agric.gov.ab.ca/$department/deptdocs.nsf/all/agdex10347). Resurss apskatīts 2010. gada 24. augustā.

Grīnfelde, I. 2009. Kartogrāfiskā materiāla izmantošana. Grām.: A.Klepers, J.Kalnačs (red.) Tūrisma maršrutu veidošana. Valmiera, Vidzemes Augstskola, 51.–53.lpp.

Grīnfelde, I. & Smaļinskis, J. (2010). Velotūrisms. A.Klepers & J.Kalnačs (red.). *Tūrisma maršrutu veidošana* (80-81.lpp). Valmiera, Vidzemes Augstskola.

Klepers, A. 2009. Maršruta dramaturģija. Grām.: A.Klepers, J.Kalnačs (red.) Tūrisma maršrutu veidošana. Valmiera, Vidzemes Augstskola, 46.–48.lpp.

Klepers, A. 2009. Mērķauditorija. Grām.: A.Klepers, J.Kalnačs (red.) Tūrisma maršrutu veidošana. Valmiera, Vidzemes Augstskola, 25.–31.lpp.

Lepik, R. (2009). Cyclists – friendly tourism services.

Lepik, R. (2010). Development and maintenance of bicycling infrastructure. Bad and good examples of different parts of the world.

Lepik, R., Pöld, T. (2010). Cycling and cycling road maintenance in wintertime.

Lourens, M. 2007. Route tourism: a roadmap for successful destinations and local economic development. Development Southern Africa Vol. 24, No. 3. pp. 475-490.

New Zealand Land Transport Safety Authority, 2004. *Cycle Network and Route planning guide*, <http://www.nzta.govt.nz/resources/cycle-network-and-route-planning/> 24.08.2010.

Part, I. (2010). The balance between cycling segregation and integration in cities.

Smaļinskis, J., Klepers, A. 2009. Objektu atlases kritēriji, Grām.: A.Klepers, J.Kalnačs (red.) Tūrisma maršrutu veidošana. Valmiera, Vidzemes Augstskola, 39.–40.lpp.

Swarbrooke, J. & Horner, S. 2007. *Consumer behaviour in tourism* (2nd ed.). Oxford: Elsevier.

Veloturisma praktika un pakalpojumu sniedzeja rokasgramata. Vidzeme 2010.