

# KANTATIEN 62 PYÖRÄLIIKENTEEEN YHTEYSTARVESELVITYS VÄLILLÄ MIKKELI-PUUMALA

Kunnanhallitus 28.3.2022 §45 Liite 1

Raportti 2/2022

**RAMBOLL**

Bright Ideas. Sustainable change.

# Tiivistelmä

Pyöräilyn suosio on kasvanut voimakkaasti viime vuosina ja muun muassa pyöräilyyn liittyvä matkailu on lisääntynyt. Työssä on tarkasteltu yhteysväliä Mikkelin ja Puumalan välillä. Puumalassa on suosittu Saariston rengasreitti ja Mikkelin lähellä muun muassa EcoSairilan alueen työpaikat lisääntyvät, mikä lisää ns. arkipyöräilyn potentiaalia. Työssä onkin selvitetty, minkälaisia pyöräliikenteen ratkaisuja kantatien 62 suunnassa tulisi tehdä.

Kantatiellä liikennemäärät ovat hyvin eri suuruisia tien eri osilla. Tie on monin paikoin kapea sekä mutkainen ja mäkinen. Siksi tien pietareella pyöräily ei ole miellyttävää, mutta toisaalta tie tarjoaa kauniita näkymiä ja vaihtelevaa maastoa. Monin paikoin kantatie on ainoa käytettävissä oleva reitti.

Selvityksessä ei pitäydytty tiukasti vain kantatiehen vaan etsittiin vaihtoehtoisia reittejä. Tarkastelun perusteella tärkeimmät kohteet yhteysvälillä ovat Mikkelissä Kirkonvarkauden sillan ja EcoSairilan sekä Heinälahden välit, joihin esitetään erillistä jalankulun ja pyöräilyn väylää. Puumalassa Pistohiekan alueessa on matkailullista potentiaalia. Kantatien leventäminen olisi tarpeen, mutta se on kallis ratkaisu. Hyvä mahdollisuus olisi muodostaa poluista ja yksityisteistä kantatien suuntaiset yhteydet. Hurissalon ja Pistohiekan välillä yksityisteiden parantamisella voi korvata osittain pyöräilyn kantatien pientareella.

Esitettyjen toimenpiteiden toteuttaminen maksaisi noin 25 miljoonaa euroa. Kustannuksia lisää kallioinen ja vaihteleva maasto. Yksityisteiden käyttö reitteinä vaatii sopimukset tiekuntien kanssa ja mahdollisesti käyttökorvausten maksamisen.

Työ on tehty ELYn, maakuntaliiton ja kuntien yhteishankkeena syksyn ja talven 2021 aikana.

# Johdanto

Mikkelin ja Puumalan ympäristöissä on todettu olevan tarvetta pyöräliikenteen järjestelyille.

Alueen pyörämatkailun suosion kasvu on synnyttänyt erilaisia pyöräliikenteen sekä reitti- ja palvelutarpeita että 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 laadittu 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 Tanttu

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:

- Nopeusrajoitus 80 / 60 km/h
- Varsin kapea
- Runsaasti mutkia ja mäkiä
- Kallioleikkauksia, kaiteellisia penkereitä, siltoja
- Kyliä / taajamia, metsä- ja pelto-osuuksia
- Monin paikoin erittäin kaunis ympäristö

Pituus noin 70 km



# Taustat & tavoitteet



# Lähtökohtia

Selvityksessä on ns. arkipyöräilyn lisäksi mukana erityisesti pyörämatkailu

- sekä paikallisten asukkaiden vapaa-ajan pyöräily
- että matkailijoiden pyöräily

Tarkastelussa ei ole vain kantatie, vaan koko "liikkumiskäytävä" Mikkelin ja Puumalan välillä.

Pyöräily-yhteys voisi kulkea

- erillisiä väyliä pitkin,
- muita maanteitä tai yksityisteitä pitkin,
- mahdollisesti polkuja myöten,
- vesistöjen kautta tai
- kantatien pientareella.

## **Pyörämatkailu**

Pyörämatkailu on yksi matkailun vahvimmin kasvavista alueista ja kansainvälisellä mittapuulla merkittävä markkina. Pyörämatkailun suosio on etenkin viime vuosina kasvanut erityisen voimakkaasti. Samanaikaisesti matkailijoiden odotukset ja vaatimustaso kasvavat, ja kilpailu pyörämatkailun euroista kiristyy.



# Kuvia kantatieltä





# Lähtöhavainnot ja -tietoja

Kantatien 62 varrella on jonkin verran nauha-asutusta, mutta sen vaikutuspiirissä on myös kyliä. Pitkälti metsäosuudella kulkeva tie ohittaa kylät ja taajamat.

- Pyöräillen olisi mukava päästä kyliin, rannoille ja nousta mäkien päälle, joilta avautuvat kauniit näkymät.

Kantatien liikennemäärä vaihtelee eri tieosilla ja on keskimäärin 4500 - 830 ajoneuvon välillä vuorokaudessa (KVL 2019, Väylävirasto) ja raskaan liikenteen määrä 300 - 80 ajoneuvon välillä vuorokaudessa (osuus koko liikennemäärästä 7-10%). Tien nopeusrajoitus on 80 tai 60 km/h. Kantatien kokonaisleveys on 7,5 - 10 m, eli pientareet ovat monin paikoin hyvin kapeita.

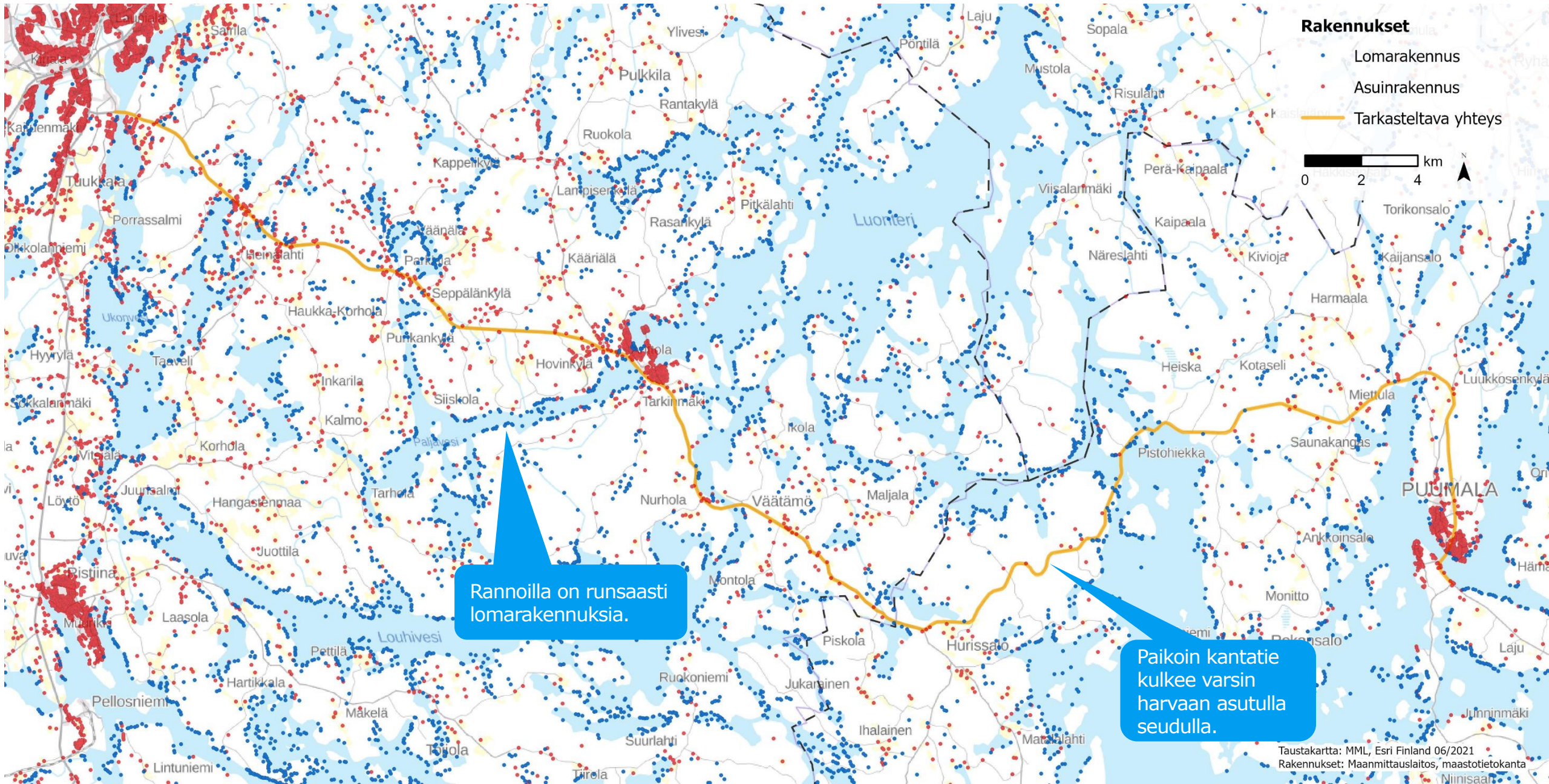
Kantatiellä ei ole viime vuosina sattunut pyörä- tai jalankulkuonnettomuuksia (Poliisin rekisteri 2016-2020).

Alueella on runsaasti tieverkkoa, josta pääosa on yksityisteitä. Olemassa olevia jalankulku- ja pyöräteitä on:

- Mikkelissä keskustasta Kirkonvarkauden sillalle saakka,
- Anttolan taajamassa,
- Puumalan taajamassa ja kantatiellä sen kohdalla.

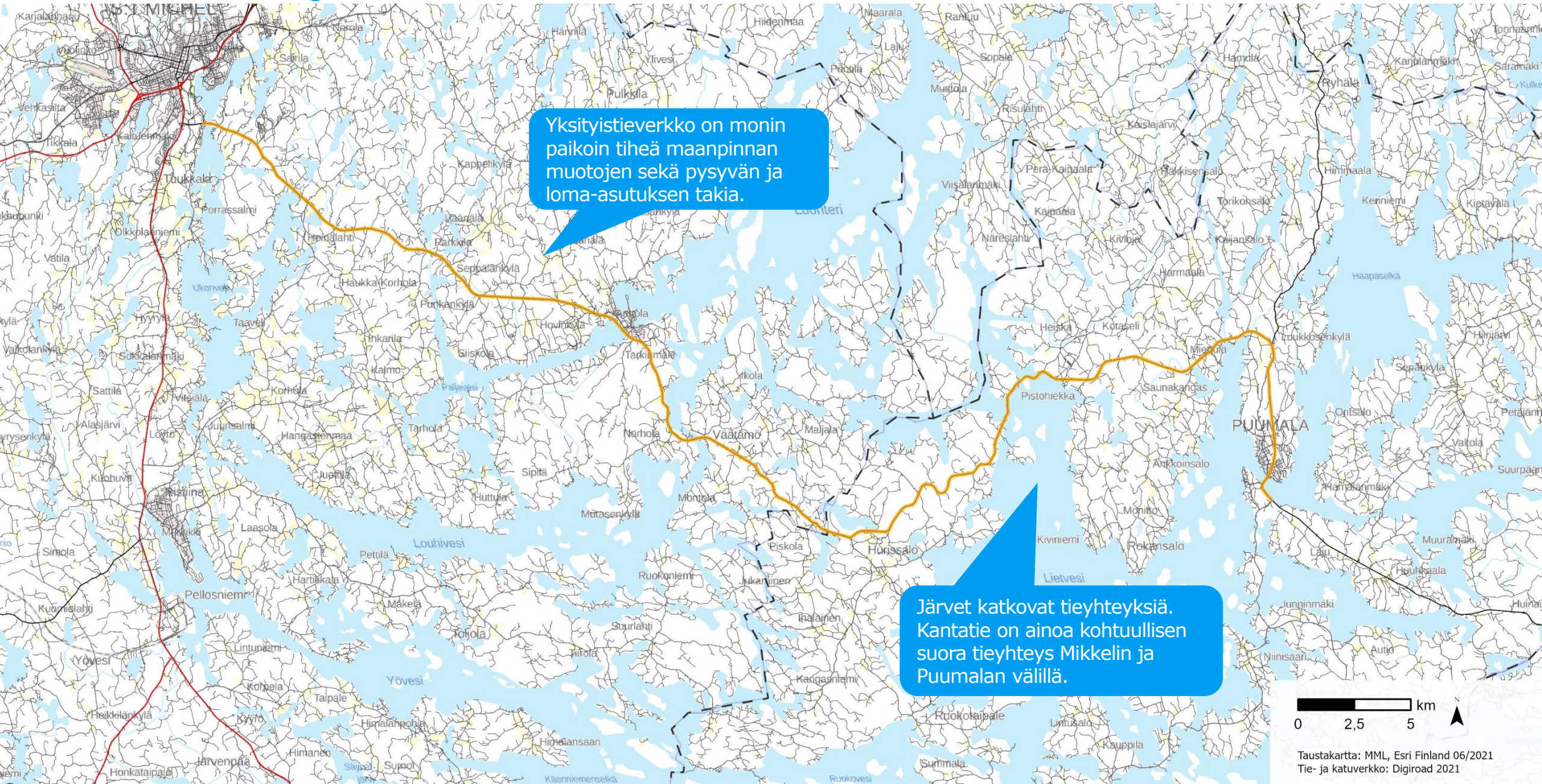


# Loma- ja asuinrakennukset





# Koko tie- ja katuverkko



Yksityistieverkko on monin paikoin tiheä maanpinnan muotojen sekä pysyvän ja loma-asutuksen takia.

Järvet katkovat tieyhteiksiä. Kantatie on ainoa kohtuullisen suora tieyhteys Mikkeliin ja Puumalan välillä.





# Liikennemäärät



Mikkelin lähellä liikennemäärä on varsin suuri.

Risteävillä maanteilla liikennemäärät ovat pieniä.

Kantatien liikennemäärä on pienimmillään Hurissalon pohjoispuolella.

# Paikalliset piirteet & aineistot





# Huomioita nykytilanteesta

Selvitysalueella on vain 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.

- Luonnosuojelualueita
- Muinaismuistikohteita ja -alueita
- Saimaan geopark-kohteita on lähialueella

Valtakunnallinen pyörämatkailureitti kulkee pääosin kantatietä 62 pitkin Mikkelin ja Puumalan välillä.

Lisää tausta-aineistoa on liitteessä 1.

## Saimaan alueen matkailu

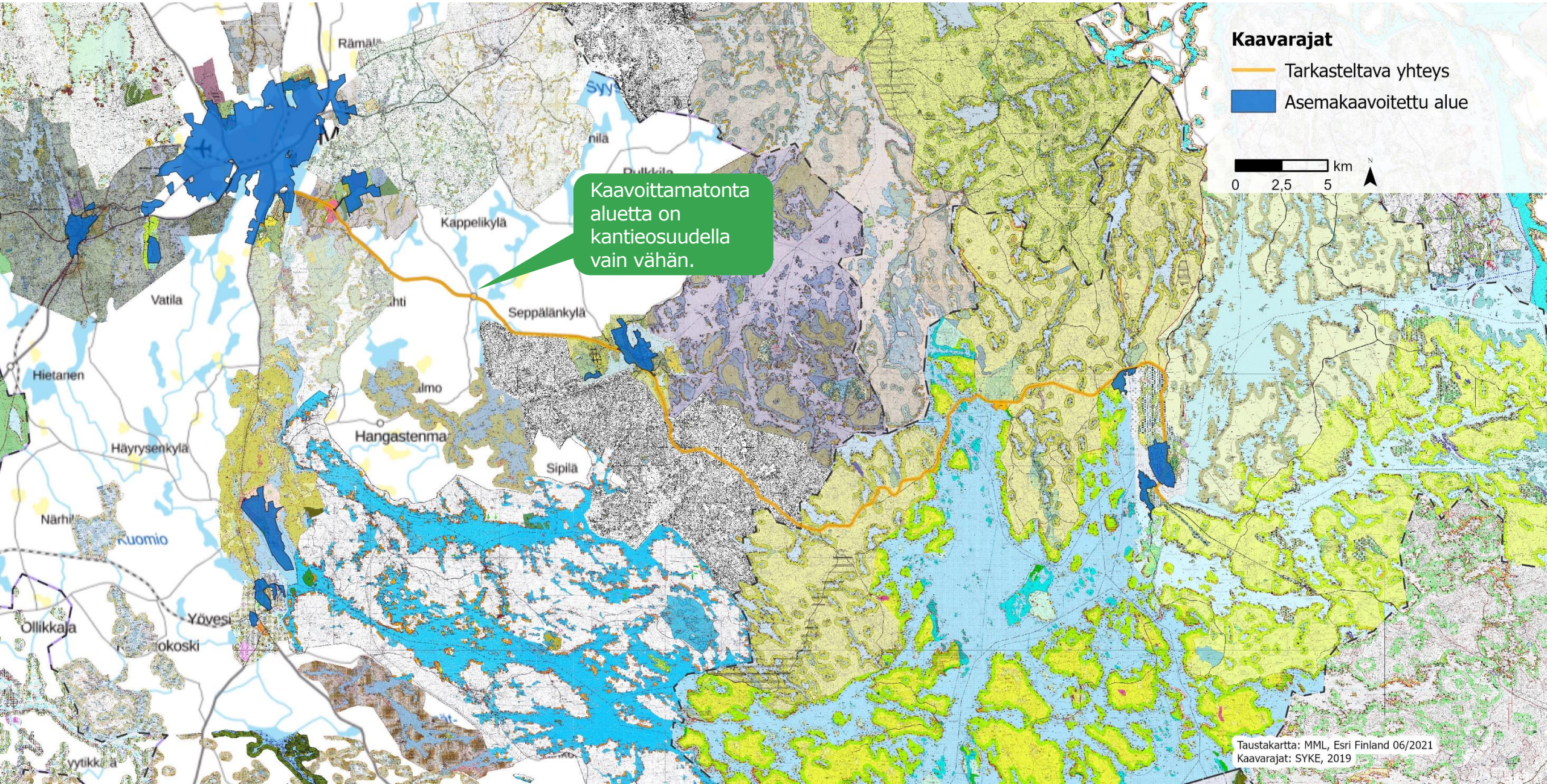
Alueella vieraili noin 5,7 miljoonaa matkailijaa ja päiväkävijää vuonna 2018. Rekisteröityjä petipaikkoja on noin 12500. Yöpyjistä noin neljäsosa on ulkomaalaisia. Välitön matkailutulo alueelle on noin 650 milj.€.

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)*

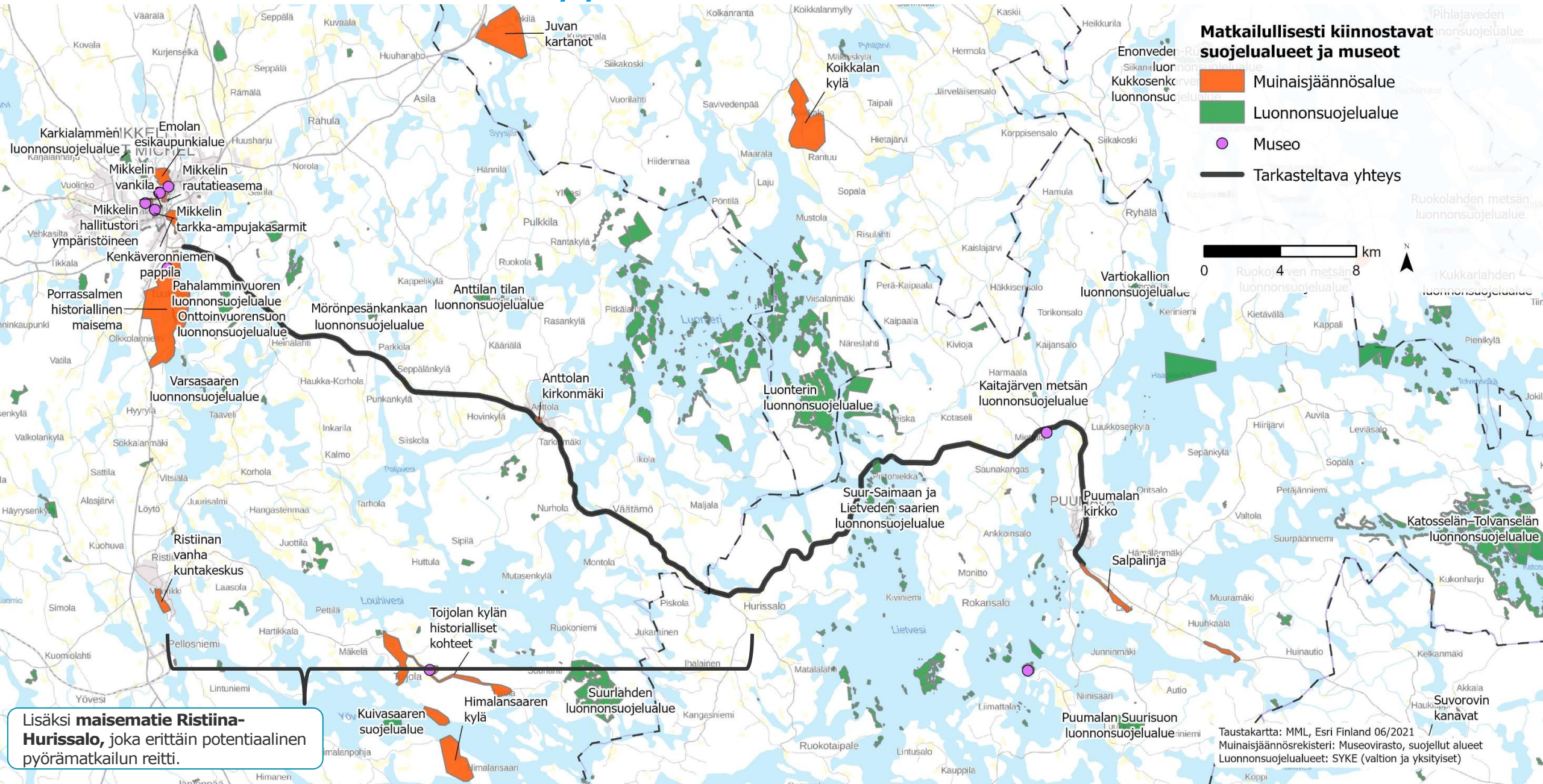


# Asema- ja yleiskaavat





# Matkailullisia nähtävyyksiä





# Pyöräilyä tukevat palvelut

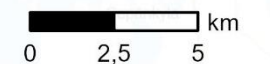
## Tervetuloa pyöräilijä -tunnus



- on suunniteltu helpottamaan pyöräilijän valintaa palvelukohteista
- on suunniteltu pyöräilijöille helpottamaan palvelukohteiden valintaa
- Tunnuksen saa käyttöönsä, mikäli palveluntarjoajalla on joitakin pyöräilyä tukevia palveluja
- Lisätietoja ja tunnuksen hakeminen [bikefinland.fi](http://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)



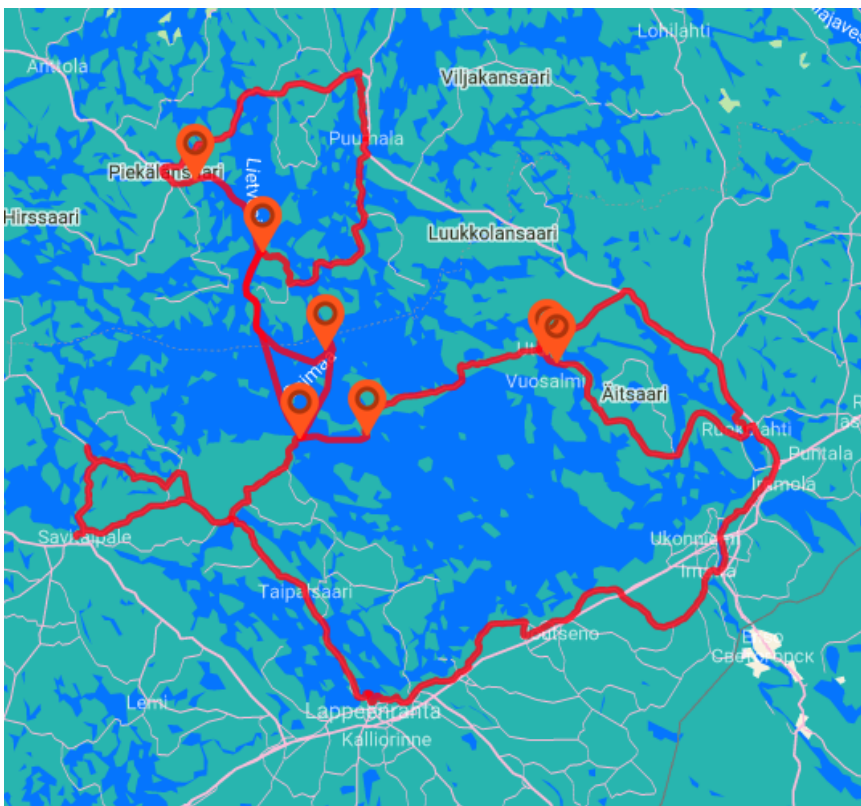
Ristiina on palveluiltaan ja reittivaihtoehdoineen huomioitava kohde.

Pyöräreitin erikoisuus: pyörälautta.

Alueen majoituspalvelut kokonaisuudessaan [täällä](#)



# SAIMAA CYCLING - lauttayhteydet



Saimaan alueella on useita pyöräreittejä, joista Puumalan saaristoreitti on selvitysalueella.



Pyörälautta Norppa II

29. kesäkuuta 2018 · 🌐

PYÖRÄLAUTTAPAIKKA VARATAAN JA MAKSETAAN ETUKÄTEEN VERKOSSA <https://www.matkahuolto.fi/>

Pyörälautta Norppa II liikennöi päivittäin Lintusalosta ja Hurissalosta. Yhteysalukselle mahtuu 20 matkustajaa polkupyöriin. Moottoripyöriä mahtuu kerrallaan enintään kahdeksan. Lauttamatka kestää 40-60 minuuttia sääolosuhteista riippuen.

Aikataulut, tietoa reitistä ja ohjeita lipun istoon:

[http://visitpuumala.fi/pyoraile\\_ja\\_patikoi/saaristoreitti/](http://visitpuumala.fi/pyoraile_ja_patikoi/saaristoreitti/)  
<http://saimaacycling.fi/pyoralautat/>

Lauttahinnat (yhdensuuntainen matka):

- Aikuinen (sis. polkupyörän): 15 €
- Lapsi 0-15 v. (sis. polkupyörän) 10 €
- Moottoripyörän lisämaksu: 5 €

Lintusalon laituri on osoitteessa Nestorinranta, Lintusalontie 1661 A. Laiturin koordinaatit ovat 61° 25,8', 28°00,1'. Hurissalon laituri sijaitsee Kivisalmissa, Hurissalontie 390.

Tiedustelut osoitteesta [tuula.vainikka@puumala.fi](mailto:tuula.vainikka@puumala.fi) tai puhelimitse numerosta 050 562 0706.

Puhelin lautalle p. 050 308 3004, [norppa@puumala.fi](mailto:norppa@puumala.fi) (ei paikkavarauksia).

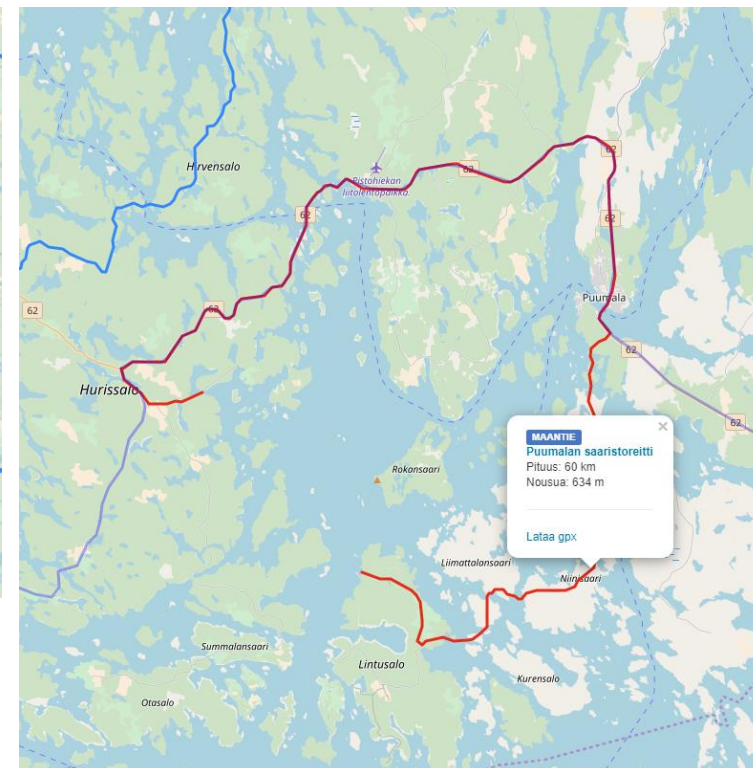
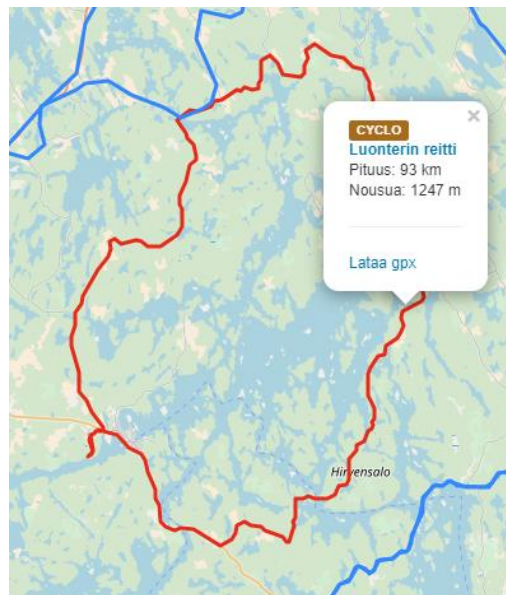
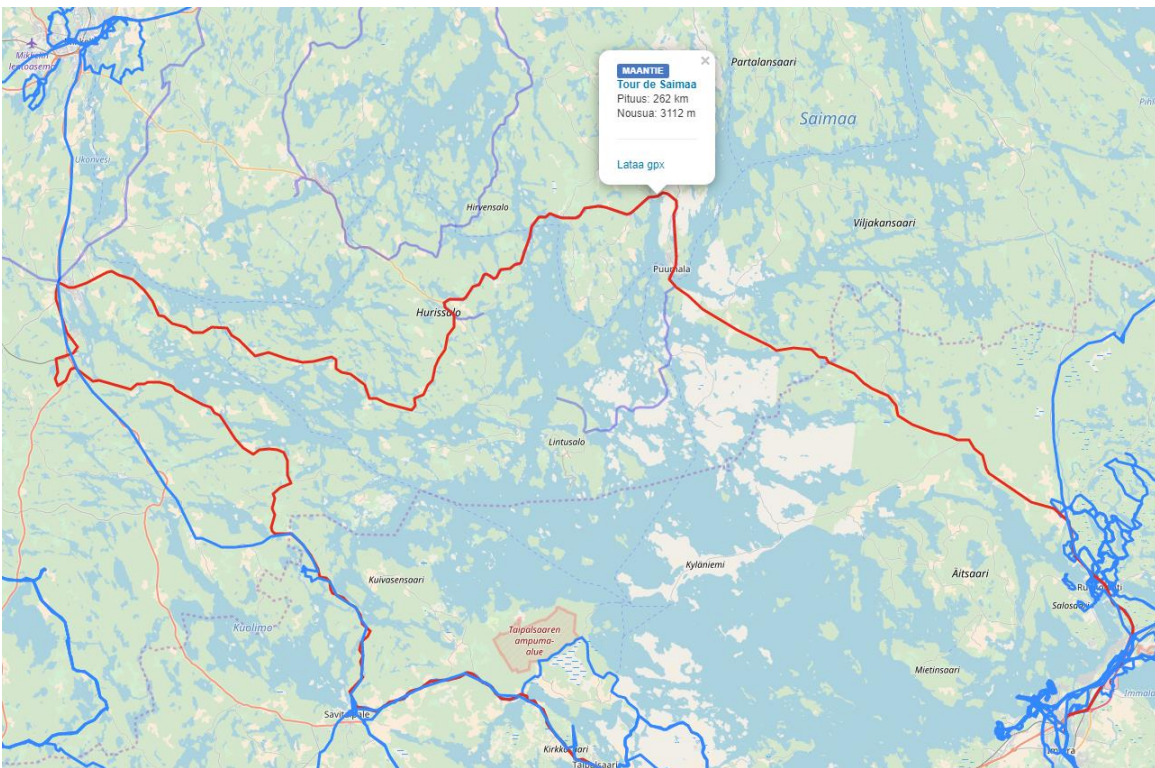
Puumalan saaristoreitiltä pääsee 22.5.2021 alkaen Saimaan saaristoreitille. M/s Rastin lauttapaikka varataan verkossa etukäteen <https://www.matkahuolto.fi/>

RAMBOLL

Saimaa Cycling  
Visit Puumala



# Pyöräilyharrastajien merkitsemiä reittejä



Pyöräilyharrastajien eri karttapalveluihin merkitsemiä pyöräreittejä on paljon.



# 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 toteutettiin keskustelutyypisinä puhelin- tai teams-haastatteluina, joissa käytiin läpi tiettyjä asiakokonaisuuksia. Tarkempi luettelo aiheista on liitteessä 2.

## 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 mutkaisilla ja mäkisillä pikkuteillä.
- Laajempi kooste haastattelun tuloksista on esitetty liitteessä 2.



# Reittien määrittelyt - Pyöräilijätyypit





# 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

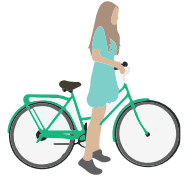
Väyläratkaisut voivat olla keskenään hyvinkin erilaisia riippuen pyöräilijöiden tarpeista ja motiiveista. Pyöräliikenteestä voidaan erottaa eri muotoja, kuten

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



# Moninaiset pyörämatkailijatyyppit ja segmentit

Lähtökohtana pyörämatkailun palveluissa on tunnistaa erilaiset käyttäjät ja heidän tarpeensa. Ainakin seuraavia on löydettävissä myös selvitysalueelta.



## SATUNNAISET PYÖRÄILIJÄT

### MOTIVAATIO:

*Yhdessä oleminen ja tekeminen, luonnosta ja ulkoilusta nauttiminen*

### PIIRTEITÄ:

- Pyörien vuokraus lomalla
- Perheen parissa, lasten kanssa
- Helppous, vaivattomuus  
Pituus: pari tuntia, paljon pysähdyksiä ja taukoja



## LYHYEN PÄIVÄMATKAN PYÖRÄILIJÄT

### MOTIVAATIO:

*Liikunta ja ulkoilu, rentoutuminen*

### PIIRTEITÄ:

- Kotiseudulla, hyväkuntoiset polut ja reitit, merkityt pyöräilyreitit.
- Päivämatkat 30-40 km, useita pysähdyksiä



## PITKÄN MATKAN PYÖRÄILIJÄT

### MOTIVAATIO:

*Nauttivat ajamisesta, maaston muotojen muuttumisesta, ylä- ja alamäistä.*

### PIIRTEITÄ:

- Hyväkuntoiset polut ja tiet, pyöräreitit
- Tour/maantie  
Päivämatkat 50+km, tauot 2 h välein



## AKTIIVIPYÖRÄILIJÄT

### MOTIVAATIO:

*Kunnon ylläpito, elämysten jano, kilpailuhenkisyys, haasteiden hakeminen, adrenaliini*

### PIIRTEITÄ:

- Gravel
- Maasto: XC, enduro, downhill, bikepacking

*“Yhdessäolo, rentoutuminen, nautiskelu, seikkailu, kestävyysurheilu, toiminta, jännitys, rajojen hakeminen...”*





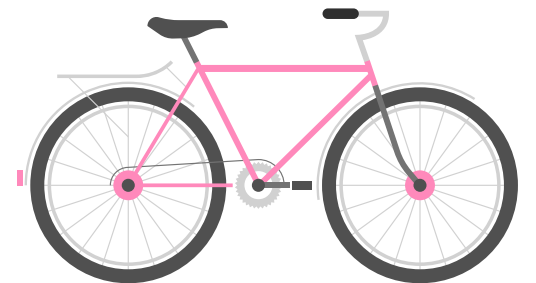


# Haastatteluissa esiin noussut tyypillisen pyörämatkailijan profiili

*Varsinaista tutkimusta ei ole tehty, mutta käsityksemme mukaan tyypillinen matkailija saapuu reitille ensi kertaa. Pääsääntöisesti matkaan kuuluu yöpyminen tai useampi. Valtaosa kiertää reitin päivässä ja yöpyy edeltävän sekä seuraavan yön alueella, tai pyöräilypäivä voi olla osa pidempää viipymää alueella. Myös reitin pienempiin palasiin jakavia ja useammassa kohteessa matkan varrella yöpyviä on jonkin verran.*

*Ikähaitari on ollut laaja ja koronan tuoma kotimaanmatkailun huippukysyntä laajentanut ryhmää, matkailijaprofiili on hyvin monipuolinen. Reitillä ollaan valmiita käyttämään myös rahaa, eikä palveluiden hintatasosta ole juurikaan tullut kriittistä palautetta.*

*Ennen korona-aikaa ja rajoitusten sallimissa rajoissa ulkomaisia matkailijoita on myös ollut kiitettävästi, heissä on suuri kasvupotentiaali tulevaisuudessa, kun pääosin kotimaisten matkailijoiden asioidessa reitti ja palvelut ovat kehittyneet paljon. Euroopasta ja kauempaa lentäen saapuville vuokravälineistö ja valmiit palvelut ovat tärkeitä. Yksi näkyvä ryhmä ovat myös saksalaiset karavaanarit, joiden lomaan kuuluu reitin kiertäminen. Havaintojemme mukaan Venäjältäkin on jo vuosia saapunut Puumalaan joitakin matkailijoita pyöräillen koko matkan Pietarista tai rajalta, ja tämänkin tärkeä kohderyhmä tulee tulevaisuudessa huomioida markkinoinnissa. – **Visit Puumala***





# Reittien määrittelyt - Väylätyypit





# Väylätyypit

Tarkasteltavalla yhteysvälillä pyöräliikenteen väylätyypit voidaan toteuttaa usealla eri tavalla:

- 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 kovapintaisessa maastossa myös kävelyyn.





# A) YHDISTETTY JALANKULKU- JA PYÖRÄTIE



Tavanomaisin pyörätietyyppi. On järkevin vaihtoehto siellä, missä on paljon pyöräliikennettä ympäri vuoden. Maantien tai kadun varressa toteuttamis- ja ylläpitovastuu kuuluu lähtökohtaisesti ko. tien tai kadun ylläpitäjälle. Lähtökohtaisesti väylä on asfaltoitu, valaistu ja talvikunnossapidetty.



Helpottaa arkiliikkumista merkittävästi. Pyörämatkailun kannalta vilkkaan tien varsi ei ole välttämättä miellyttävän ympäristö.





## B) TIEN PIENNAR

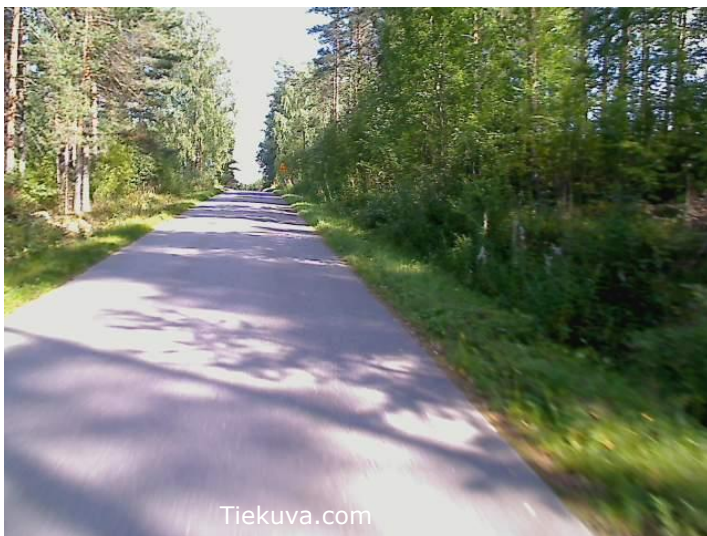
Järkevintä siellä, missä liikenteen määrät ovat kohtuullisia. Jos nykyinen tien luiska on loiva, pientereen leventäminen voi onnistua esimerkiksi päällysteen uusimisen yhteydessä varsin kivuttomasti. Jos ojaluiska on jyrkkä, vaaditaan sivuojien uudelleen kaivamista ja usein myös tiesuunnitelmaa, koska tiealue ei välttämättä riitä.



Siltojen levitykset on huomioitava erikseen. Niitä kannattaisi levittää perusparantamisen yhteydessä, vaikkei itse tietä levennetäkään.



# C) VÄHÄLIIKENTEISET SEKAVÄYLÄT



Pyöräily ajoradalla on turvallista vähäliikenteisillä maanteilla, kaduilla ja yksityisteillä, jotka voivat olla kesto- tai sorapäälysteisiä. Yksityisteillä tulee keskusteltavaksi "käyttökorvaus", eli jos pyöräliikennettä ohjataan yksityistielle, niin lähtökohtaisesti korkeamman tasovaatimuksen perusteella määritetään tieyksiköt, joiden mukaan valtio / kunta maksaa tiekunnalle.



# D) VAATIMATON RAKENNETTU VÄYLÄ



Tässä tapauksessa voisi ajatella lähinnä kantatien varteen rakennettavaksi vaatimattomia väyliä, joita kuitenkin voisi talvella aurata. Ne olisivat pääosin yksityisten toteuttamia ja ylläpitämiä.

Usein osin voi olla tonttietejaksoja. Eniten tarvetta on kylien kohdilla. Elyn rooli on lähinnä antaa lupa toteuttaa väylä, lähtökohtaisesti tiealueen ulkopuolelle. Kunta voisi avustaa rakentamista ja ylläpitoa ja väylä perustuisi sopimukseen. Ne palvelisivat soratie- ja maastopyöräilyä mutta myös arkiliikkumista.





## C) MAASTOREITTI

Maasto- ja soratiepyöräilyyn tarkoitettuja reittejä. Vaativat reittitoimitukset ja vastuullisen ylläpitäjän (todennäköisesti kunta). Osana voi olla yksityisteitä, moottorikelkkailureittejä yms. Voi olla pelkkä polku mutta myös osittain rakennettu tai sorastettu eli kestäväitetty reitti.






Ei sovellu asfaltille tarkoitetuille pyörille. Pitäisi saada sopivia rengasreittejä, jotta palvelisivat matkailjaa parhaiten. Opastukseen kiinnitettävä erityistä huomiota.



# Tavoitetilanteen tarkasteluosuudet



## Pääasiallinen ratkaisu

-  Arkiliikkuminen, erillinen pyörätie
-  Arkiliikkuminen ja pyörämatkailu, leveä piennar
-  Pyörämatkailu, leveä piennar



# Osa 1: Kirkonvarkauden silta – EcoSairila

## Osa 2 ja 3: EcoSairila – Taavelintie – Heinälahti (Rapunieniemi)

- Yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie kantatien varteen, mikä on lähtökohtaisesti Elyn vastuulla.
  - Palvelee vakituisia ja vapaa-ajan asukkaita sekä EcoSairilan alueen työntekijöitä.
  - Heinälahdesta Mikkelin keskustaans yhteensä noin 10 km, joka on hyvin pyöräiltävä matka.
  - Osa 1 on ehkä tärkein, sillä autoliikenteen määrä on suuri ja reitillä on eniten pyöräilypotentiaalia.
  - Osa 2 voi olla em. jatko-osa tai molemmat voisi toteuttaa yhtäaikaan riippuen resursseista.
- Osa 3 on pitemmän aikavälin tavoite
    - Jaksolla on jonkin verran pyöräpotentiaalia
    - Heinälahden päätepiste ratkennee tarkemmassa suunnittelussa
  - Kirkonvarkauden silta on riippusilta ja sitä on käytännössä mahdotonta leventää
    - Jalankulku- ja pyörätielle tarvitaan uusi oma silta, tai jos nykyinen silta on lähivuosina uusimiskunnossa, voidaan rakentaa uusi yhteinen, nykyistä leveämpi silta, jossa on erillinen väylä.
- Pituudet
    - Osa 1 noin 2,5 km
    - Osa 2 noin 3,5 km
    - Osa 3 noin 2,5 km
  - Kustannuksia lisäävät mm.
    - Kirkonvarkauden sillan rakentaminen
    - isot kallioleikkaukset
  - Lisämahdollisuuksina rengasreitit:
    - vesistö sillat Salosaaresta pohjoiseen Tuppuralaan tai Annilansaaresta etelään Kyyhkylään
    - Heinälahdessa reittimahdollisuudet Ristiinaan maantietä pitkin tai pohjoiseen Norolaan, osin yksityis- ja osin maantietä pitkin



## Osa 4: Heinälahti – Parkkila - Anttola

- Heinälahti – Parkkila – Anttola välillä kantatien leveys 8/7 m. Leveys on Väyläviraston poikkileikkausohjeen mukaan riittävä, mutta vain vähimmäistason mukainen.
    - Jos tehtäisiin järeitä tienparannustoimenpiteitä, olisi tavoiteleveys 9/7 m.
  - Mahdolliset pyöräily-yhteydet palvelevat lähinnä lähialueen asukkaita.
- Tässä esitetään tien leventämistä 9/7 metriseksi, eli pientareiden leventämistä, koska
    - Autoliikennettä on kohtuullisen paljon ja tien leventäminen auttaa myös autoliikennettä
    - Erillisen pyörätien rakentaminen ei ole toistaiseksi järkevää pyöräpotentiaalin vähäisyyden takia
    - Pituus olisi 3,9 + 6,4 km
    - Myös EcoSairila - Heinälahti olisi levennettävä kantatien yhtenäisyyden vuoksi.
- Vaihtoehtona on olemassa olevan yksityistiestön käyttäminen ja täydentäminen kevyesti rakennetuilla väylillä, joiden ylläpitovastuu olisi kyläläisillä.
    - Parkkilassa voisi tehdä kantatien suuntaisen kevytrakenteisen polun Parkkilantien ja Väänäläntien välillä. Sen pituus olisi noin 1,2 km. Haasteena on kapeahko Parkkilankosken silta.
    - Sepänkylä – Anttola välillä yksityistiet eli Seppäläntie, Kääriäläntie, Mämojantie ja Hovintie kantatien noin 5 kilometrin matkalla.



# Osa 5: Anttola – Hurissalo

- Anttola – Hurissalo välillä kantatien leveys on 8/7 m. Se on Väylän poikkileikkausohjeen mukaan riittävä, mutta vähimmäistason mukainen.
    - Jos tehtäisiin järeitä tienparannustoimenpiteitä, tavoiteleveys olisi 9/7 m.
  - Kantatien suunnassa tai läheisyydessä ei ole muita teitä merkittävästi.
  - Kantatien vaikutuspiirissä on varsin vähän asutusta.
- Tien leventäminen 9/7 metriseksi on pitemmän aikavälin tavoite, koska
    - Sekä auto- että pyöräliikennettä kohtuullisen vähän
    - Jos Hurissalo – Ristiina -välin pyörämatkailu lisääntyy, voi tämän välin merkitys kasvaa, mutta siltikin tien leventämisen tai muun väylärakentamisen tarve on varsin vähäinen.





## Osa 6: Hurissalo - Pistohiekka

- Hurissalo - Pistohiekka välillä kantatien leveys on 8/7 m. Se on Väylän poikkileikkausohjeen mukaan riittävä, mutta vähimmäistason mukainen
    - Jos tehtäisiin järeitä tienparannustoimenpiteitä, tavoiteleveys olisi 9/7 m.
  - Kantatien vaikutuspiirissä on varsin vähän asutusta, mutta jakso kuuluu Puumalan saaristoreittiin, eli kesäaikaan pyöräijöitä on varsin paljon.
- Tien leventäminen 9/7 metriseksi on pitemmän aikavälin tavoite, koska
    - Sekä auto- että pyöräliikennettä on kohtuullisen vähän.
    - Tien leventäminen on hyvin kallista vesistösiltojen ja pergerosuuksien takia. Tietä on myös levennetty vast'ikään ojaluiskia jyrkentämällä eli lisäleventäminen olisi varsin suuri tehtävä.
- Saaristoreitin vaihtoehtoinen yhteys voisi kulkea Jännie-mentietä sekä Lylymäentietä ja sen jatketta pitkin.
    - Yhteys korvaisi kantatien noin 7 kilometrin matkalla.
    - Tiet ovat yksityisteitä ja vaatisivat kunnostusta ja kunnossapidon nostamista.
    - Hurissalon kauppa jäisi reitin sivuun.
  - Vaihtoehtoisen reitin käyttöönottoa suositellaan kuitenkin niin, että kantatie asfalttipintaisena jää vaihtoehdoksi.

## Osa 7: Pistohiekka – Luukkosenkylä (Puumala)

- Pistohiekka – Luukkosenkylä - välillä kantatien leveys 7,5/6,5 m. Se on Väylän poikkileikkaus-ohjeen mukaan alle vähimmäistason (8/7).
  - Jos tehtäisiin järeitä tienparannustoimenpiteitä, tavoiteleveys olisi 9/7 m.
- Kantatien vaikutuspiirissä on varsin vähän asutusta, mutta jakso kuuluu Puumalan saaristoreittiin ja Pistohiekka on hieno paikka, joten kesäaikaan pyöräijöitä on varsin paljon.
- Tässä esitetään tien leventämistä 9/7 metriseksi, koska
  - Vaikka autoliikennettä on vähän, pyöräliikennettä on varsin runsaasti kesäaikaan.
  - Pistohiekan matkailullinen merkitys todennäköisesti kasvaa.
  - Tietä on myös levennetty vast'ikään ojaluiskia jyrkentämällä, joten lisäleventäminen on varsin suuri tehtävä, vaatii mm. tiesuunnitelman laatimisen.
- Vaihtoehtoisena reittinä olisi useita olemassa olevia pikkutietä ja polkuja.
  - Palvelee rengasreittiä, mutta mahdollistaisi esimerkiksi Puumalasta lähtevän ja sinne päättyvän lenkkimäisen pyöräilyn Pistohiekalle.
  - Erityisesti maasto- ja soratiepyöräilyyn
  - Vaatii reittitoimituksen ja ylläpitäjän, todennäköisesti kunta
  - Kustannuksia lisää teiden ja polkujen parantaminen



# Taajamien kohdat ja niiden lähialueet sekä osa 8

- Mikkelissä on ydinkeskustasta Kirkonvarkauden sillalle olemassa olevia vaihtoehtoisia reittejä. Niiden opastaminen sisältyy koko taajaman pyöräviitoitukseen.
- Jos pyöräreittejä opastetaan Hurissalon ja Puumalan sekä Ristiinan suuntiin, niille kannattaisi valita yhteinen lähtöpiste. Onko se torilla, Kenkäverossa vai ehkäpä Moision aluelle, jää se jatkosuunnittelussa mietittäväksi.
- Anttolassa ja Puumalassa on olemassa hyvät pyörätiet taajaman sisällä. Pitempimatkainen pyörämatkailuliikenne ohjataan niiden kautta.
  - Samalla pyöräilijät ohjataan taajamien palvelujen äärelle.
- Puumalan pohjoispuolella Saaristoreitti on ohjattu yksityistielle (Lampilantie). Se on jatkossakin suositeltava reitti erityisesti siksi, että se ohjaa liikennettä pois kantatieltä (osa 8).
- Puumalassa torilla on opaskartta ja muuta infoa, siellä voisi olla myös lisäinfoa pyörämatkailusta.
- Anttolan keskustassa kiertoliittymän vieressä on opaskartta, niin sen yhteyteen voi lisätä pyörämatkailun infoa.

# Opastuksen keinoja 1

Opastamisella on useampia tarkoituksia:

- 1) Tärkein ominaisuus on ohjata pyöräilijä edullisinta / järkevintä reittiä pitkin
- 2) Opasteet kertovat muillekin tiellä liikkujille, että reitillä on todennäköisesti pyöräilijöitä
- 3) Opasteet ovat "mainoksia" eli hoksattavat liikkujia, että alueella on pyöräliikenteen reitti ja todennäköisesti kokemisen arvoisia paikkoja ja palveluja.

## Lähtö- ja solmupisteet

Yleensä monipuolisten pyörämatkailupalvelujen yhteydessä. Alueella ainakin infopiste, jossa kartta, yleistä tietoa alueesta sekä ensiapu- ja hätäpuheluohjeita. Suomen kielen lisäksi harkittava muitakin kieliä: ruotsi, englanti ja venäjä.

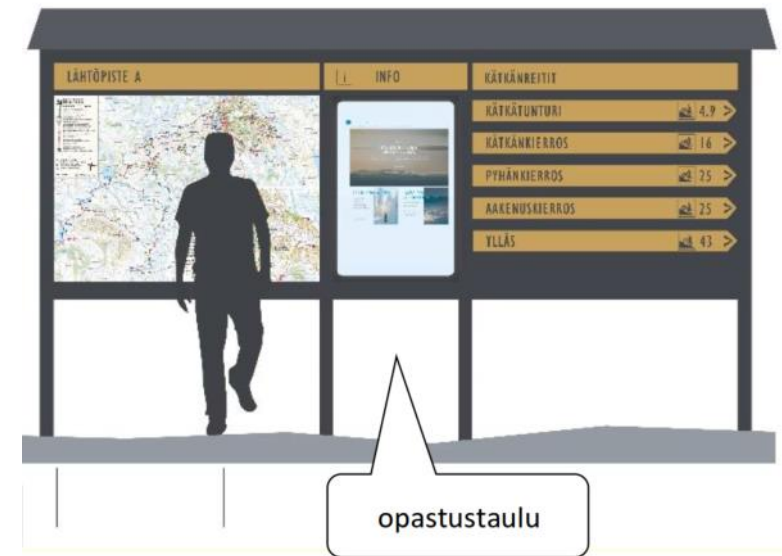
## Viitoitus

Viitoitus tulee olla lähtökohtaisesti tieliikennelain mukaisia siellä, missä on yleistä liikennettä. Käytössä:

- viitat,
- suunnistustaulut,
- etäisyystaulut ja
- paikannimikilvet.

Suunnistustaulua F21.2 voi erityisesti käyttää siellä, missä ei ole erillistä pyörätietä.

Tunnuksina voi käyttää myös yksilöllisesti määritettyjä tunnuksia



F19 Jalankulun viitta



F20.1 Pyöräilyn viitta



F20.2 Pyöräilyn viitta



F21.1 Pyöräilyn suunnistustaulu



F21.2 Pyöräilyn suunnistustaulu



F22 Pyöräilyn etäisyystaulu



F23 Pyöräilyn paikannimi



# Opastuksen keinoja 2

Opastukseen liittyvien liikennemerkkien lisäksi käytössä voisi olla solmupisteissä ja tieliikennealueiden ulkopuolella tukevia elementtejä.

Digitaalisten keinojen käyttö on yksi tärkeimmistä tavoista, kun informoidaan pyöräreiteistä matkailijoille.

## Fyysiset elementit

Opastukseen liittyen voi liikennemerkkien ja infopisteiden lisäksi olla tukevia elementtejä, kuten reitin

- porttiaiheita ja
- pyloneita tai vastaavia

Portit toimivat parhaiten alkupisteissä, joissa ne kuvastavat matkalle ja seikkailuun lähtöä.

Pylonit voivat olla samantyyppisiä, mitä käytetään yleensä palvelujen liittymissä tai pihoidilla. Se lähinnä viestii kaikille liikkujille, että vierestä menee merkittävä matkailullinen pyöräreitti.

Tärkeää on, että tulevat elementit ovat samaa muoto- ja värikieltä kuin muukin markkinointi.

## Digitaalisuus

Some ja muut digitaaliset välineet ovat tehoikain tapa mainostaa palveluja tuleville kävijöille, informoida jo paikalla oleville ja pyytää palautetta matkan jälkeen.

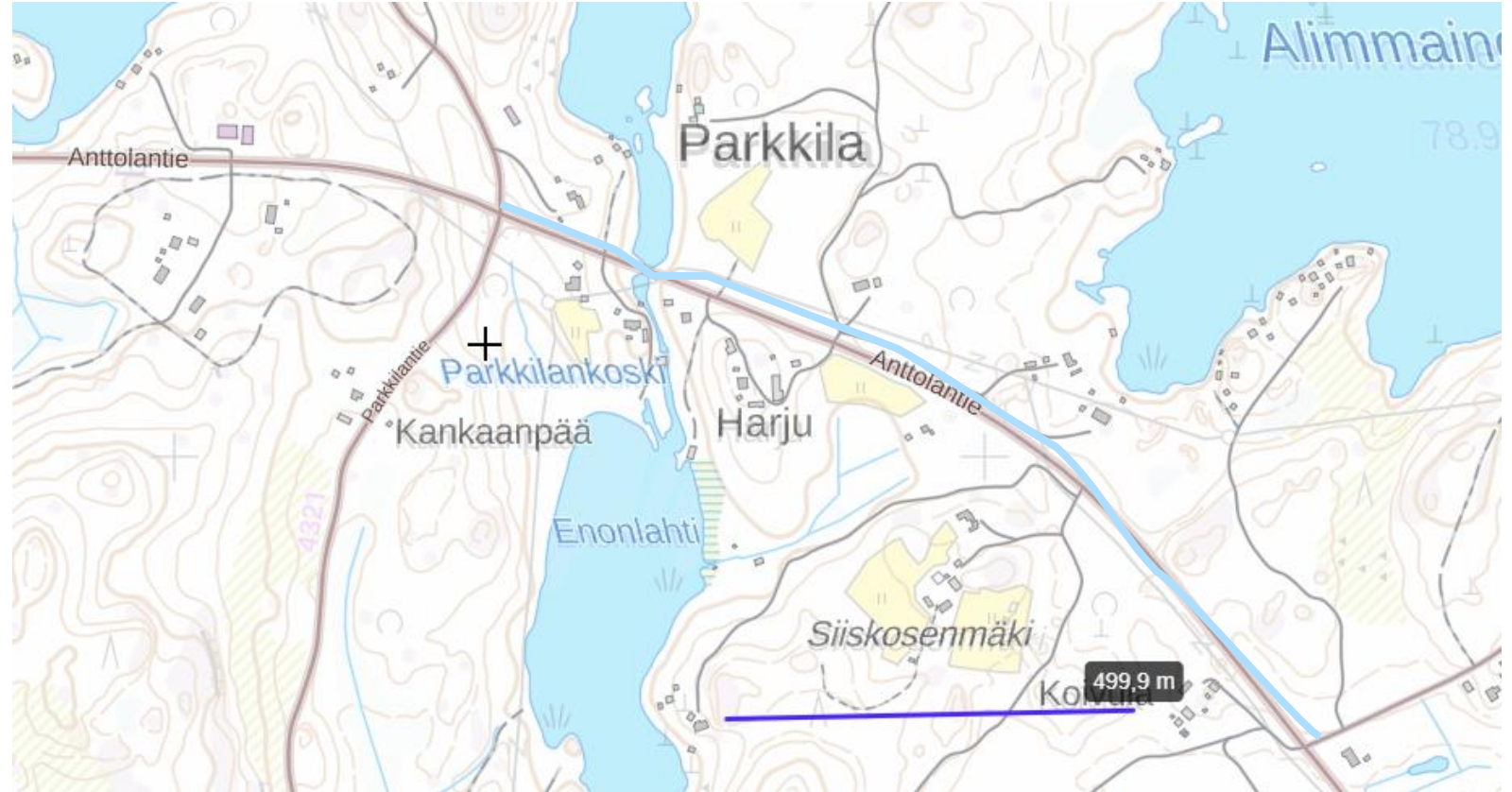
Joukkoistamisella voisi kerätä tietoa reittien kunnosta, mikä helpottaa kunnossapitoa.



# ESIMERKKIKOhteita

## Parkkila

- Vaatimaton rakennettu väylä, osin tonttitietä
- Joen kohdalla kantatiesillan kautta (nyk. kapea)
- Yhdistäisi alueen vilkkaimmat tieliittymät
- Pituus noin 1,3 km
- Palvelisi erityisesti kyläläisiä mutta myös kantatien suuntaista pyöräilyä

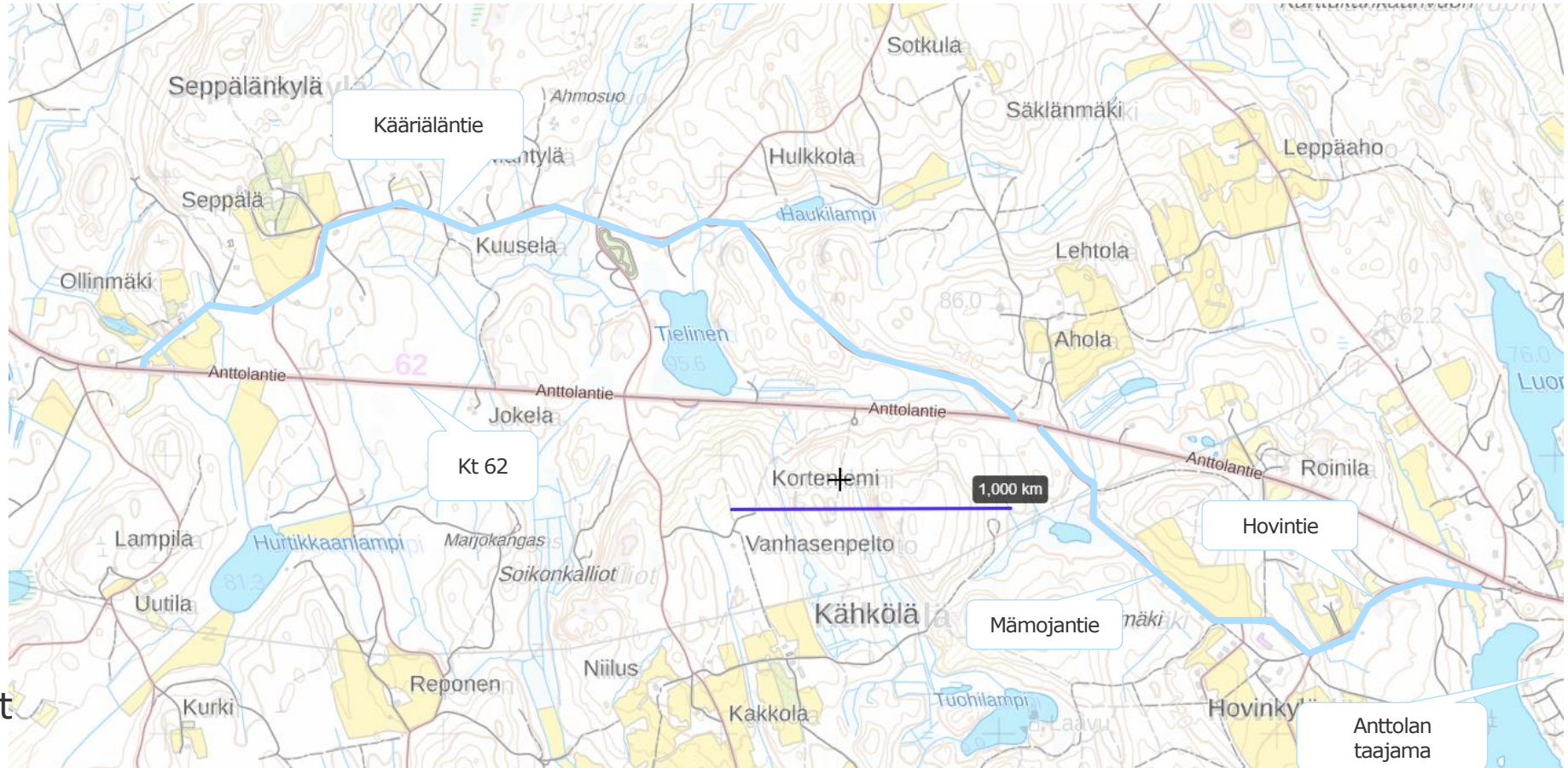




# ESIMERKKIKOHTTEITA

## Anttolan länsipuoli

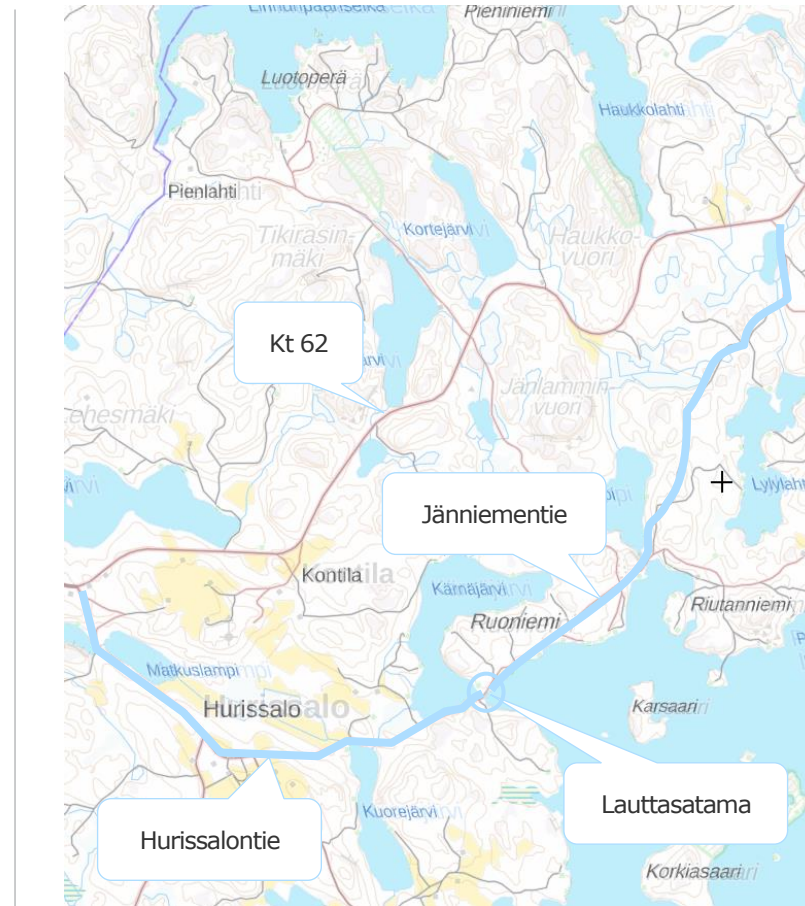
- Yksityistiet muodostavat vaihtoehdoisen reitin
- Hovintie/Mämojantie (yt, sora)
- Kääriäläntie (yt, sora)
- Lähtee nykyiseltä jk+pp-väylältä ja alikulusta
- Pikkupätkä (100 m) kantatietä
- Yhteys 6 km, kantatietä pitkin 5 km
- Ei opasteta erikseen maastossa, koska tiet ovat sorapäällysteisiä



# ESIMERKKIKOhteita

## Hurissalo

- Hurissalontie (mt, pääosin asfaltti)
- Jänniementie (yt, sora)
- Oikaisevat reittiä pois kantatieltä ja miellyttävämpi ympäristö
- Palvelee rengasreittiä, nykyään reitti ohjattu Hurissalontien kautta
- Kustannuksia Jänniementien parantamisesta

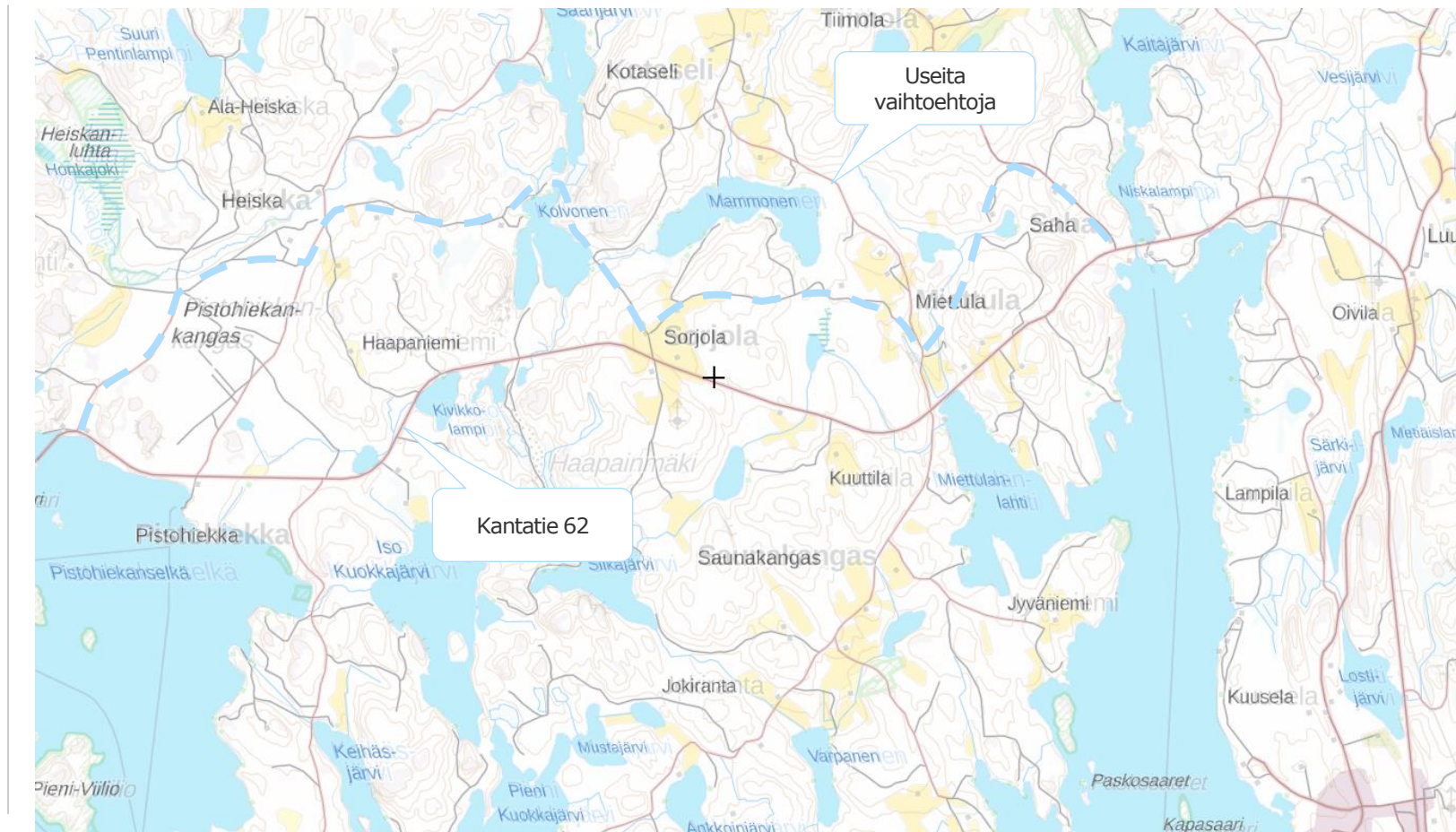




# ESIMERKKIKOHTTEITA

## Pistohiekka - Puumala

- Useita olemassa olevia pikkutietä ja polkuja
- Palvelee myös rengasreittiä
- Maasto- ja soratiepyöräilyyn
- Vaatii reittitoimituksen ja ylläpitäjän
- Kustannuksia lisää
  - Teiden ja polkujen parantaminen



# 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 pyöräliikenteen ja pyörämatkailun kehittämistä, sekä työn yhteydessä järjestettyyn konsultin sisäiseen asiantuntijatyöpajaan.

Teema	Kehittämistoimen kuvaus	Vastuutaho
<b>Yhteistyön kehittäminen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• ”Pyöreän pöydän” yhteistyöryhmän perustaminen</li><li>• Yhteistyöverkostot matkailutoimijoiden kesken (yhden ei tarvitse tuottaa kaikkea, riittää kun on sopiva kumppani)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Puumalan kunta</li></ul>
<b>Reittien kehittäminen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Reittien opastus koko matkan, reitin varrelle sijoittuvien kiinnostavien kohteiden ja esim. maastoreittien linkitys mahdollisimman hyvin</li><li>• Turvallisuus (Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaiset päällystetyt piennarlevyydet)</li><li>• Väylien vaatavuustason esittäminen (topografia, käyttäjäprofiilit huomioiden)</li><li>• Vaihtoehtoisten reittien tarjoaminen vilkkaimpien väylien rinnalla</li><li>• Väylien riski-/turvallisuusindeksointi Koululiitun tapaan</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Kunnat</li><li>• Asiantuntija-apua ELYltä</li></ul>
<b>Saavutettavuus</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Digitaalinen keskitetty opastus (nettisivut, ”mitä, miten, minne”, reittiselostus, QR-koodit reiteillä)</li><li>• Fyysinen opastus (reittiselostus ja merkinnät maastossa, opasteet ja kyltit, pysäköintipaikat, palvelut)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Matkailuorganisaatiot</li><li>• Kunnat</li></ul>
<b>Oheispalveluiden kehittäminen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Palveluiden paketointi ja yhteistyöverkostot (esim. majoitus + aktiviteetti + kuljetukset)</li><li>• WC esim. 50 kilometrin välein reitin varrelle, vesipisteet, akkujen ja älylaitteiden latauspaikka, kartta mainituista palveluista</li><li>• Parkkipaikka päiväkävijöille esim. Pistohiekan läheisyyteen</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Palveluyritykset</li><li>• kunnat</li></ul>
<b>Markkinointi ja brändi</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Pyöräilijäystävällisyys-konseptin hyödyntäminen palveluissa</li><li>• Reitistön nettisivut ja selkeän etukäteistiedon tarjoaminen</li><li>• Brändin rakentaminen, tarinallistaminen</li><li>• Brändin ja reitistön markkinointi eri kanavissa (verkko, Matkamessut, some ym.)</li><li>• Kansainvälinen markkinointi esim. Venäjän ja Keski-Euroopan suuntaan</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Matkailuorganisaatiot</li></ul>



# 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:

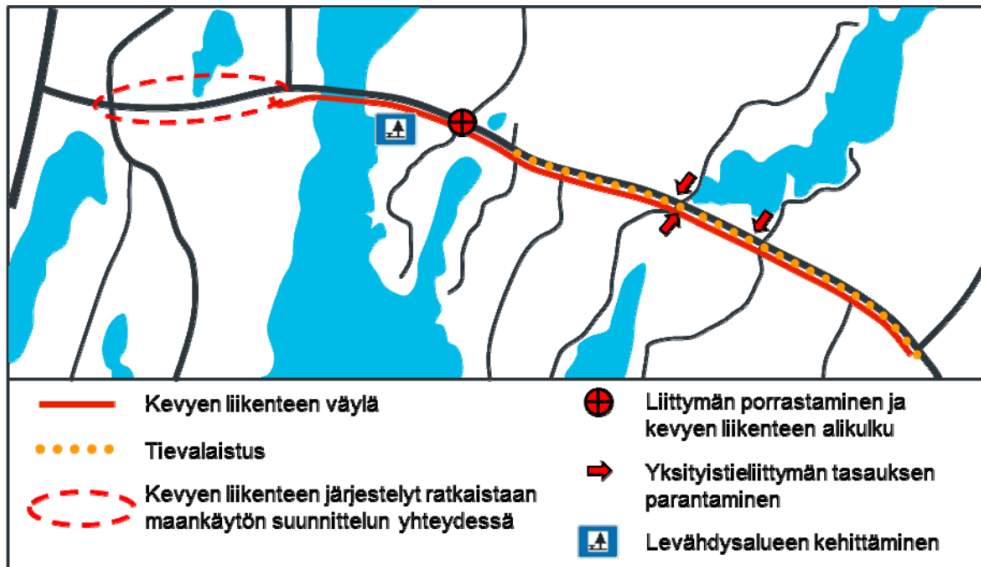
- Saaristoreitin opastaminen
- Kirkonvarkauden siltä – EcoSairila –välin jalankulku- ja pyörätien suunnittelu ja rahoituksen järjestäminen
- Sorateiden kesäajan kunnossapidon tehostamisen mahdollisuuksien selvittäminen
- Matkailupyöräreittien kehittäminen
  - Yksityisteiden käytön vahvistaminen
  - Pistohiekan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

# Kustannusarvioita

- (I) kiireellisimmät hankkeet
- (II) tavoiteltava
- (III) pitkän aikavälin tavoite

## Osa 1 Kirkonvarkaus – EcoSairila (I)

- 2021 laadittu toimenpideselitys (ELY / Sito-Kuopio)
- Jk+pp-väylä 2,6 km, vesistösilta ja yksi alikulku sekä liittymä- yms. järjestelyt
- Yhteensä 9,4 M€ (nykyhinnalla)



## Osa 2 ja 3 EcoSairila – Taavelintie – Heinälahti (Rapuniemi) (II)

- Jk+pp-väylä 3,5 + 2,5 km ja liittymä- yms. järjestelyt
- Kallioleikkaukset ja vesistöjen läheisyydet lisäävät kustannuksi
- Kustannusten suuruusluokka 2,5 – 3 M€

## Osa 4 Heinälahti – Anttola (III)

- Pituus olisi 3,9 + 6,4 km, 3 pienehköä siltaa
- Kantatie levennys 1 m
- Kustannusten suuruusluokka 1,5 M€
- Käytännössä myös EcoSairila –Heinälahti –väli on levennettävä yhtenäisyyden vuoksi 6 km
  - Kustannusten suuruusluokka 1,0 M€



# Kustannusarvioita

- (I) kiireellisimmät hankkeet
- (II) tavoiteltava
- (III) pitkän aikavälin tavoite

## Osa 5 Anttola – Hurissalo (III)

- Pituus 14 km, yksi iso silta (Väätämonsalmi)
- Kantatie levennys 1 m
- Vaatii tiesuunnitelman
- Kustannusten suurusluokka 2,0-2,5 M€ ilman sillan leventämistä / uusimista

## Osa 6: Hurissalo – Pistohiekka (III)

- Pituus 13 km
- Kantatien levennys 1 m
- Vaatii tiesuunnitelman
- Kustannusten suurusluokka 2,5-3,0 M€, sillat, leikkaus- ja pengerjaksot lisäävät kustannuksia

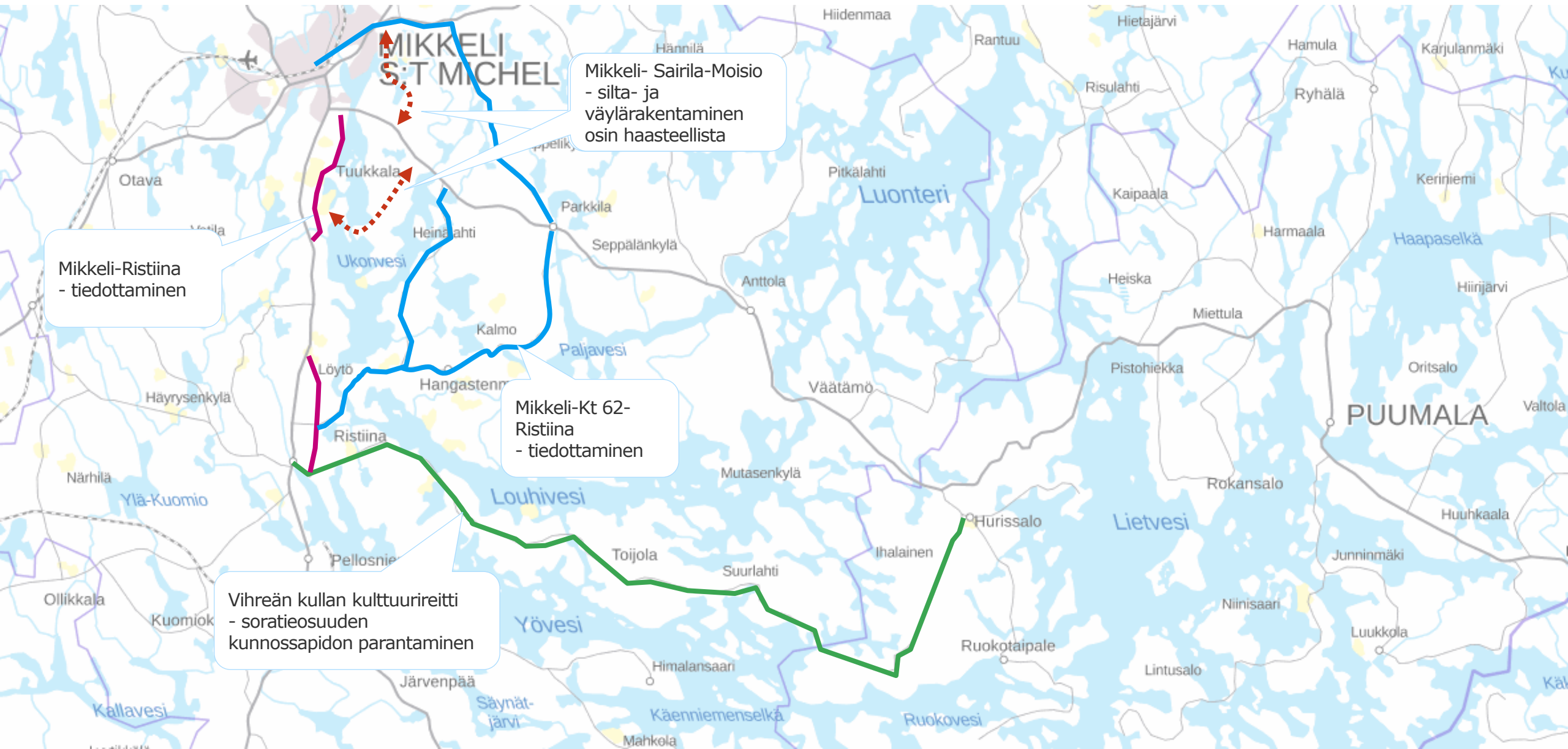
RAMBOLL

## Osa 7 Pistohiekka – Puumala (II)

- Kantatien leventäminen 1,5 metrillä 10,5 km
- Vaatii tiesuunnitelman
- Yksi vesistösilta, pienehkö 13 m pitkä, levennettävä myös
- Paljon maaleikkauksia ja pengerryksiä, muutama kallioleikkaus
- Kustannusten suurusluokka 2,5 – 3 M€

Kantatiehen liittyvien toimenpiteiden kokonaiskustannus on 25 miljoonan euron suurusluokkaa. Sorapäällysteisten teiden tai polkujen kunnostamiskustannuksia ei ole arvioitu. Lisäksi yksityisteiden mahdollinen käyttö lisää vuotuisia kunnossapitokustannuksia, joista on sovittava.

# Muita täydentäviä reittimahdollisuuksia



MIKKELI  
S:T MICHEL

Mikkeli- Sairila-Moisio  
- silta- ja  
väylärakentaminen  
osin haasteellista

Mikkeli-Ristiina  
- tiedottaminen

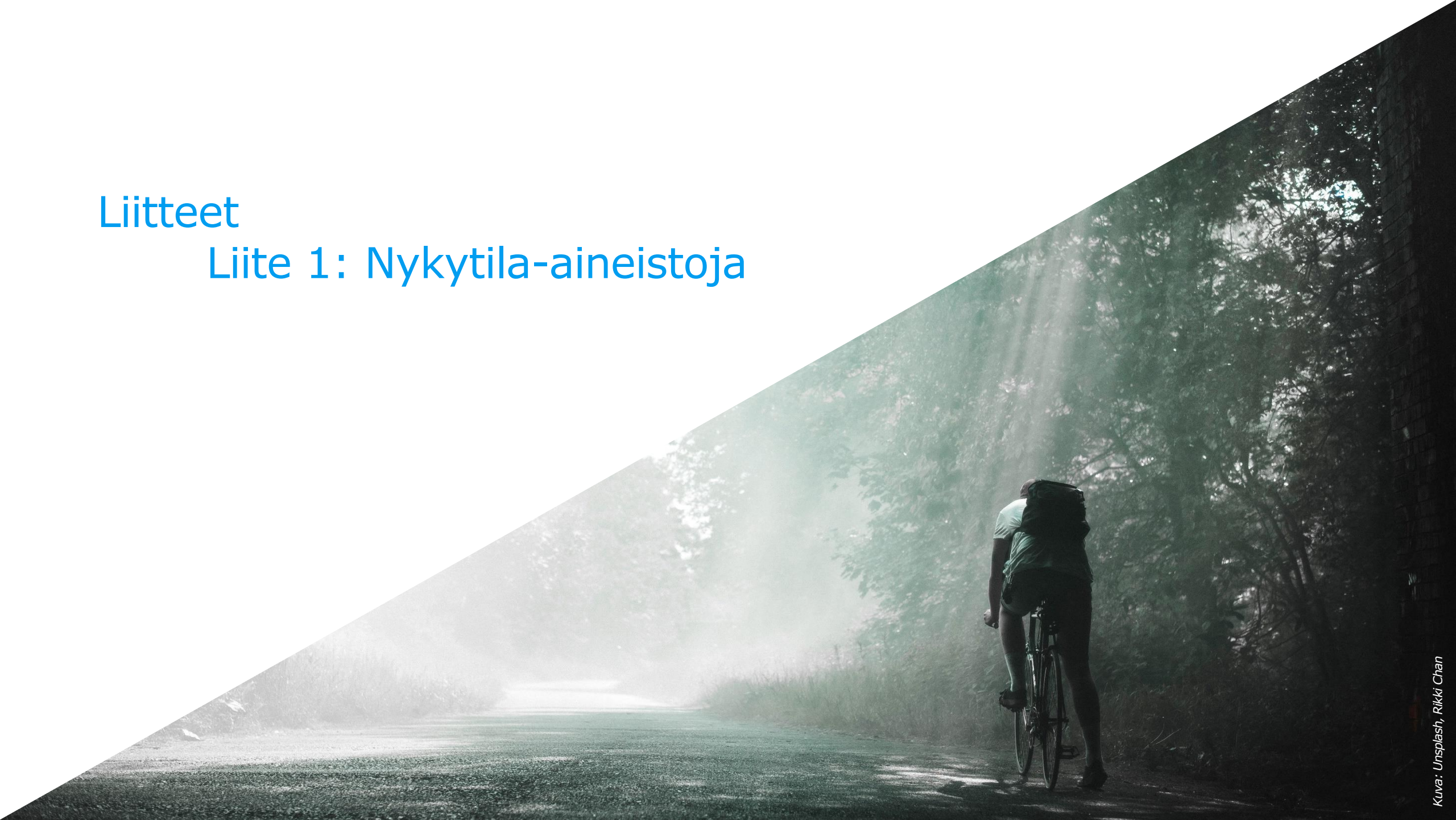
Mikkeli-Kt 62-  
Ristiina  
- tiedottaminen

Vihreän kullan kulttuurireitti  
- soratieosuuden  
kunnossapidon parantaminen



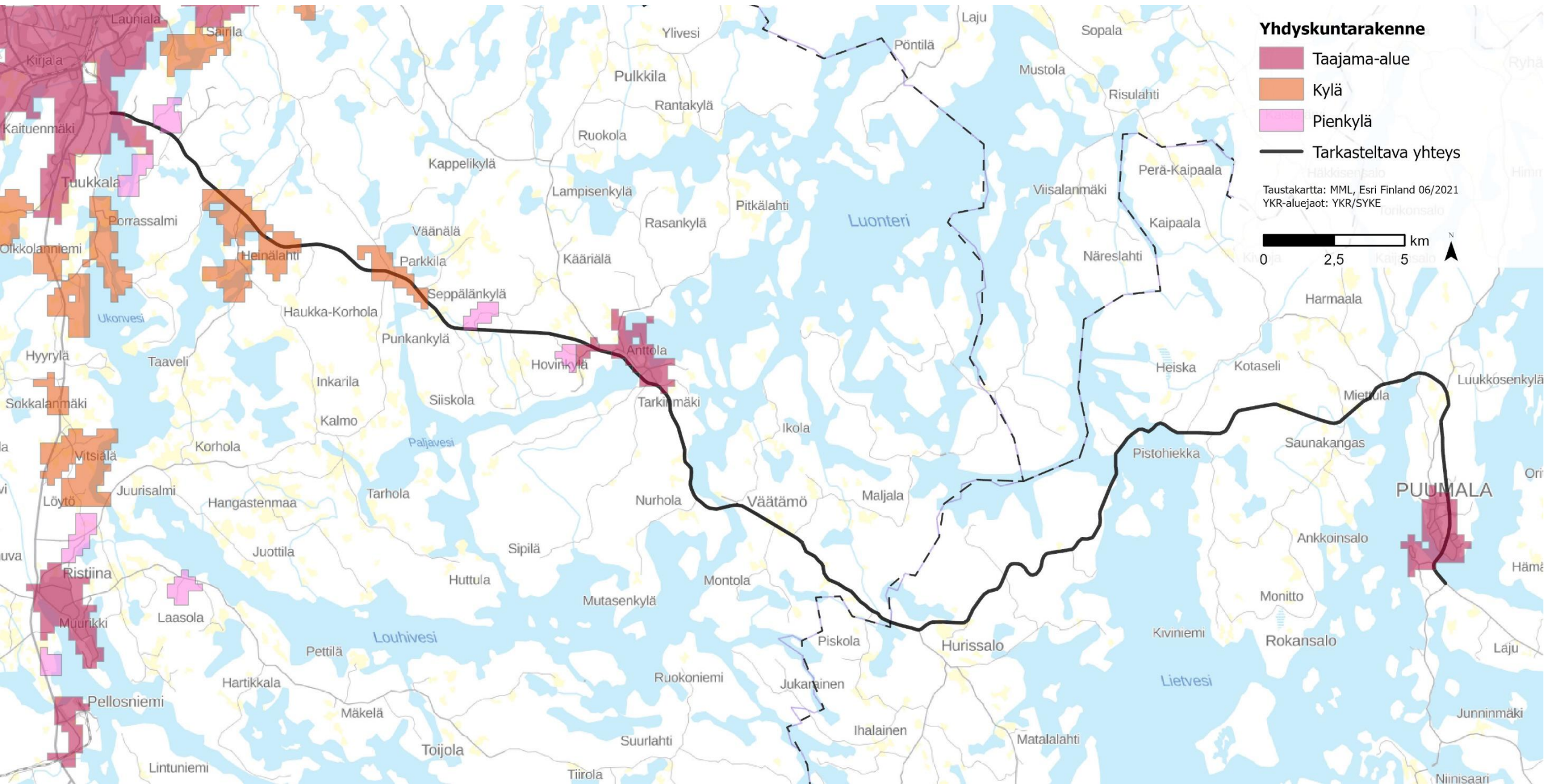
Liitteet

Liite 1: Nykytila-aineistoja



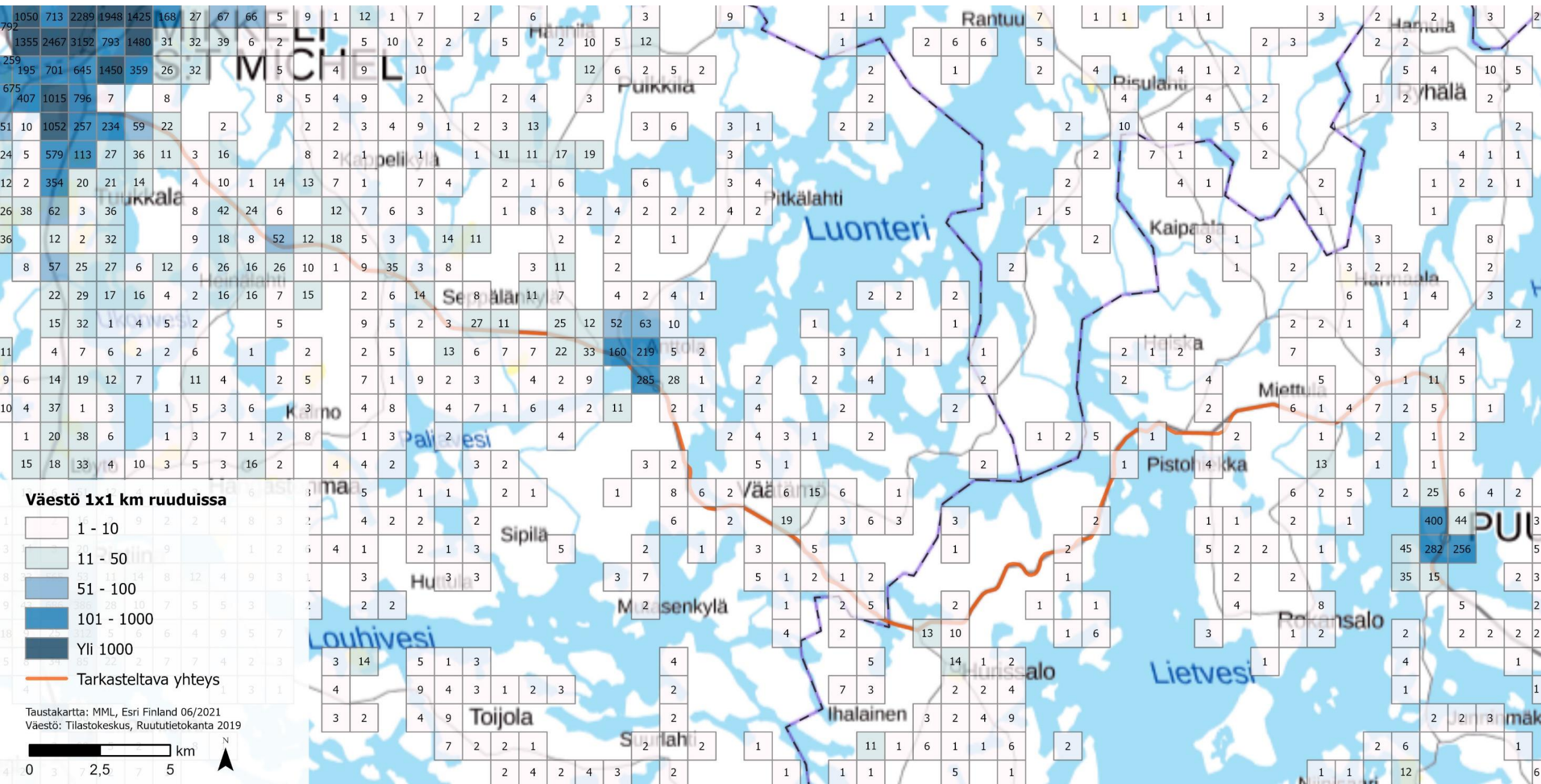


Suurin osa väestöstä sijoittuu Mikkelin, Anttolan ja Puumalan taajamiin – matkan varrella on myös muutamia kyliä ja pienkyliä. Hieman kauemmas sijoittuu Ristiina ja sen lähikylät.



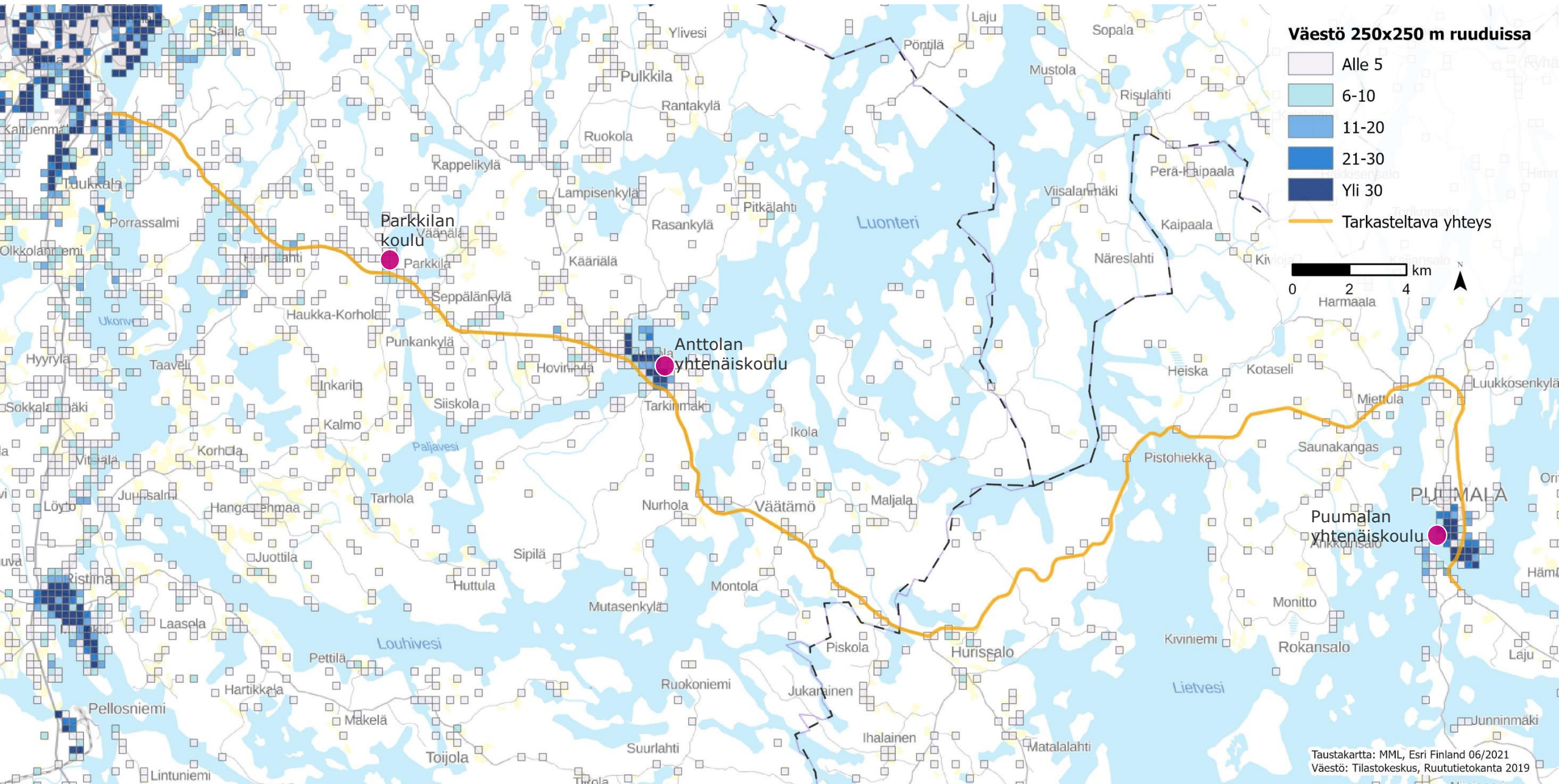


# VÄESTÖ



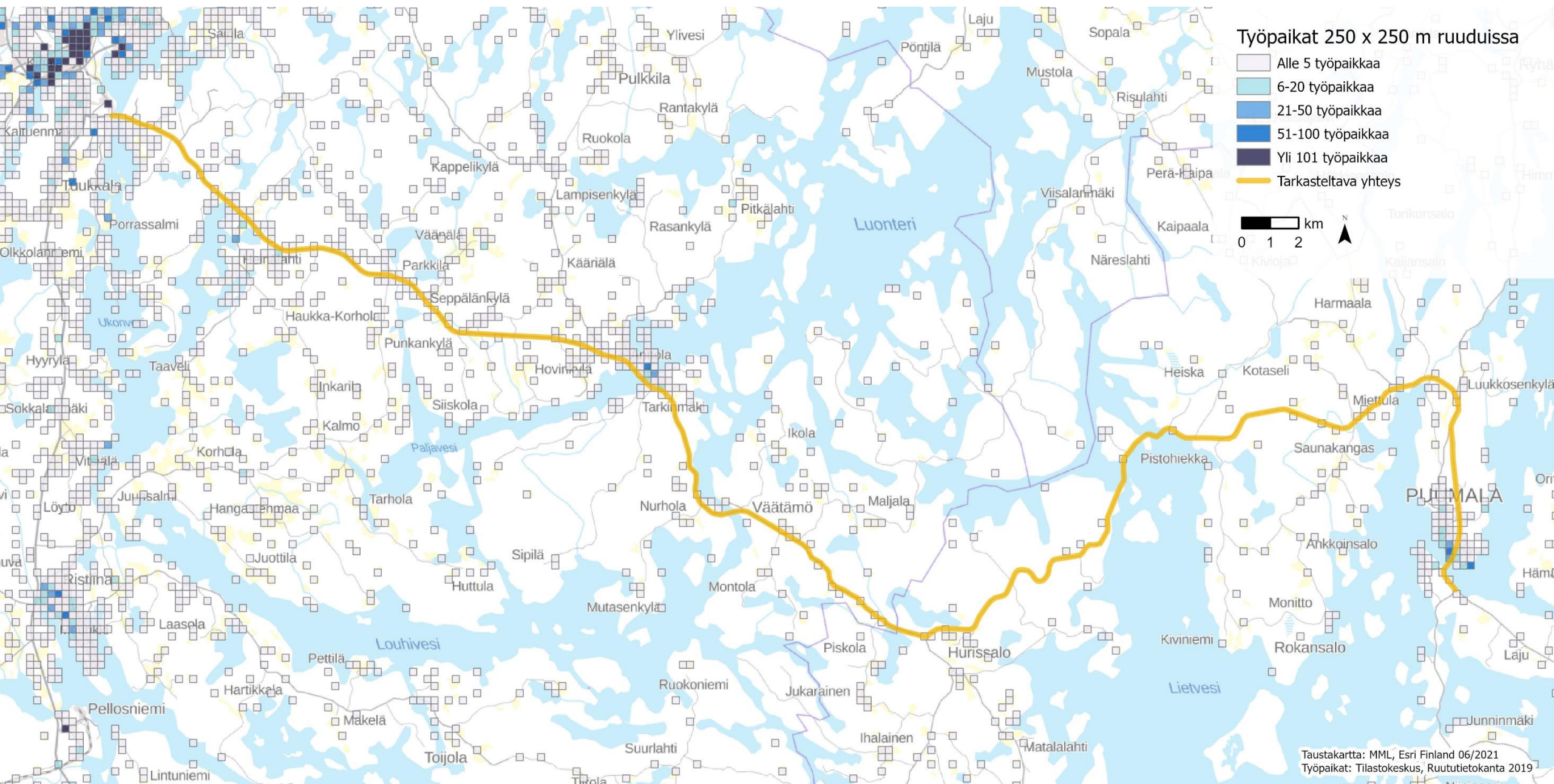


Tarkemmalla mittakaavalla katsottuna väestö sijoittuu nauhamaisesti kantatien ja pienempien tieyhteyksien varrelle sekä hieman hajanaisemmin myös vesistöjen ääreen.





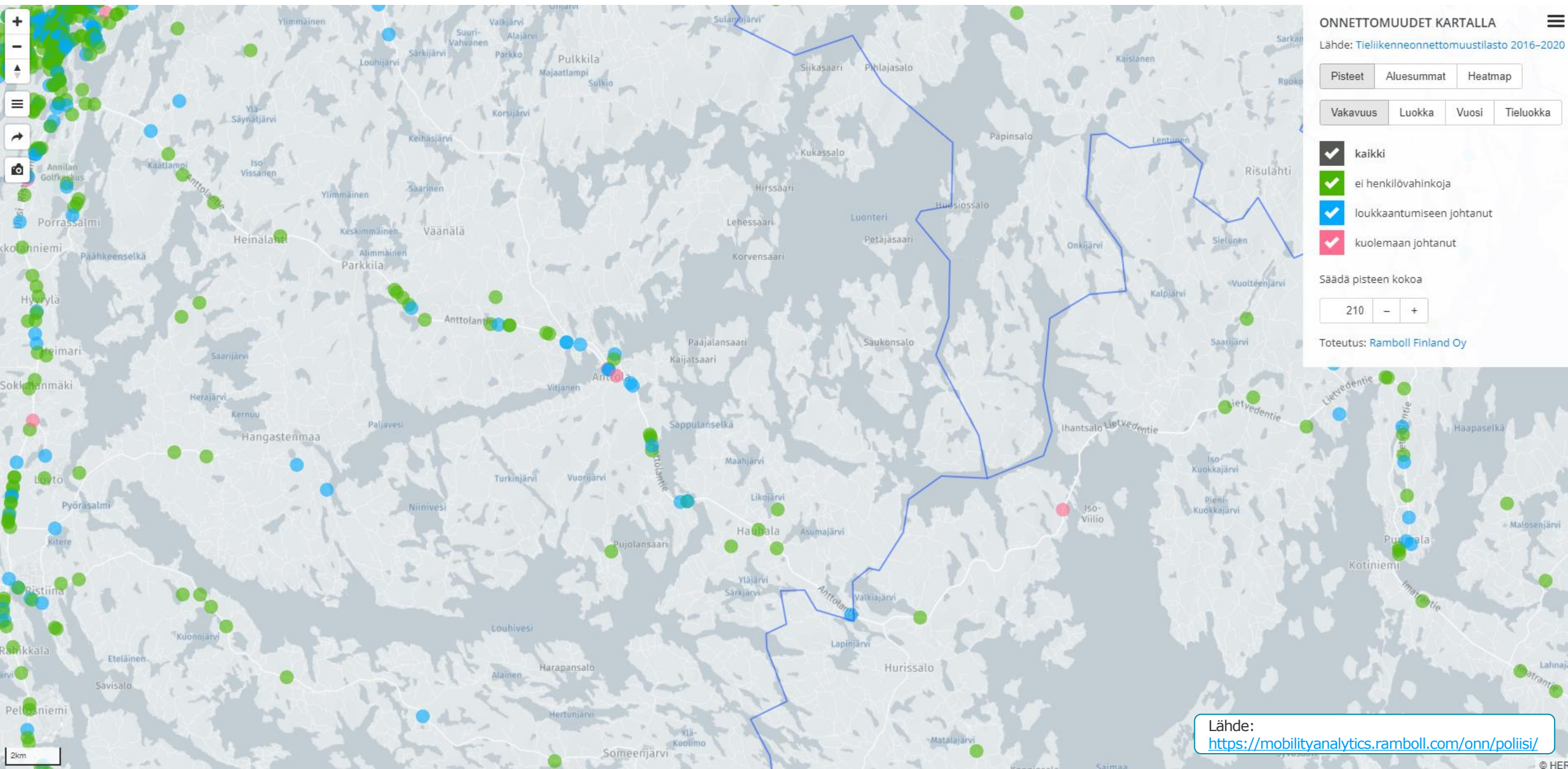
# TYÖPAIKAT





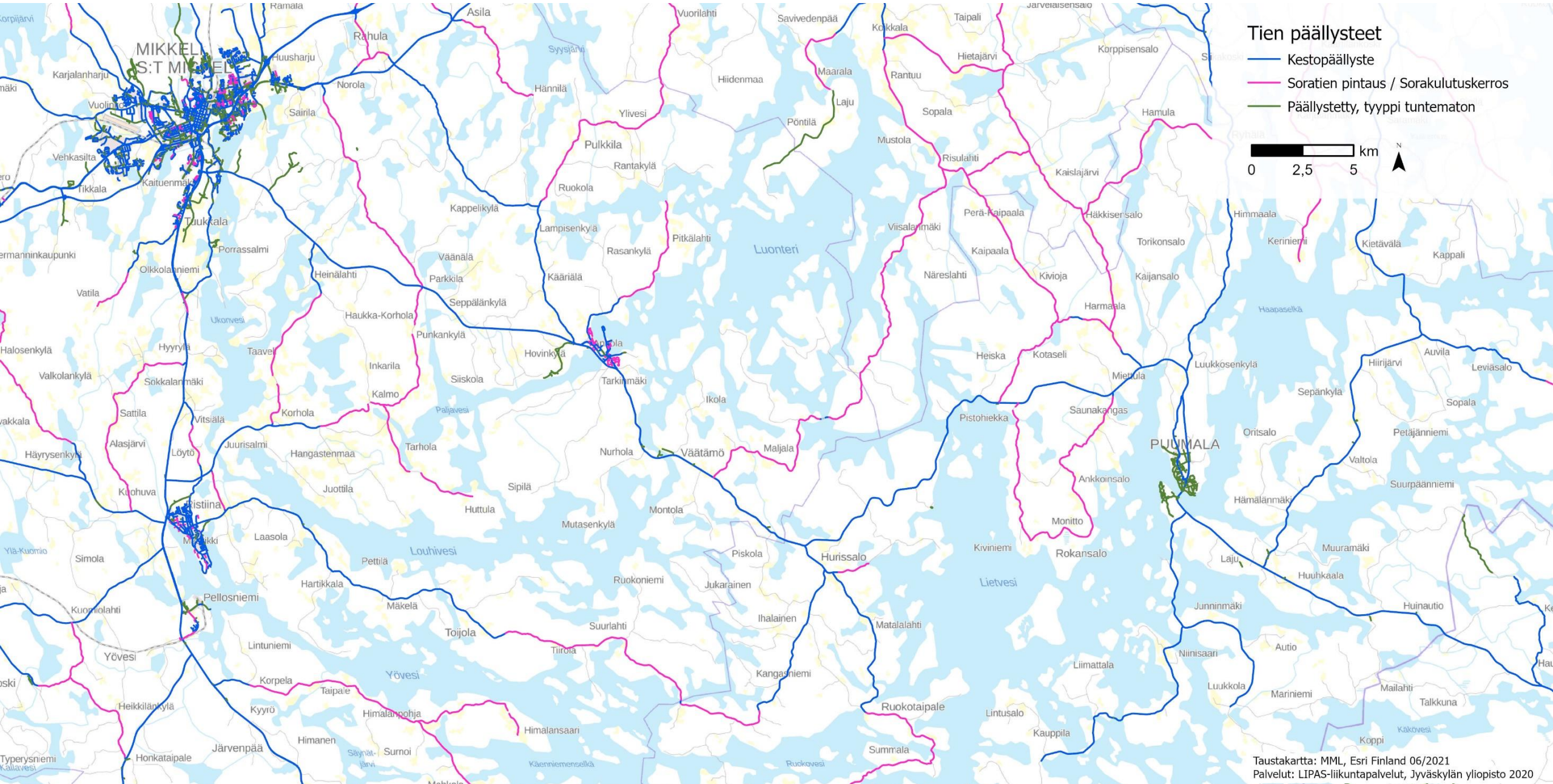
# ONNETTOMUUDET V. 2016-2020

Tarkastelualueella kt 62 ei ole sattunut jalankulkija- tai pyöräilyonnettomuuksia viimeisimpien viiden vuoden aikana.





# PÄÄLLYSTEET





Liitteet

Liite 2: Haastattelut





# Organisaatioiden haastattelupohja

## Haastatteluiden painotus on infrassa, mutta muutkin tekijät huomioidaan.

- **Keskeisimmät kriittiset kohdat**/tarpeet matkailijalle tai vapaa-ajan pyöräilijälle (ennen – aikana – jälkeen matkan). Miten tarpeisiin vastaaminen toteutuu?
  - Vapaa-ajan pyöräilyn kehittämisen esteet ja realiteetit
- **Haastattelu kartan avulla:** tärkeimmät kehitettävät reitit ja palvelut
  - **Olemassa olevat reitit**
  - **Reittien haasteet ja kehittämistarpeet**
  - **Palvelut ja muu infra** (huolto, pyöräily-ystävällisyys, tiedon löytyminen ym.)
  - Reittien lähtöpaikat ja niiden selkeys
  - Toistaiseksi hyödyntämättömät paikalliset "helmet" eli kohteet, joita voisi kehittää ja markkinoida erityisesti pyöräilyyn?
  - Muuta?
- **Tyypillisen matkailijan profiili** (motiivit matkalle, matkan kesto ja pituus, kokoonpano, muut taustatiedot, jos tietoa varsinaisesti pyöräillen matkalla liikkuvista)
- **Viestintä:** Mistä kanavista on tarjolla tietoa alueen pyöräilyreiteistä ja pyöräilyn mahdollisuuksista?
- **Eri käyttäjäryhmien näkökulma:** millä keinoilla voidaan houkutella kauempaa saapuvien pyörämatkailijoiden lisäksi paikalliset asukkaat ja mökkeilijät käyttämään alueen pyörämatkailureittejä ja -palveluita?
- Ovatko tietoisia valtakunnallisesta **Tervetuloa pyöräilijä** -tunnuksesta? Ovatko harkinneet sen käyttöönottoa, jos kriteerit täyttyvät?
- Mitkä ovat näkökulmat uusien **matkailupalvelujen** syntymisestä? Onko syntymässä jotain uutta? Tai onko jo vahvoja palveluita olemassa?
- **Matkailun tilanne yleensä?**

# Organisaatioiden haastattelut

## Haastatellut henkilöt:

Organisaatio	Nimi	Titteli
Visit Mikkeli	Tarja Pönniö-Kanerva	Projektipäällikkö GeoNaCu Saimaa
Visit Puumala	Jasu Mannonen	Matkailuasiantuntija
Savonlinnan Seudun Matkailu	Jaana Komi	Toimitusjohtaja
Liikenneturva	Eini Karvonen	Yhteyspäällikkö
Pyörämatkailu-keskus	Heli Laukkanen	Koordinaattori
Anttolan aluejohtokunta	Taina Harmoinen & Teemu Ripatti	



# Reittien nykytila ja kehittämistarpeet

- Mökkeilijöiden määrä on suuri etenkin Anttola-Puumala -välillä.
- Saimaan kiertopyöräilyreitti on mielenkiintoinen ja onnistunut. Haasteena kantateillä korkeahkot liikennenopeudet ja pientareiden kapeus, pyöräilijät joutuvat ajamaan käytännössä ajoradalla.
- Kt 62 varrella kenties hienoin pätkä on Pistohiekan tuntumassa.
- Kesä 2021 oli menestyksenkäs Puumalan Saaristoreitillä. Lauttayhteyttä käytti yli 2800 asiakasta. Matkahuollon lipunmyyntijärjestelmä on ollut toimiva.
- Matkailullisesti päätiet eivät ole houkuttelevimpia vaihtoehtoja (esim. EuroVelo -reitit). Pienempiä teitä pitkin olisi hyvä saada mukavia maisemallisia "mutkia".
- Pysäköintitilan riittämättömyys on yksi haaste. Huippusesonkina moni autolla oma pyörä mukanaan saapuva pyöräilijä hyödyntää matkailuyritysten pysäköintitiloja, jotka ovat muutenkin tuolloin hyvin rajalliset. Yhtenä ideana on ollut esimerkiksi erillinen pyöräilijäparkki päiväkävijöille vaikkapa Pistohiekalle kt 62 läheisyyteen, mikä osaltaan tasaisi ruuhkahuippua.
- Vesireittien hyödyntäminen on jäänyt vähälle pyörämatkailussa, siinä olisi paljon enemmän potentiaalia (esim. pyörä + lautta).

# Reittien nykytila ja kehittämistarpeet

- Pirstaleinen alue, jolla on aika vähän varsinaisia pyöräilyreittejä, lukuun ottamatta Puumalan saaristoreittiä. Puumalan saaristoreitillä on ollut kova kysyntä.
- Paljon yksityisteitä – mikäli reitti haluttaisiin merkitä maastoon, pitäisi saada maanomistajien luvat.
- Toivottiin pidempiä pyöräilyreittejä, jotka kulkisivat paremmin keskustojen liepeiltä.
- Kansainväliset asiakkaat vaativat asfaltoituja väyliä. Suurimmalla osalla reiteistä yleensä aina jokin pätkä on soratietä.
- Mikkeliin liittyneiltä kunnilta työmatkapendelöinti pidemmälläkin matkalla olisi sähköpyöräilyn yleistymisen johdosta mahdollista.
- Opastusta tarvittaisiin selkeästi enemmän.
- Kt 62:ta ei aktiivisesti markkinoida pyöräilyyn, sillä se koetaan turvattomaksi. Visit Mikkelin sivuilla kantatiestä 62 on kuitenkin olemassa sivusto ([route 62](#)), joka on viimeisten kävijätietojen valossa ollut yksi katsotummista verkkosivukohteista VisitMikkelin kävijätilastoissa.
- Pitkän aikatahtaimen visiona on, että koko Saimaan ympäri pääsisi kiertämään pyörällä. Hurissalosta Ristiinaan päin on olemassa vaihtoehtoinen pyöräilyreitti, joka tunnetaan *”Vihreän kullan kulttuuritienä” (Suurlahdentie)*. Osa tiestä soratietä (yht. 16 km), perinnepeltomaisemaa, metsää ja vesistöä. Myös mm. Astuvansalmen kalliomaalaukset ja huvila lähistöllä. Tien kunto on tosin todella heikkokuntoinen ja etenkin keväisin vaikea routimisen takia.
- Jos kantatietä 62 sekä Vihreän kullan kulttuuritietä kehitettäisiin yhdessä, siitä tulisi hyvä pyörämatkailun lenkki.



# Palveluiden kehittämistarpeet

- Pyörätietä tulisi jatkaa Puumalasta Anttolaan asti. Lisäisi tuotteistamista, sillä Mikkeliin pääsee helposti junalla. Yrittäjiä löytyy pyöräilyn palveluistamiseen.
- Fyysinen kartta on kysytyin "matkailutuote" - edelleen. Tarinallistaminen on myös tärkeää. Matkaillessa asiakas ei halua olla liian tekniikkariippuvainen ja tämä koskee matkailuorganisaatioiden mukaan kaikkia ikäluokkia. Luonnossa liikkuesssa halutaan keskittyä ympäristöön.
- Jos ei tee pyörälenkkiä/kierrosta, miten pyörämatkailevien tavarat saataisiin kulkemaan sujuvasti?  
→ Tavaroiden siirtopalvelulle olisi kysyntää.
- Julkisella liikkuminen pyörällä Itä-Suomessa ei ole vielä kovin yksinkertaista. Matkahuollon ulostulo: valtakunnallinen kartta linjoista, joilla voi matkustaa pyörällä.
- Vainion liikenne tarjoaa räätälöityjä telineitä bussien takaosassa. Lapin matkailukeskuksissa takseista löytyy pyörätelineet. Tällaisten palveluiden laajennusta toivotaan Itä-Suomeen.
- Palvelut keskittyvät kuntiin, levähdyspaikkoja ja wc:itä tarvittaisiin taajamien välille.
- Satunnaisia pyöräilijöitä varten pyöränvuokrauksen laajempi ja selkeämpi tiedottaminen.
- Norppa II pyörälautta kaipaisi kehittämistä, jotta sateessa ja tuulessa matkustajakokemus olisi miellyttävämpi.

RAMBOLL



# Viestintä ja markkinointi

- Etelä-Karjalassa ollaan palveluiden kehittämisessä jo pidemmällä, Savonlinnan alueella ollaan alussa.
- Se, miten hyvin alueen reitit ja palvelut ovat koottuna alustoille, jotka eivät noudata kuntarajoja, on tärkeää. Tärkeää myös käyttää niitä alustoja, joita asiakkaat jo ovat tottuneet käyttämään.
- Reittejä viedään Outdoor Activeen, taustalla myös kansainvälisten asiakkaiden palveleminen. Tunnistettuna haasteena alustassa on, että tällä erää kuka tahansa voi viedä tietoa sinne (luotettavuus).
- Siirtymäreitit ja Saimaan pyörämatkailun kehittäminen kokonaisuutena kaipaavat panostusta!

