

KANTATIENT 62 PYÖRÄLIIKENTEEN YHTEYSTARVESELVITYS VÄLILLÄ MIKKELI-PUUMALA

Raportti 2/2022

RAMBOLL

Bright Ideas. Sustainable change.

Johdanto

Mikkelin ja Puumalan ympäristöissä on todettu olevan pyöräliikenteen järjestelyille tarvetta.

Pyöräilyn ja pyörämatkailun suosio on kasvanut viime vuosien aikana merkittävästi niin Suomessa kuin maailmallakin. Se on synnyttänyt erilaisia pyöräliikenteen reitti- ja palvelutarpeita sekä jo uusia palvelujakin.

Tämä selvitys on tehty, jotta Mikkelin ja Puumalan välillä erityisesti kantatien 62 suunnassa voidaan hahmottaa erityyppisten pyöräyhteyksien tarpeita ja palveluja.

Hanke on tehty syksyn ja talven 2021 aikana.

Organisointi

Työtä on ohjannut tilaajaorganisaatioiden edustajat

- Pohjois-Savon ELY-keskus: Timo Järvinen (pj), Salla Airaksinen ja Juha Korhonen
- Mikkelin kaupunki: Jouni Riihelä ja Pekka Kammonen
- Puumalan kunta: Kimmo Hagman
- Etelä-Savon maakuntaliitto: Marko Tantt

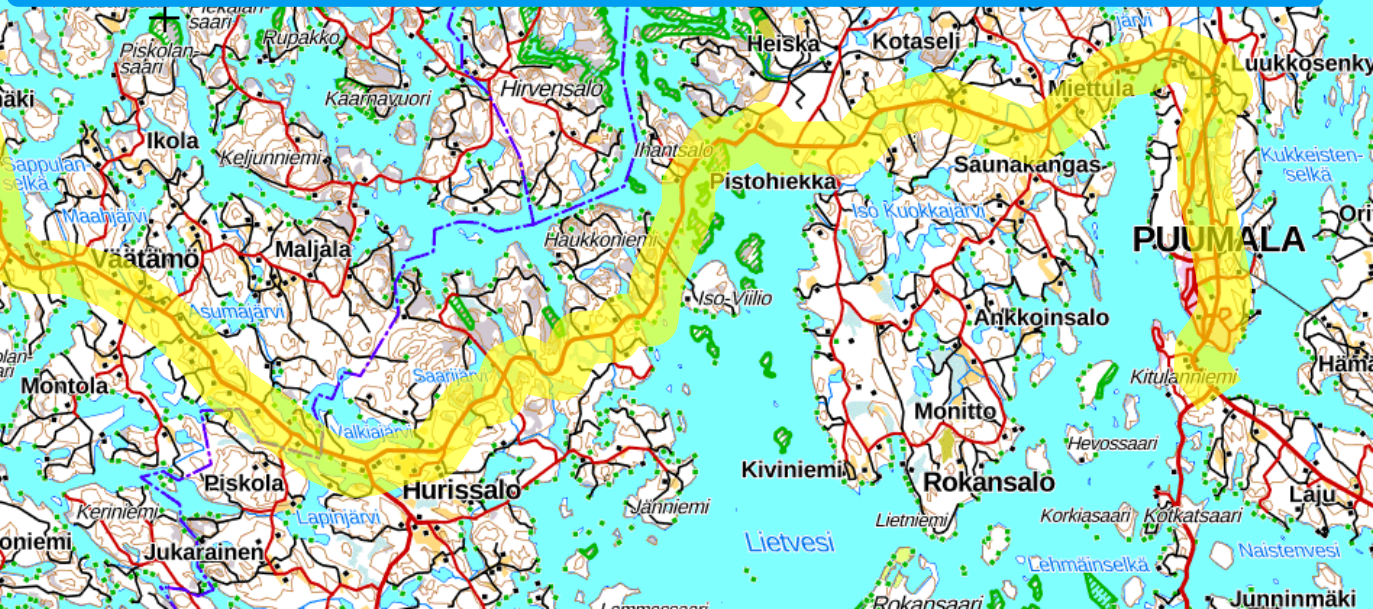
Työ on tehty Ramboll Finland Oy:ssä, jossa hankkeesta ovat vastanneet Erkki Sarjanoja (pp) ja Kirsi Översti

Tarkastelualue

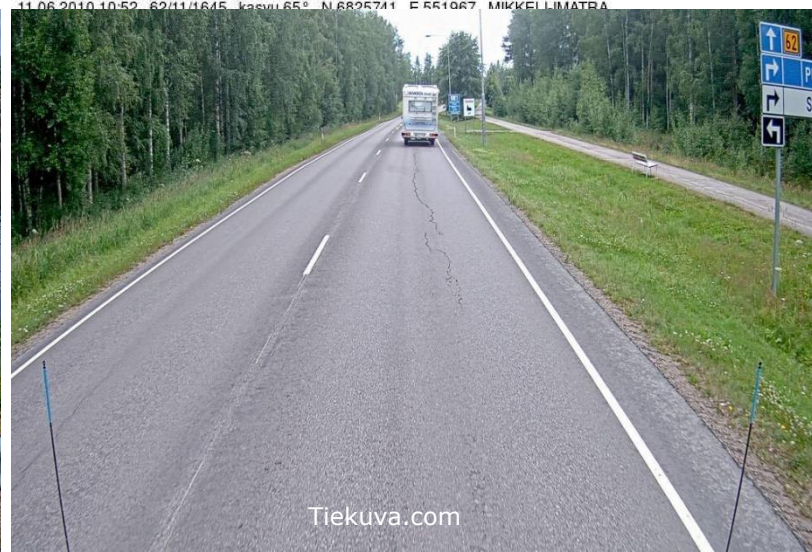
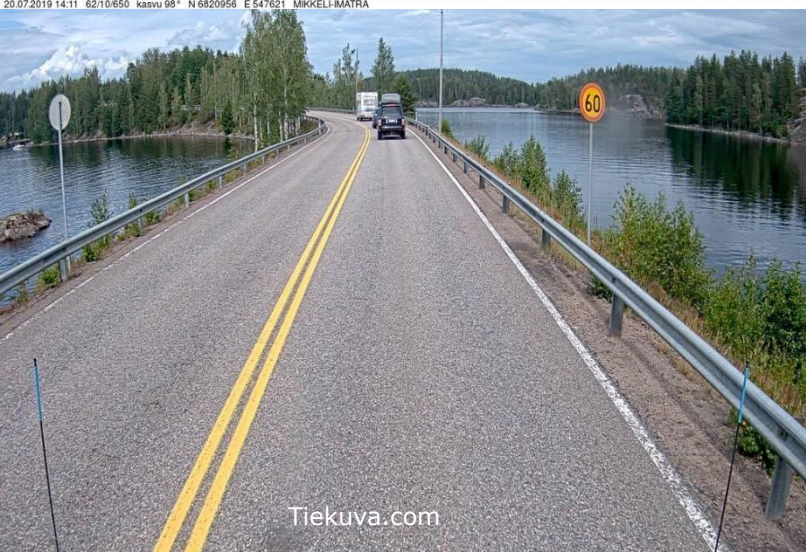


Selvityksen "selkärankana" on ollut kantatie 62 mutta tarkastelu on tehty tietä laajemmalla alueella. Kantatie on hyvin monimuotoinen:

- Liikennemäärissä eroja, eri tieosilla keskimäärin 4500 - 830 ajoneuvoa vuorokaudessa
- Nopeusrajoitus 80 / 60 km/h
- Varsin kapea, runsaasti mutkia ja mäkiä, kallioleikkauksia, kaiteellisia penkereitä, siltoja
- Kantatiellä ei ole sattunut jalankulku- tai pyöräonnettomuuksia viime vuosina
- Kyliä / taajamia, metsä- ja pelto-osuuksia
- Monin paikoin erittäin kaunis ympäristö



Kuvia kantatieltä



Huomioita nykytilanteesta

Selvitysalueella on kolme selkeää taajamaa, jotka ovat asemakaavoitettuja alueita: Mikkeli, Anttola ja Puumala

- Sen sijaan yleiskaavoitettua tai ranta-asemakaavoitettua aluetta on laajasti; lähes koko kantatiejakso on yleiskaava-alueella.

Maankäyttöön vaikuttavia kohteita ja alueita on myös runsaasti. Useat niistä ovat matkailullisesti merkittäviä.

- Luonnonsuojelualueita
- Muinaismuistokohteita ja -alueita
- Saimaan geopark-kohteita on lähialueella

Valtakunnallinen pyörämatkailureitti menee pääosin kantatietä pitkin Mikkelin ja Puumalan välillä.

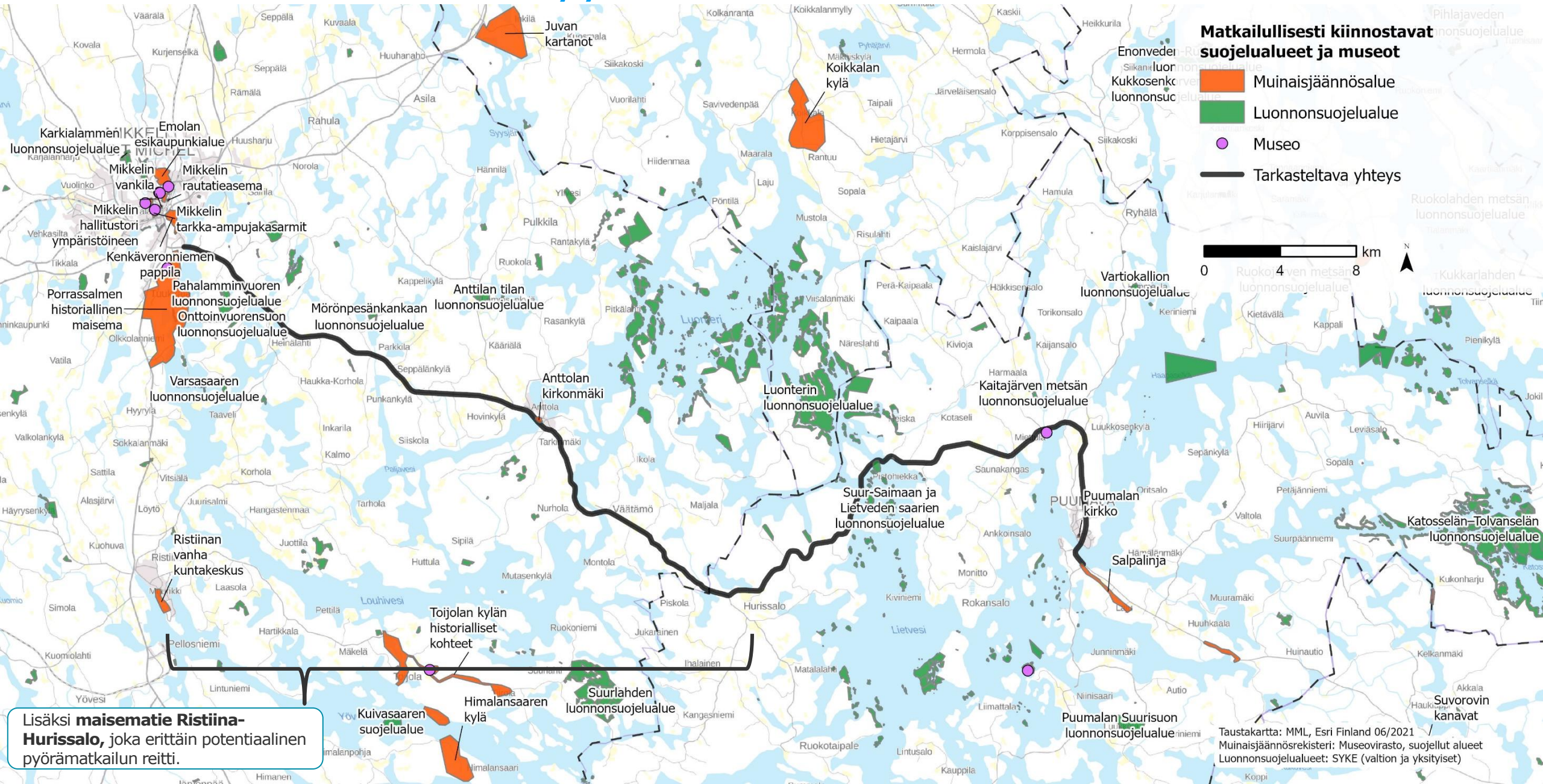
Saimaan alueen matkailu

Alueelle oli noin 5,7 miljoonaa matkailijaa ja päiväkävijää vuonna 2018. Rekisteröityjä petipaikkoja on noin 12500. Yöpyjistä noin neljäsosa on ulkomaalaisia. Välitön matkailutulo alueelle on noin 650 milj.€.

Etelä-Savon maakuntahallitus on hyväksynyt Saimaan matkailustrategian 2021-2025. Saimaan alueen osalta halutaan jatkaa pitkäjänteistä yhteistyötä ja markkinoida aluetta Lake Saimaa Purest Finland -brändin pohjalta.

(Lähde: Saimaan matkailustrategia 2021-2025)

Matkailullisia nähtävyyksiä



Pyöräilyä tukevat palvelut

Tervetuloa pyöräilijä -tunnus:



- On suunniteltu helpottamaan pyöräilijän valintaa palvelukohteista
- Tunnuksen saa käyttöönsä, jos on muutamia pyöräilyä tukevia palveluja
- Lisätietoja ja tunnuksen hakeminen bikefinland.fi

Pyörämatkailua tukevat palvelut

- Ravintola / kahvila
- Lomakeskus, hostelli, hotelli
- Museo
- Lautta
- Laavu, kota tai kammi, ruoanlaittopaikka
- Uimapaikka
- Huoltoasema
- ★ Tervetuloa pyöräilijä -tunnuksen saanut kahvila-/majoitusyritys
- Tarkasteltava yhteys
- Puumalan saaristoreitti
- Potentiaalinen yhteys: Mikkeli-Ristiina-Puumala
- Erilinen jalankulku- ja pyöräliikenteen väylä (Digiroad)



Ristiina on palveluiltaan ja reittivaihtoehtoineen reitteineen huomioitava kohde.

Suosituksen saaristoreitin pyöräreitin erikoisuus: pyörälautta.

Alueen majoituspalvelut kokonaisuudessaan [täällä](#)

Haastattelut

Haastattelun taustaa

Työn aikana tehtiin eri organisaatioiden edustajille haastattelut. Mukana oli matkailuun, liikenneturvallisuuteen, liikkumiseen ja päätökseentekoon liittyviä henkilöitä.

- Visit Mikkeli
- Visit Puumala
- Savonlinnan Seudun Matkailu
- Liikenneturva
- Pyörämatkailukeskus
- Anttolan aluejohtokunta
- Haastattelut tehtiin puhelin- tai teams-haastatteluina. Se oli keskustelutyypinen tilaisuus, jossa käytiin läpi tiettyjä asiakokonaisuuksia.

Yhteenveto

- Pyöräliikenteen ja pyörämatkailun kehittämisestä oltiin hyvin kiinnostuneita ja matkailuun liittyviä mahdollisuuksia nähtiin olevan paljon.
- Puumalan saaristoreittiä pidettiin hyvänä kohteena.
- Kantatietä tai muita vilkkaita teitä ei pidetty turvallisina tai miellyttävinä reitteinä, vaan ainakin osia reiteistä tulisi olla mutkaisia ja mäkisinä pikkuteitä.

Pyöräilijöiden tyypit

Liikkumisen motiivit

Pyöräilijän liikkumisen motiivi voi olla moninainen:

- Arkiliikkuminen
 - Koulu- ja työmatkat
 - Kauppa- ja asiointimatkat
 - Vierailumatkat
- Matkailu
 - Pitkämatkainen pyöräilymatkailu
 - Pyöräily osana lomailua
- Virkistäytyminen, liikunta
 - Henkisen ja fyysisen hyvinvoinnin lisääminen
- Tässä työssä on tunnistettu, että matkailuun liittyvällä pyöräilyllä on merkittävä rooli tarkastelualueella.

RAMBOLL

Väyläratkaisut

Pyöräväylät voivat olla hyvinkin erilaisia riippuen pyöräilyn tarpeesta ja pyöräilijän motiivista.

Pyöräliikenteestä voidaan erottaa eri muotoja, kuten

- 1) "Perinteinen" pyöräily
 - 2) Maantiepyöräily
 - 3) Soratiepyöräily – gravel
 - 4) Maastopyöräily
 - 5) Alamäkipyöräily
 - 6) Eri temppupyöräilymuodot
- Tässä selvityksessä on keskitytty kolmeen ensimmäiseen ja osin neljänteen.

Pyörämatkailijan palvelupolku



TOIMINTEET



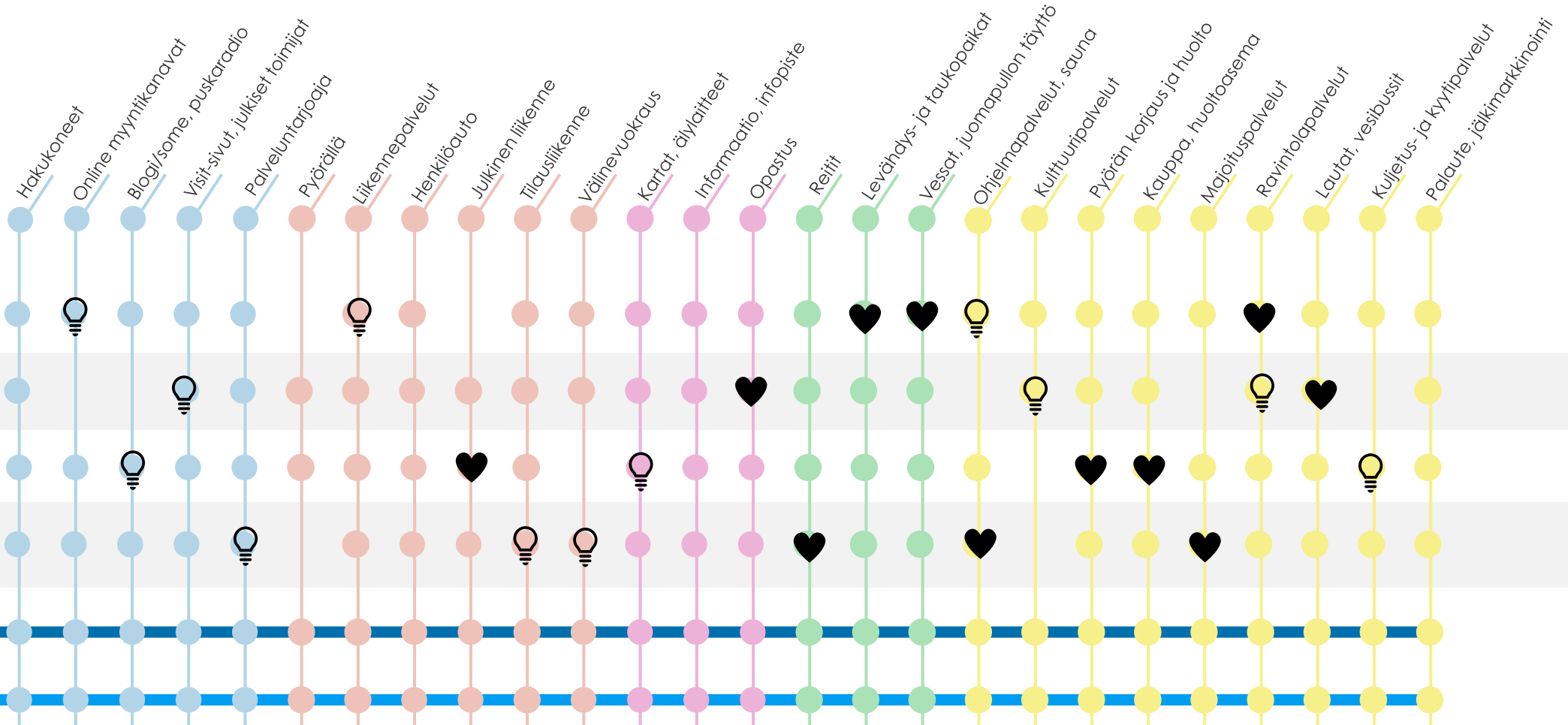
♥ Käyttäjäprofiille kolme tärkeintä toimintaa.

💡 Kolme kriittisintä kipupistettä, eli kehityskohteet joista voi syntyä uutta liiketoimintaa.

KÄYTTÄJÄT

Satunnaiset pyöräilijät

Pitkän matkan pyöräilijät



Turvallisuus, turvallisuuden tunne

Pyöräily-ystävällisyys

Väylätyypit

Tarkasteltavalla yhteysvälillä pyöräliikenteen väylätyypit voivat olla seuraavia:

- a) Tavanomainen yhdistetty jalankulku- ja pyörätie
 - b) Tien piennar
 - c) Vähäliikenteinen sekaväylä (pyöräily ajoradalla)
 - d) Laatutasoltaan vaatimaton rakennettu väylä
 - e) Maastoreitti
- Edellä mainitut yhteydet palvelevat myös jalankulkua, ehkä viimeistä lukuun ottamatta, sillä maastopyöräreitit soveltuvat vain kuivassa tai kovapintaaisessa maastossa myös kävelyyn.



Tavoitetilanteen tarkasteluosuudet



Toimenpide-esitykset

- Kantatiehen liittyvät esitykset maksavat noin 25 M€. Lisäksi vuosittaisia kustannuksia tulee yksityisteiden käyttökorvauksista.
- Osa 1: Kirkonvarkauden silta – EcoSairila välin erillinen jalankulku- ja pyörätie (pituus 2,5 km) ehkä tärkein, sillä autoliikenteen määrä suuri ja reitillä pyöräpotentiaalia eniten, hinta noin 9,4 M€.
 - Haasteena on kallis Kirkonvarkauden uusi silta, sillä nykysillalle ei ole järkevää tehdä erillistä väylää
- Osa 2: EcoSairila – Taavelintie voi olla em. jatko-osa tai molemmat voisi toteuttaa yhtäaikaan riippuen resursseista, hinta n. 1,8 M€.
- Osan 3 erillinen väylä on pitemmän aikavälin tavoite, 1,3 M€
- Osa 4: Heinälahti – Parkkila – Anttola välillä ajatuksena kantien leventäminen, jotta pientareella olisi helpompi liikkua (1,5 M€).
 - Myös EcoSairilan ja Heinälahden välisi tulisi leventää tien yhteynäisyyden vuoksi (1,0 M€).
 - Vaihtoehtona tai lisänä Parkkilan kohdalle voisi tehdä noin 1,3 kilometrin matkalle kevytrakenteisen väylän lähinnä asukkaiden käyttöön
 - Anttolan länsipuolelle yksityistiet muodostavat vaihtoehtoisen reitin
- Osalla 5 Anttolan ja Hurissalon välillä on ehkä vähiten tarvetta järjestelyille.
 - Pitkän aikavälin tavoitteena on kantatien leventäminen metrillä (2,5 M€).
- Osa 6 Hurissalon ja Pistohiekan välillä on osa saaristoreittiä
 - Kantatietä olisi hyvä leventää, mutta toimenpide on kallis (3 M€).
 - Vaihtoehtona saaristoreitille on yksityistiet Jänniementie sekä Lylymäentie ja sen jatke, joita tulisi kunnostaa
- Osat 7 ja 8 Pistohiekalta Puumalaan ovat osa saaristoreittiä
 - Pistohiekan matkailullisen merkityksen kasvu lisää myös tämän välin painoarvoa
 - Kantatietä olisi hyvä leventää 1,5 metriä mutta se on kallis toimenpide (>3 M€).
 - Vaihtoehtona tai lisäksi voisi kehittää olemassa olevia polkuja ja yksityisteitä, jotka voisivat korvata lähes kokonaan tarpeen liikkua kantatiellä.

Lisäksi

- Taajamissa on hyvä opastaa yhteyksiä ja määritellä info- tai lähtöpisteitä. Mikkelissä, Anttolassa ja Puumalassa on olemassa hyvät pyörätiet taajaman sisällä. Pitempimatkainen pyörämatkailuliikenne ohjataan niiden kautta.
 - Samalla pyöräilijät ohjataan taajamien palvelujen äärelle.
 - Digitaalisten keinojen käyttö on yksi tärkeimmistä tavoista, kun informoidaan pyöräreiteistä ja palveluista matkailijoille. Niiden avulla voidaan pyytää palautetta matkan jälkeen.
- Joukkoistamisella voisi kerätä tietoa reittien kunnosta, mikä helpottaa kunnossapitoa.
 - Opastaminen on tärkeä osa pyörämatkailua. Opastukseen liittyvien liikennemerkkien lisäksi käytössä voisi olla tukevia elementtejä, jotka sijoittuvat tieliikennealueiden ulkopuolelle, esimerkiksi:
 - porttiaiheita ja
 - pyloneita tai vastaavia
 - Portit toimivat parhaiten alkupisteissä, joissa se kuvastaa matkalle ja seikkailuun lähtöä.



Esitykset kehittämistoimiksi

Alla olevassa taulukossa kuvataan teemoittain erilaisia toimenpiteitä, joilla kantatien 62 ja sen lähiympäristön pyöräliikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta on mahdollista jalkauttaa. Teemat ja toimenpiteet pohjautuvat ohjausryhmätyöskentelyssä ja haastatteluissa esiin nousseisiin näkemyksiin. Ensivaiheen toimenpiteistä tärkeimmäksi nousi yhteistyöryhmän perustaminen.

Teema	Kehittämistoimen kuvaus	Vastuutaho
Yhteistyön kehittäminen	• ”Pyöreän pöydän” yhteistyöryhmän perustaminen • Yhteistyöverkostot matkailutoimijoiden kesken (yhden ei tarvitse tuottaa kaikkea, riittää kun sopiva kumppani)	• Puumalan kunta
Reittien kehittäminen	• Reittien opastus koko matkan, reitin varrelle sijoittuvien kiinnostavien kohteiden ja esim. maastoreittien linkitys mahdollisimman hyvin • Turvallisuus (Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaiset päällystetyt piennarleveyydet) • Väylien vaatavuustason esittäminen (topografia, käyttäjäprofiilit huomioiden) • Vaihtoehtoisten reittien tarjoaminen vilkkaimpien väylien rinnalla • Väylien riski-/turvallisuusindeksointi Koululiitun tapaan	• Kunnat • Asiantuntija-apua ELYltä
Saavutettavuus	• Digitaalinen keskitetty opastus (nettisivut, ”mitä, miten, minne”, reittiselostus, QR-koodit reiteillä) • Fyysinen opastus (reittiselostus ja merkinnät maastossa, opasteet ja kyltit, pysäköintipaikat, palvelut)	• Matkailuorganisaatiot • Kunnat
Oheispalveluiden kehittäminen	• Palveluiden paketointi ja yhteistyöverkostot (esim. majoitus + aktiviteetti + kuljetukset) • WC esim. 50 kilometrin välein reitin varrelle, vesipisteet, akkujen ja älylaitteiden latauspaikka, kartta mainituista palveluista • Parkkipaikka päiväkävijöille esim. Pistohiekan läheisyyteen	• Palveluyritykset • kunnat
Markkinointi ja brändi	• Pyöräilijäystävällisyys-konseptin hyödyntäminen palveluissa • Reitistön nettisivut ja selkeän etukäteistiedon tarjoaminen • Brändin rakentaminen, tarinallistaminen • Brändin ja reitistön markkinointi eri kanavissa (verkko, Matkamessut, some ym.) • Kansainvälinen markkinointi esim. Venäjän ja Keski-Euroopan suuntaan	• Matkailuorganisaatiot

Priorisointi

Toimet

Yhteistyön ja tiedon välittymisen tehostamiseksi ”pyöreän pöydän” -ryhmä on syytä perustaa ”heti”. Se on syytä pitää matalan kynnyksen toimintana mutta jatkuvuuteen kannattaa panostaa.

Matkailuorganisaatiot jatkavat digitaalista markkinointia ja tiedonvälitystä. Infon keräämisessä on syytä olla mukana teiden ja katujen ylläpitäjät.

Muiden mahdollisten pyöräreittien esiin nostaminen, lähinnä karttojen ja digitalisaation kautta, ei niinkään fyysisillä opasteilla, esimerkiksi Ristiinan kautta kulkevat reitit.

Fyysiset toimenpiteet

Ensimmäisiksi tehtäviksi on syytä nostaa:

- Saaristoreitin opastaminen
- Kirkonvarkauden siltä – EcoSairila –välin jalankulku- ja pyörätien suunnittelu ja rahoituksen järjestäminen
- Sorateiden kesäajan kunnossapidon tehostamisen mahdollisuuksien selvittäminen
- Matkailupyöräreittien kehittäminen
 - Yksityisteiden käytön vahvistaminen
 - Pistohiekan ja Puumalan välisten reittien perustaminen ja kehittäminen

Muita täydentäviä reittimahdollisuuksia

