

Rapport Rekreativa Rutter

Studieresa Bodensjön 14 – 17 juni 2011



14 juni 2011

Den norske delen av gruppen supplert med 2 svenske deltagere møttes til lunsj kl. 13 på Hotell Walhalla. De øvrige deltagerne var blitt forsinket på grunn av et innstilt fly fra København, og ville ankomme ca kl. 15. Det ble først fokusert på system for bagasjeoppbevaring på jernbanestasjonen i St. Gallen, se eget bilde av informasjonsskiltene der.



Tourismos Services Ostschweiz (TSO) ag.

Kl. 14 – 15 hadde Silvana Bonaria et foredrag om hvordan Østsveits turisme arbeidet med slow travel – dvs turisme baser på menneskers egen framdrift, slik som vandring, sykling, mountain biking, inline skating og padling. Kontaktinfo: silvana.bonaria@tsoag.ch, telefon +41 71 274 99 19, www.tsoag.ch.



TSO finansieres av de 8 kantonene og Lichtenstein med 50 %, destinasjonene med 40 % og det øvrige kommer fra egengenererte inntekter. Det er to forretningsområder: E-Competence Centre med E-business og E-CRM som internettplattform, og produktutvikling. Den private organisasjonen Swiss Trail (eiet av sveitsiske turoperatører) eier bookingsystemet, mens TSO og de øvrige regionale reisleivsorganisasjonene sørger for tilbudene i dette systemet.

Na Tour pur er organisasjonen som utvikler tilbud innen TSO på slow travel. I Øst-Sveits er det til sammen 3.500 km løyper til disse formålene. Det er utviklet 13 bookbare tilbud som går over flere dager og over flere destinasjoner. Her er det ulik vanskelighetsgrad, bagasjetransport-tilbud, leiemuligheter for sykler, mountainbikes og elektriske sykler (e-sykler). Det er etablert ett telefonnummer for hele landet, 129, som fungerer som informasjonstelefon og hjelpetelefon, og som er åpent fra 08 – 20, 7 dager i uken, hele året. Et privat firma står for denne tjenesten. I tillegg til de 13 bookbare tilbudene, er det 31 turforslag i Øst-Sveits og Lichtenstein. Alle ruter er godkjent i avtaler mellom grunneiere og det enkelte kantonet. Organisasjonen Swiss Mobil er en stiftelse som koordinerer tilretteleggingen for vandring/sykling.



TSO har følgende hovedpartnere:

- Swiss Mobil Team
- Swiss Trail (turoperatørene)
- Regionale baner
- Sykkelutleieselskap
- Alle reisleivsorganisasjonene i Øst-Sveits og Lichtenstein, overnattingstilbydere, markedsførere og tjenesteleverandører

Organisering

TSO AG
NaTour pur

Avtale

Medlemsskap

Swiss Trail

Swiss Mobil

Avtale

Medlemsskap

Overnatningspartnere

Det er 5 ulike overnattingskategorier, fra stråseng til topphoteller.

Produktutvikling/-styring i NaTour pur omfatter:

- branding
- kommunikasjon
- distribusjon
- kvalitet/pris
- produktdesign

Sveits har utviklet egne parker for elektriske sykler – tre i tallet – kalles e-bike park, se www.e-bike.park.ch. 40 uteleieplasser og ladestasjoner, kan levere inn sykkel på annet sted enn der den ble tatt ut.



Produktkommunikasjon omfatter bl.a. å bo hos en sveitsisk familie, innslag i ulike magasiner og produksjon og distribusjon av brosyrer.

4 søndager i året er det såkalte slowups, der sykkelfabrikken er åpen. Andre events er musikkfestivaler, der det bl.a. er tilbud på leie av e-sykler, lotteri, med formål å gi NaTour flere adresser på sine distribusjonslister.

Swiss Trails er den dominerende aktøren i Sveits med bookbare produkter. TSO er regionens overbyggende destinasjonsselskap, og NaTour pur er produktet av denne.

Etter dette foredraget fra Silvana, ankom de øvrige turdeltagerne, og vi gjennomførte en byvandring i St. Gallen.

Byvandringen

Vi ble guidet av Claudia Schneider. St. Gallen er en by på ca 70.000 innbyggere, og ligger 690 m o h. Den er kjent for sitt kloster og sin tekstilproduksjon, sistnevnte har pågått i 800 år. Flere bedrifter, blekerier, som bleker lintøyet. Byen er en gammel festningsby, og vi besøkte katedralen og biblioteket, som begge er 260 år gamle. Biblioteket inneholder 30.000 bøker og 2100 manuskripter. Katedralen ligger på pilgrimsleden til Santiago de Compostela. Det er en irsk munk som har gitt navnet til byen.

Det er lokalisert et økonomiuniversitet her.

Det såkalte "red carpet" er et kunsteksperiment, der 2000 m² er dekket av rødt stoff, inkl en bil med parkeringsbot, og det er ulike kunstneriske innslag. Prosjektet skal gjøre sentrum mer levende, og er utformet av 2 sveitsiske arkitekter.



15 juni 2011

Tema: Tog- og sykkeltur langs Bodensjøen og besøk til Bodensee-Radweg i Tyskland

«Formiddagens studietur omfattet:

- Togreise fra Rorschach til Kreuzlingen
- Leie av sykler
- Sykling i Sveits og Tyskland
- Besøk til kommersiell sykkelaktør

En viktig ramme for studieturen var at gruppen studerer og prøver ut lokale tilbydere og tilrettelegging i regionen samtidig. Alle dagsturene hadde derfor utgangspunkt i hotellet i Rorschach. Hotellet inngår i samarbeid om tilbud tilrettelagt for sykkelturisme, og ved dette og tilsvarende overnattingstilbud er det akseptert at gjestene ankommer svette etter en dag på sykkelsætet. Det er vanlig at gjestene kun overnatter en natt underveis på en lengre tur. I hotellprisen inngår en avgift tilsvarende 10 kr per natt per beøkende som bidrar til bedre infrastrukturtiltak.

Togreise fra havnen i Rorschach til Kreuzlingen

Gruppen gikk etter frokost fra hotellet til togstasjonen i havnen i Rorschach og tok toget til Kreuzlingen. Togruten går langs Bodensjøen og parallelt med deler av sykkelruten «Bodensee Tour».



Togstasjonen i Rorshach



Grenseløse reiser med tog og buss.



Studie av informasjonsmateriell på toget underveis til Kreuzlingen

Leie av sykler

Rent-a-Bike har samarbeid med togstasjonene, hotellene og andre om sykkelutleie. Ved togstasjonen i Kreuzlingen var det på forhånd gjort avtale om en dags sykkelleie for hele gruppen. Stasjonsbetjeningen hjalp hver enkelt med tilpasset sykkel av god kvalitet, hjelm og diverse beskyttelse samt sykkelveske etter behov. Stasjonene hadde også tilbud om leie av barnesykkel, tandemcykkel og el-sykkel. I sykkelleie inngår også gratis reise med tog og ferge på Bodensjøen, når sykkelen medbringes. Syklene kan leveres inn på togstasjonene eller hotellet der du bor. Kart som kan lastes ned og øvrig informasjon finnes på www.rentabike.ch



Rent-a-Bike uteie på togstasjonen. Vår guide Michael Koucky får gode råd av stasjonsmesteren.

Sykling i Sveits og Tyskland

Kreuzlingen ligger på en godt tilrettelagt sykkelveg langs Bodensjøen. Etter 3 km i bymiljø hadde vi syklet på godt skiltede og tilrettelagte sykkelveier over landegrensen mellom Sveits og Tyskland, og kom til byen Konstanz. Skilting og tilrettelegging var gjennomført og av høy kvalitet i både Sveits og Tyskland. Mer om erfaringer om skilting og tilrettelegging kan lese i referatet fra andre del av dagen.



Over elven mellom Kreuzlingen i Sveits og Konstanz i Tyskland.

Besøk til kommersiell sykkelturist

Vi besøkte bedriften Bodensee-Radweg GmbH i Konstanz, en av Tysklands største bedrifter innen sykkelturisme med fokus på sykling i Bodensjø-området. Direktør Peter Schuck tok oss i mot og viste oss rundt i sykkellageret og verkstedet. Han ga oss også en god orientering om bedriften og de ulike tilbudene til sykkelturister.

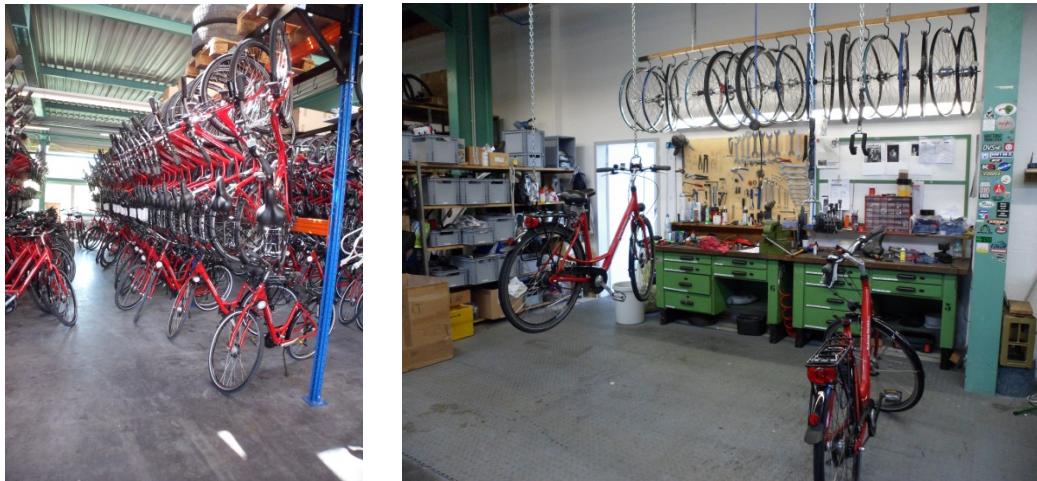
Bodensee-Radweg ble etablert i Tyskland i 2001 av sveitsere, da Velotours ble lagt ned etter ca 30 års virksomhet. Bodensee-Radweg jobber i 3 land – Tyskland, Sveits og Østerrike. De har 13 ansatte året rundt og øker til 50 om sommeren. I verkstedet jobber to mekanikere. Fjorten biler organiserer bagasjetransport. På lageret har de 350 sykler av samme type og i tillegg 30 e-sykler. Markedet for e-sykler er voksende. Syklene skiftes ut etter ca 3 år.



På besøk hos Bodensee-Radweg GmbH.
verkstedet og sykkellageret.



Direktør Peter Schuck viser oss
verkstedet og sykkellageret.



Sykkelager.
Verksted.

Årlig betjener Bodensee-Radweg 15 tusen gjester som utgjør 5 % av hele markedet i området, og som gir en inntekt på rundt 10 millioner Euro. Dagleie for den enkelte sykkelturist ligger på 20 Euro med alt inkludert.

Noe av det viktigste Bodensee-Radweg gjør er å sørge for at sykkelturistene føler seg ivaretatt når de ankommer.

Bodensee-Radweg tilbyr;

- Sykkelruter og -turer
- Returtransport
- Overnattingstilbud
- Kart og internett
- Parkering for bilturister

Alle rutene er rundturer, samtidig som det tilbys returtransport etter behov med tog eller buss. Det tilbys ferdige pakker i området, og fordi det er et massemarked kan også spesialturer bestilles. Turens varighet er oftest 7 dager, men det tilbys nå også 14 dagers turer. Disse turene utgjør turistenes hovedferie. Flere kombinerer en ukes sykkelferie og en ukes opphold i området. Området har lang sykkelsesong som varer fra mars til oktober. I tillegg tilbys turer med 2 overnattinger som tilleggsferie.

Bodensee-Radweds inntekter kommer fra;

- Provisjon fra hotellene
- Bagasjetransport
- Turtilbudene og turpakkene

Statistikk viser at det er 215 tusen besøkende i området med minst 1 overnatting. Det er behov for varierende overnattingstilbud. De fleste velger 3 stjerners. Noen ønsker lavbudsjett og tilbys for eksempel gårdsprodukt med høy-senger.

Det finnes flere taxi- og carriertilbydere av bagasjetransport. Av Bodensee-Radweds 15 tusen gjester er det rundt ettusen til totusen som bruker tilbud om bagasjetransport. Det er økende etterspørsel etter dette.

De fleste velger å organisere sin egen tur (90-95 %) med inspirasjon fra informasjonsmateriell. Turister som kommer tilbake velger etter hvert å kjøpe turer. Foreløpig ligger denne andelen på ca 5 %, men er økende. Sykkelturister fra nærområdet rundt Bodensjøen kommer hovedsakelig i egen bil med egen sykkel når det kun er sykkelturen som er målet. Opp til 50 % av brukerne til Bodensee-Radweg har med egen sykkel. Av de som ønsker å kjøpe en pakke er det 6 tusen som bruker tilbud fra Bodensee-Radweg og tilsvarende antall som velger andre operatører.

Bodensee-Radweg har samarbeid om pakketilbud med andre samarbeidspartnere. De både kjøper pakker og har egne turer. En turpakke kan inneholde; museumsbesøk, båttransport t/r Bodensjøen, kaffe og tilrettelagt service. Ulike nasjonaliteter har ulike preferanser og behov for informasjon i forkant av turen. Eksempelvis vil italienerne ha svar på en rekke spørsmål før de bestiller, mens sveitsere finner nødvendig info på websidene. Det er viktig å ha all info på websidene på flere språk. Kataloger som går til stamgjester er kun på tysk. Det er utarbeidet en offisiell guidebok i hendig format og med spiralrygg, som fås kjøpt i bokhandelen. På nettet finnes det samme kartmaterialet, med symboler og lenker til ytterligere informasjon. Fra guiden og ute i terrenget kan en via en app laste ned informasjon med mobilen.

Bodensee-Radwegs første markedsføringstiltak var å tilby flyere som ble distribuert til alle hotellene og andre tilbydere. Dette ga annonseinntekter. Markedsføring skjer nå gjennom et datterselskap, der Bodensee-Radwegs egen flyer årlig blir distribuert i 300 tusen eksemplarer sammen med annonser for andres tilbud i regionen til hoteller rundt Bodensjøen.

Det har vært turisme i området siden årene etter 1. verdenskrig. Området var ikke spesielt godt tilrettelagt for sykkelturisme da Bodensee-Radweg startet opp, selv om skiltingen var god etter 30 år med Velotours. Skiltingen varierer i de ulike landene rundt Bodensjøen. I Tyskland er skiltingen kommersiell, i Sveits er det regionene som har ansvar og i Østerrike ligger ansvaret på delstaten (Bundesland).

Image er viktigst, og betyr mer enn selve tilbuddet i følge Peter Schuck. Det kan ta 10 år å utvikle en image. Områdets status kan ikke sammenlignes med for eksempel Gotland. Det må være god veistandard uten for mye sand. Overnattingstilbudene må være varierte i de aktuelle byene i passe dagsdistanse – det vil si ca hvert 50 km. Avstander på 65 km er også aktuelt når terrenget er flatt, men 70 km blir for mye.

Bodensee-Radweg mener det er viktig at det offentlige reiselivet kun tar seg av markedsføring av regionen. I Bodensee-Radwegs samarbeid med offentlige myndigheter er opplevelsen at det offentlige reiselivet ofte ikke ser hva markedet behøver. Et eksempel fra Thüringen ble nevnt; der det offentlige tilbyr lavt prisede pakker og der det derfor ikke er mye rom for provisjon. Bodensee-Radweg mener dette ødelegger markedet når dette ikke gjøres med mulighet for økonomisk gevinst. I dag får Bodensee-Radweg provisjon av 12.000 gjestedøgn på hotell per år.

Av Skandinaviske sykkelturister som kjøper pakker av Bodensee-Radweg er nordmenn største gruppe, og utgjør ca 1 % av markedet.

Les mer på: <http://www.bodensee-radweg.com/>



Etter besøket hos Bodensee-Radweg syklet vi til en utendørs lunsjrestaurant ved elvebredden i Konstanz og avsluttet formiddagen med en god lunsj.»

Eftermiddag 15 juni 2011

Efter uthämtningen av cyklar, vilket ingick i förmiddagsgängets dokumentation, så bar det iväg på cykel en kort stund tills vi vid ca 12.30 anlände till dagens lunchställe i Konstanz. Lunchen intogs på restaurang Stromeyers sommarservering, vilken låg mycket vackert intill vatten.



Maten smakade oss väl och med tanke på att vi var 18 personer som tillsammans med en hel del lunchande tyskar och schweizare som skulle äta så var serveringen och servicen mycket snabb och effektiv.

Efter lunch gick färdens vidare genom de sammanväxta städerna Konstanz (Tyskland) och Kreuzlingen (Schweiz) där nationsgränsen går mitt emellan städerna. Cyklingen fortsatte sedan till ca 14.45 då vi gjorde ett fikauppehåll i ca 45 minuter på café Windrose.



Dessförinnan stannade vi till vid ett obemannat utskänkningsställe där de hade glass och kylda drycker.



Eftermiddagens studiebesök var vid "Rent a bike's" (RaB) kontor/station (se bild 5) i Romanshorn, vilket är deras största kontor i regionen. Där fick vi en genomgång av platschefen Domenico Parrella. Affärsverksamheten grundar sig på uthyrning av dels 200 st. vanliga cyklar, dels 50 st. E-bikes (El-cyklar) som utökades till 80 st. under högsäsong. De hyrde också ut tandem- och barncyklar liksom cyklar till funktionshindrade.



Deras säsong sträcker sig från april till september och de servar ca 600 cyklar under säsongen. Under sommaren 2010 hade de ca 8000 dagsuthyrningar av cykel.

Om man ingår i en grupp om 15 st. eller fler så finns utökade möjligheter att få cyklarna levererade till en överenskommen plats, dvs. utanför en tågstation, vilken är den normala leveransplatsen, detta kan ske mot en mindre avgift. Om man hyr cykel via RaB så har man fri cykeltransport på tåg och färjor. Det man från RaB anförde som ett problem är logistiken att få tillbaka cyklar från olika platser där de lämnats.

RaB samarbetar med Swiss Tours där RaB står för cykeln och Swiss Tours står för resepaketet. Cyklarna, även E-bikes, som hyrs ut tillverkas lokalt i Kreuzlingen och RaB leasar cyklarna under 1 år varefter tillverkaren gör service/kontroll av dom och sedan köper RaB cyklarna för SFR 1200. Cyklarna hyrs sedan ut under ytterligare 3 år då de säljs till allmänheten för SFR 600.

Efter besöket hos RaB så gick cykelfärden vidare hemåt mot Rorschach med ett kortare stopp/vätskekontroll. Som en sammanfattningsvisa kan man säga att de 40 km vi cyklade i stort sett hela vägen gick nära järnvägen och Bodensjön (se bild 6) och att det var bra skyttat och väldigt lättcyklat dels för att det var flack terräng och dels för att cyklingen nästan hela tiden undvek biltrafik. Någon enstaka deltagare fick lättare kännningar i bakdelen efter en mycket trevlig 40 km cykeltur i soligt och vindstilla väder.



16 juni 2011

Transporten fra Rorschach til Heiden skete med kabelbane, der havde information ved hvert vindue i form af et kort med togruten indtegnet. Der var reserveret plads til cykler på toget.

Appenzellerland Tourism, Heiden. Ulf Berger berettede om vandringstourismen, hur de arbetar, skytning, mm.

Heiden er et knudepunkt for vandring. Turistkontoret havde tilbud om temature, som f.eks. joketur på 2½ times vandring eller sundhedstur med start fra stationen. Ved stationen var der indrettet et informationspoint med skiltning til joketur, sundhedstur, regionale ruter, cykelruter, mauntainbikeruter, mm se foto. Turernes svårhedsgrad, längde (vandreruterne) og tidsforbrug (cykelruter) var oplyst på skiltene. Svårhedsgraden var oplyst med farver og symboler.

Informationskontoret tilbød flyers, rådgivning og servicering bl. a. via nettet. Alle oplysninger incl. adgang til kort er tilgængelig på nettet. Turene er servicerede, renholdt, rydede, betjent mm. mellem april og oktober. Sundhaedsturen blev benyttet af ca 40.000 vandrere/år med dobbelt så mange brugere på joketuren. Sundhedsturen var ca 12 år gammel, men byggede på en gammel tradition for sundhedstilbud i lokalområdet, som kurbade, vandreture mm. I Heiden tog man i gamle dage på kurophold i 2-3 uger for at trække frisk luft, drikke valle, vandre mm. Sundhedsruten stod over for en renovering bl. a. for at genetablere skiltningen, fordi den ikke længere matchede vegetationen.

5-6 guidede sundhedsture blev tilbuddt årligt, hvor brugerne (ca 20 deltagere/gang á 5 sfr) efterfølgende blev tilbuddt selv at producere cremer, te mm af urterne. Informationskontoret solgte en bog til individuelle ture, med gode råd til helsekure, indsamling af urter og produktion af te, cremer, urtemedicin mm.

Brugerne af sundhedsturen er mest ældre, der hovedsageligt kommer fra Schweiz og Tyskland.



Sundhedsruten var skiltet med 60 informationstavler med gode forebyggende og helbredende råd, der har rod i den lokale tradition i Appenzeller, der som noget særligt har anerkendt alternativ behandling gennem tiden. Bl. a. informerede tavlerne om de helbredende urter, der kunne findes på stedet. (Et godt råd : navnene på urterne burde også stå på latin).



Udviklingen af ruterne, skiltning, aftaler med lodsejere, markedsföring var sket i et samarbejde mellem regionen, kantonen og turistkontoret. Planlägning af ruterne er komplicerede og vanskelig. Skiltene fandtes på lager. Kvalitessikringen af skiltningen blev udført af frivillige.

Rutens linieföring var etableret på flere forskellige typer af belägniner, som eks. Fortove i byerne, markveje og biveje i de bynære omgivelser og på skovvveje og trampestier over gräsmarker. I Schweiz er det tilladt at färdas på private mark- och biveje, men skiltning och färdsel på marker skal aftales med lodsejerna. Aftaler med de berörte landmänd sker på frivillig basis och muntligt uden kompensation.

Ved Sct Anton krydsede sundhedsturen en nyetableret tematur med fokus på depression. Skiltningen var sponsoreret. Se foto.

Vi anbefaler, at man i et vandresystem som minimum etablerer én temarute.



Restaurant Skt. Anton. Besög på restaurant med introduktion ved ejeren hr. Manser:

Bygningen var renoveret for 4 år siden. 15-20% af kundunderlaget er vandrere og der var flere mauntainbikere. Besøgene fra disse grupper var vejrafhængigt. Mauntainbikere efterspurgte primært noget at drikke. Restauranten levede primært af forretningsbesøgende, bryllupper og lign. De var kendt for en hurtig servering og en god kvalitet.

Transporten i bussen. Bussen havde en audio- og visuel information om stedet.

Besög på turistkontoret i Rorschach. 4 deltidsansatte solgte billetter til tog, bus og skib, uddelte brochurer og alm trykt info. Al udvikling af turismen og markedsföringen skete i Skt., Gallen, som også modtog kurtaksten (10 kr pr hotelovernatning).

Vi anbefaler, at vi undersøger mulighederne for at inføre et lignende system (Kurtakst) i de skandinaviske lande. Kurtaksten bliver i Schweiz og Tyskland bl. a. brugt til renholdelse af veje stier, strande, byer, skove, naturområder, hvor turister færdes.

Hotelvärten fortalte om cykelturismens betydning for hoteldriften.

Cykling er vigtigere end vandreturismen for hotellet. Säsonen er fra midten af april til september. Ca 50 % af hotellets gäster er cyklister. Schwiz mobil og Switz Trail er deres vigtigste samarbejdspartnere. Garantere 2 rooms/day. Af og til bestilles for grupper, men der er

igen garanti. Hotellet har 39 værelser og 70 sengepladser. Flest dobbeltrum, m en enkelte enkelrum eftrspørges. Gæsernes gennemsnitsalder er fra ca 35 til 45, de fleste er par. Den ældste cykelgæst var 83 år gammel, men så ud som en 50 årig. Hotellet har også familierum med op til 5 senge, der er meget populære. Der er krav om plads til at låse cyklerne inde.

Om der er et problem med cyklen, ordner hotellet en aftale med en cykelsmed inden for 2 timer. Hotellet er vist på det aktive kort, som Schwiz mobil udgiver. Hotellet betaler (godt) for samarbejdet med firmaet. Det kan betale sig for hotellet. 90% af gästerne er tyskere. Swits Trail har næstflest kunder (canadier, amerikanere osv.)

Normalt leveres bagagen til hotellet kl ca 16, men senest kl 18. Det sker sjældent, at der sker fejl i bagagetransporten. Taxaer redder situationen for arrangörens regning . Firmaet har døgnåbent.

Hotellet servicerer med tørring af våde klæder, vask osv. På grund af bagagetransporten er der sjældent brug for denne service.

Om vinteren kan der komme gäster f.eks ankomst med bus og rundture med cykler, men ikke så ofte.

Ordningen startede for 10-15 år siden. Udviklingen går i retningen af at bookningen fra Bodensee Trail er stigende bl. a på grund af ändrede valutakurser.

Batterierne til de elektriske cykler kan oplades på hotellet." Laisy" tyske mænd er de største brugere af elektriske cykler.



17 juni 2011

Swiss Mobility

En nationell verksamhet - informations plattform

Hur började det?

1. 1992; En Kanton var först ut med cykelvägar i ett koordinerat erbjudande
2. 1998; Swiss mobility föddes; om det funkar i en Kanton låt oss göra det på nationell nivå
3. Utveckla systemet från att bara vara cykelvägar till cykling, vandring, skating, mountainbike, kajak 'Step by step'; en transportform i taget. Alla nivåerna måste informera varandra och bli integrerade!!!!



Strategin:

Olika element som bygger Swiss mobility;

- ¤ Offentlig kommunikation är grunden (public transportation)
- ¤ Vägarna/ruterna för cykling och vandring (day trips section connecting to public transportation)

Endast de bästa ruterna får vara med.

- ¤ Information (verktyg – turistbyråer på nationell, regional och lokal nivå)

- ¤bokningsverktyg

- ¤ Marketing

- Ser till att alla delar är sammankopplade från infrastruktur till marknadsföring, bokning m.fl.
- Det man jobbar med idag är att involvera boendet (ackommodations) i databasen; koppla ihop allt i databasen.(kartor; arbetar med det nationella...)

Swiss mobility är verksamma i mitten av hela 'bygget' genom att koordinerar de olika delarna.



6 mobility forms;

1. Var finns de bästa lägena för att transportera och bo, äta m.m.
Var finns service providers för en gateway- titta på var människor kan sova och äta och spendera pengar.
2. Titta på nationell nivå, regional nivå och lokal nivå.
3. Hur de olika rutterna knyter ihop de olika gateways (bild med 4 symboler ihop med olika färger (rutter) cykling, promenad, skateing runt omkring. (översiktsbild över en tänkt rutt.
4. Oavsett om du är på en dagstur eller en vecka kan du följa schematiskt schema (se ovan)
5. 600 destinationer i Schweiz som är beskrivna på olika språk. (pop up fönster och länk från hemsidan (swiss mobility) till lokal hemsida.
6. Olika färger för hiking (grön), cykling (blå), mountainbiking (gul), skating (lila), canoeing (turkos).

Webbkarta

Zooma in olika regioner på kartan; kartan köps in från Swiss Topo (se svenska Lantmäteriet) Viktigt att använda de bästa kartorna.

Det finns 60 000 km väg färgade på kartan; allt som är markerat som väg i de olika frågorna

Du klickar på rutten du vill besöka och blir kopplad till hemsidan

Gratis att printa ut för gästen; se <http://www.schweizmobil.ch>

Lite statistik

Antal besökare på hemsidan

2008 1,1 miljoner

2009 1,4 miljoner

2010 +- 2,3 miljoner

Broschyror och guideböcker

60 officiella guideböcker

Tryckta infobroschyror i olika färger som representerar cykel, vandring, inlines m.fl.

Partners

- ¤ Ca 1.200 partners; boende, restauranger, besöksmål m.m.
De betalar 200 euro/år och partnerföretag
+ ca 150 euro/bokningsbart paket (bookable offer)
- ¤ 20 stycken turoperatörer är kopplade till swissmobility
Swisstrails är den viktigaste partnern och de arbetar med 45 andra turoperatörer från olika länder
Swiss mobility är = entré till andra turoperatörer och deras sidor (se swiss trails)
- ¤ 'Bike rental offer'- nationell partner
ca 130 olika stationer är kopplade
- ¤ 600 points of interest (sevärdheter)
 - ¤ 25 000 public transportation stops
 - färjelägen
 - tågstationer
 - busshållplatser
 - Alla tidtabeller finns med på kartan
 - Swiss mobility och offical transports länkar till varandra och skickar information i båda riktningarna
 - Appen är dock swiss mobilitys egen!



Finansiering

Vart 3:e eller 4:e år redovisa och förklara varför man behöver medel till finansiering av verksamheten (websidan) från det offentliga. Här ingår även kostnad för skyltning. Kantonerna ansvarar för skyltningen

Swiss Trails = the bakery (gör jobbet) den privata turoperatören

Budget/år: 2-3 miljoner Schweiziska francs

Totalt 10 Schweiziska francs (ca 8 miljoner euro) från 'communikation organistion foundation'

Här ingår EJ skyltning eller marknadsföring (skyltning se ovan; Kantonerna ansvarar)



Av 10 miljoner Schweiziska francs som fördelas enligt följande:

<u>Finansiering:</u> <u>privat*</u>	Nationellt	Kontoner	Pub. Transports, Turism org. och
I början:	45%	45%	10%
2008:	40%	40%	20%
Idag:	30%	30%	40%

*här ingår bokningssystem, ta hand om vägar, marknadsföring

Organisation

- ¤ Nationell partner med '8 ministries' integrerade
- ¤ Lichtenstein
- ¤ 26 regioner
- ¤ Offentliga transporter
- ¤ Privata företag (service providers) + cykel- & vandringsorganisationer
- ¤ marknadsförings partners
- ¤ Turism organisation på nationell nivå
- ¤ 'printing partners (publischers)

Dessa ingår i en sk Foundation bestående av 15 organisationer som representeras av en styrrgrupp (stiftelse)

I stiftelsen sitter 2 kantoner, representant för nationell nivå samt representanter från företagen

Ur denna stiftelse har man skapat ett bolag ett s.k. sekretariat och en organisation.

Det privata bolaget driver 'Swiss Mobility' (en entreprenör) som arbetar mot ett kontrakt med sekretariatet. Idag arbetar 8 personer i bolaget. Bolaget är ingen officiell partner men har de officiella partnernas stöd.

För att se hur det är organiserat gå in på: <http://www.schweizmobil.org>

Idag är ca 20 regionala turistorganisationer direktlänkade till swissmobility.

Under håll av vägar

Kantonerna har kriterier på hur skötseln ska utföras från Swiss mobile. De ska se till att uppfylla de krav som finns på alla rutter i sin Kanton. Viktigt att alla rutter i de olika Kantonerna är jämlika.

Markägare

Från början skissade man korridorer på tänkbara vägar/rutter.

Man utgick från platser där det fanns befintliga allmänna kommunikationsmedel.

Dessa skickades till kantonerna som i sin tur skickade det till kommunerna som pratade med markägarna.

- ¤ Vi har använt oss av nationella organisationer så som 'Vandringssällskapet'.

De fick göra jobbet när det gällde vandringslederna och har tecknat 30% av kontrakten med markägarna.

Det finns totalt 60-80 kontrakt mellan markägare och kommun
Swiss mobility har inget med avtalet att göra.

Börja kommunicera; vänta inte tills sista delen av vägen är klar.

Mobile information. För service på platsen ej för kartläsning va rutten.



Gruppdiskussion efter presentation av Swiss Mobility fredag 17 juni 2011

Karin; Viktigt att vi lär oss av arbetet i Schweiz och att arbeta mer strategiskt i arbetsgrupperna och stärka det övergripande arbetet.

Tommy; Everytrail (plattformen som vi kommer använda) De regionala databaserna uppdateras på information

Frank; guidededenmark.dk

Liv; guidenorway.no

(liknande system finns ej i Sverige på nationell nivå)

Torben; R.R. ta kontakt med Nordiska Ministerrådet för att informera och beskriva rekreativa rutter. Visa på en strategi och behoven av led utveckling i de nordiska länderna.

Oddvar; Viktigt med en vision och strategi som visar vad vi vill

