

ETELÄ-SAVON ULKOILUREITTISUUNNITELMA



ETELÄ-SAVON MAAKUNTALIITON TOIMINTAKERTOMUS 2003

Etelä-Savon maakuntaliiton julkaisu xx:2004

Savilahden Kirjapaino Ky

Kansikuva

Painosmäärä 250 kpl

Mikkeli 2004

Etelä-Savon maakuntaliitto

Hallituskatu 3 A 50100 MIKKELI

puh. 015-321 130

faksi 015-321 1359

ISBN 952-

ISSN 1455-2930

ETELÄ-**S**AVON
ULKOILUREITTISUUNNITELMA

Maakuntasuunnittelija Sanna Poutamo

ETELÄ-SAVON MAAKUNTALIITTO 2005

SISÄLLYS

| | sivu |
|---|------|
| ESIPUHE | |
| 1. JOHDANTO | 1 |
| 2. RETKEILYREITIT | 2 |
| 2.1 Määrittely | 2 |
| 2.2 Seutukaavan retkeilyreitit | 2 |
| 2.3 Muut suunnitellut reitit | 2 |
| 2.4 Kansainväliset ja valtakunnalliset reitit | 3 |
| 2.5 Retkeilyreittien luokitus | 3 |
| 2.6 Reittien toteuttaminen | 7 |
| 2.7 Reittisuunnittelun tavoitteet | 7 |
| 2.7.1 Maankäyttötavoitteet | 7 |
| 2.7.2 Kehittämistavoitteet | 9 |
| 3. PYÖRÄILYREITIT | 11 |
| 3.1 Valtakunnalliset pyörämatkailureitit | 11 |
| 3.2 Pyöräilyreittien vaatimukset | 11 |
| 3.3 Pyöräilyreittien merkitseminen | 11 |
| 3.4 Pyöräilyreittien suunnittelun tavoitteet | 13 |
| 3.4.1 Maankäyttötavoitteet | 13 |
| 3.4.2 Kehittämistavoitteet | 13 |
| 4. MELONTAREITIT | 14 |
| 4.1 Seutukaavan melontareitit | 14 |
| 4.2 Reittien luokitus | 14 |
| 4.3 Melontareittien suunnittelun tavoitteet | 14 |
| 4.3.1 Maankäyttötavoitteet | 14 |
| 4.3.2 Kehittämistavoitteet | 15 |
| 5. VENEREITIT | 18 |
| 5.1 Laiva- ja veneväylät | 18 |
| 5.2 Kanavat | 21 |
| 5.3 Venereittien suunnittelun tavoitteet | 21 |
| 5.3.1 Maankäyttötavoitteet | 21 |
| 5.3.2 Kehittämistavoitteet | 21 |
| 6. MOOTTORIKELKKAILUREITIT | 22 |
| 6.1 Reitit ja urat | 22 |
| 6.2 Moottorikelkkailureittien perustaminen | 25 |
| 6.3 Moottorikelkkailureittien rahoitus | 25 |
| 6.4 Moottorikelkkailureittien suunnittelun tavoitteet | 27 |
| 6.4.1 Maankäyttötavoitteet | 27 |
| 6.4.2 Kehittämistavoitteet | 27 |
| 7. VIRKISTYSALUEET | 29 |
| 7.1 Seutukaavan suojelualuevaraukset | 29 |
| 7.2 Seutukaavan virkistysaluevaraukset | 29 |
| 7.3 Virkistysalueiden suunnittelun tavoitteet | 32 |
| 7.3.1 Maankäyttötavoitteet | 32 |
| 7.3.2 Kehittämistavoitteet | 32 |

| | sivu |
|--|-------------|
| 7.4 Retkisatamat | 32 |
| 7.5 Retkisatamien suunnittelun tavoitteet | 33 |
| 7.5.1 Maankäyttötavoitteet | 33 |
| 7.5.2 Kehittämistavoitteet | 33 |
| 8. YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET | 34 |
| 9. YHTEENVETO | 37 |
| | |
| LIITE 1 Tavoite 6-ohjelmasta rahoitetut projektit, Tavoite 1-ohjelmasta rahoitetut projektit, Muut projektit | |

LÄHTEET

Esipuhe

Etelä-Savon maakuntaliiton maakuntahallitus päätti 10.11.2003 käynnistää maakuntakaavan laadinnan Etelä-Savossa. Kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma valmistui alkukesästä 2004. Maakuntakaavassa tulee ottaa huomioon mm. valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti tulee edistää virkistyskäyttöä ja luonto- ja kulttuurimatkailua parantamalla moninaiskäytön edellytyksiä. Alueidenkäytön suunnittelussa on otettava huomioon ekologisesti ja virkistyskäytön kannalta merkittävät yhtenäiset luonnonalueet. Maakuntakaavoituksessa on luotava alueidenkäyttölliset edellytykset ylikunnallisten merkittävien virkistyskäytön reitistöjen ja verkostojen muodostamiselle. Lisäksi on luotava edellytykset seudullisten virkistysalueiden muodostamiselle.

Etelä-Savon ympäristökeskus
Metsähallitus
Matkailuyritys/Lomakylä Järvisydän
Itä-Savon kuntayhtymä
Oolrait Safarit Oy
Kolovesi Retkeily Oy
Mikkelin seudun liitto
RaJuPuSu-yhtymä
Mikkelin Latu ry
MTK Etelä-Savo
Etelä-Savon luonnonsuojelupiiri
Pidä Saaristo Siistinä ry
Pieksämäen seudun liitto
Joensuun yliopisto/Savonlinnan yksikkö

insinööri Vesa Rautio
puistonjohtaja Seppo Manninen
yrittäjä Markus Heiskanen
yritysasiamies Matti Kivipelto
moottorikelkkayrittäjä Olli Järvenpää
melontayrittäjä Matti Siivonen
vapaa-aikatoimenjohtaja Aulis Oittinen
elinkeinoasiamies Tuukka Forsell
Mikkelin latu ry:n puheenjohtaja Juhani Siiskonen
toiminnanjohtaja Vesa Kallio
lehtori Stephen Condit
aluepäällikkö Raimo Tuppura
rakennusmestari Pekka Häkkinen
professori Jaakko Suvantola

Työryhmän puheenjohtajana toimi insinööri Vesa Rautio Etelä-Savon ympäristökeskuksesta ja sihteerinä maakuntasuunnittelija Sanna Poutamo Etelä-Savon maakuntaliitosta.

Työryhmä käsitteli kokouksissaan Etelä-Savon ulkoilureitistön ja virkistysalueiden maankäyttö-, yleis- ja kehittämistavoitteita. Nämä tavoitteet on kirjattu myös Etelä-Savon ulkoilureittisuunnitelmassa ja ne tulevat ohjaamaan maakuntakaavan laadintaa.

Etelä-Savon ulkoilureittisuunnitelman on laatinut maakuntasuunnittelija Sanna Poutamo Etelä-Savon maakuntaliitosta. Suunnitelmaa on käsitelty maakuntakaavan virkistysreitistö- ja luontomatkailutyöryhmässä sekä ympäristövaikutusten arviointi-

Seutukaavassa ei juurikaan ole käsitelty virkistysreitistöjä. Siksi maakuntahallitus katsoi tarpeelliseksi perustaa maakuntakaavan laadintaa varten virkistysreitistö- ja luontomatkailutyöryhmän syksyllä 2005. Työryhmän tehtävänä oli tarkastella Etelä-Savon virkistysreitistöjä ja –alueita maakuntakaavan aluevarauksia silmällä pitäen. Työryhmä päätti käsitellä virkistysreitteihin ja alueisiin liittyvää ongelmakenttää kokonaisuudessaan eli linjata myös reittien rakentamiseen, kehittämiseen ja ylläpitoon liittyviä kysymyksiä. Näin työryhmän työ antaa eväitä myös mm. maakuntasuunnitelmaan ja –ohjelmaan. Työryhmään kutsuttiin viranomaistahojen lisäksi myös kansalaisjärjestöjen ja yrittäjien edustajia. Työryhmän kokoonpano oli seuraava:

ryhmässä. Kiitokset kaikille työryhmien jäsenille aktiivisesta ja innostuneesta työskentelystä sekä asiantuntija-avusta. Lisäksi kiitokset työryhmän asiantuntijoina toimineille Rantasalmen liikuntapaikkamestari Arto Tilaeukselle, melontayrittäjä Jouko Siivoselle, Meloen Järvi-Suomessa projektipäällikkö Juha Putkoselle, Etelä-Savon maanmittaustoimiston maanmittausjohtaja Tuula Manniselle, Pohjois-Savon ulkoilureitistöhankeprojektipäällikkö Hannu Kuposelle, liikkuvan poliisin liikennepoliisitarkastaja Martti Mäkeläiselle, Pyöräillen ja vaeltaen Suomessa hankkeen projektipäällikkö Pirjo Räsäselle, Suomen ladun retkeilyreittien luokitteluprojektin projektipäällikkö Anu Kemppaiselle, Joensuun yliopiston tutkija Ilkka Eistolle ja ympäristöministeriön ylitarkastaja Pekka Tuunaselle.

1. Johdanto

Ulkoilureitit jaetaan kulkutavan mukaan patikointi-, juoksu-, hiihto-, pyöräily-, maastopyöräily-, ratsastus-, moottorikelkkailu- sekä vesiretkeilyreiteihin. Toisinaan samalla reitillä voidaan käyttää useaa kulkutapaa, mutta osa harrastusmuodoista vaatii omat reittinsä. Ulkoilureitit jaetaan edelleen paikallisiin, seudullisiin, valtakunnallisiin ja kansainvälisiin reitteihin niiden pituuden mukaan eli sen mukaan, miten laajoilla alueilla ne kulkevat. Paikalliset reitit kulkevat usein yhden tai kahden kunnan alueella. Seudulliset reitit ulottuvat paikallisia laajemmalle, usein jopa kahden maakunnan alueelle. Valtakunnalliset reitit yhdistävät useita maakuntia ja kansainväliset reitit kulkevat useamman valtion alueella. Reittejä voidaan jaotella myös niiden käyttäjäpohjan, käytön runsauden ja teeman mukaan.

Ulkoilureittien rakentamisen tavoitteena on tarjota alueen asukkaille mahdollisuus luonnossa kulkemiseen rakennettuja ja merkittyjä reittejä pitkin. Ohjaamalla liikkuminen valvotuille reiteille säästetään luontoa kulumiselta sekä muilta ympäristöhaitoilta. Reittien rakentamisella pyritään myös

tukemaan alueen matkailuelinkeinoa, erityisesti maatilamatkailua.

Tässä suunnitelmassa käsitellään vesiretkeilyreiteistä melontareittejä ja venereittejä, retkeilyreittejä, jotka ovat tarkoitettu lähinnä patikointiin, pyöräilyreittejä sekä moottorikelkkailureittejä. Suunnitelmaan on koottu tiedot niistä EU-projekteista, joilla on rahoitettu reittisuunnitelmien tekoa ja reittien rakentamista. Lisäksi on tarkasteltu seutukaavassa olevia reittivarauksia ja niiden toteutumista ja hahmoteltu reittimerkintätarpeita maakuntakaavassa. Tarkastelun mittakaava on maakunnallinen, paikallisia, yhden kunnan reitistöjä ei tarkastella.

Reitistöjä ei voi tarkastella irrallaan virkistysalueista ja levähdyspaikoista, kuten esim. retkisatamista. Reitit kulkevat usein juuri virkistys- tai luonnonsuojelualueilla. Retkeilijä myös tarvitsee eri tasoisia taukopaikkoja. Näin ollen, vaikka tämän suunnitelman painopiste onkin reitistöissä, niin lisäksi käsitellään myös virkistysaluevarauksia ja niihin liittyviä ongelmia.

2. Retkeilyreitit

2.1 Määrittely

Retkeilyreitit ovat viitoitettuja, pidempiaikaiseen retkeilyyn tarkoitettuja reittejä. Reitin tulisi olla vähintään yhden päivämatkan eli 10 km pituinen. Retkeilyreittejä käytetään pääasiassa viikonloppuisin tai loma-aikoina. Niiden varrella on sopivin välein levähdys- ja taukopaikkoja. Pitkillä reiteillä tarvitaan myös yöpymispaikkoja, esim. telttailualueita, laavuja, autiotupia, maatiloja ym. Retkeilyreitit ovat tarkoitettu patikointiin, hiihtoon ja toisinaan myös pyöräilyyn.

2.2 Seutukaavan retkeilyreitit

Retkeilyreitit tulivat aluevarauksena Etelä-Savon seutukaavaan seutukaavan toisessa vaihekaavassa (vahvistettu sisäasiainministeriössä 9.2.1982). Tällöin suunnitteluperiaatteena oli, että reitit lähtevät kaupungeista ja muista suurista asutuskeskuksista, ja ne suunniteltiin kulkeviksi ulkoilu- ja retkeilyalueiden sekä matkailualueiden kautta. Ne pyrittiin sijoittamaan maisemallisesti mielenkiintoisille alueille siten että ne kulkevat luonnon- ja kulttuurinähtävyyksien kautta. Reittien suunnittelussa otettiin myös huomioon palvelujen sijainti sekä mahdollisuus siirtyä käyttämään julkista liikennettä.

Seutukaavaan on merkitty vain suurimpia asutuskeskuksia yhdistävät runkoreitit. Merkintä on ohjeellinen, eikä kartta ilmoita reittien tarkkaa sijaintia. Reittien yhteispituus on noin 1200 km. Niiden sijainti oli tarkoitus määrittellä tarkemmin kuntien toimesta tehtävillä reittisuunnitelmilla. Kunnat eivät kuitenkaan innostuneet laatimaan tarkempia reittisuunnitelmia retkeilyreiteille ja seutukaavan reittivaraukset jäivät toteutumatta. Savonlinnan seudun seutukaavasta (vahvistettu 18.12.2000) reittivaraukset poistettiin toteutumattomina kokonaan.

2.3 Muut suunnitellut reitit

Etelä-Savossa on kaikissa kuntakeskuksissa ja niiden lähiympäristössä lyhyitä 1-5 km:n mittaisia kuntopolkuja ja -latuja. Samoin jokaisessa kunnassa on 2,5-25 km:n mittaisia hiihtolatuja. Samoja reittejä käytetään kesäaikana lenkkipolkuina.

Hiihtolatuverkostoa ja retkeilyreittejä on suunniteltu mm. RaJuPuSu –kuntayhtymän LULU-reitistöohjelmassa (sittemmin Vihreän kunnan retkeilyreitistö), joka on saanut rahoitusta EU:n LEADER –ohjelmasta. Tavoite 1-ohjelmasta on rahoitettu mm. Heinäveden latuverkoston suunnittelua sekä Etelä-Savon mainio hiihtomaakunta –projektia. Retkeilyreitiprojekteja on ollut mm. Mäntyharjulla ja Mikkelin seudulla. Yhteensä tavoite 6- ja tavoite 1-ohjelmista on retkeilyreitiprojekteja rahoitettu yli 600 000 eurolla (liite 1).

Etelä-Savon retkeilyreitit on toteutettu maanomistajan ja kunnan välisin suullisin tai kirjallisin sopimuksin, ulkoilulailla perustettuja reittejä ei ole lainkaan. Reitit kulkevat usein olemassa olevia polkuja, teitä ja latupohjia pitkin. Vanhin suunniteltu retkeilyreitti on Voudin polut –niminen reitistö, joka kulkee Mikkelin, Ristiinan ja Puumalan kuntien alueella. Reitti avattiin ensimmäisen kerran Ristiinassa 1957. Suur-Savon matkailijayhdistyksen ja Mikkelin kansalaisopiston retkeilykerho Polunpolkijoiden yhdessä suunnittelema polku oli kaikkiaan 120 km pitkä. Kerholaiset raivasivat ja viitoittivat polun. Vuonna 1966 polut siirrettiin kuntien hoidettaviksi. Käytön puutteessa ne metsittyivät, mutta elvytettiin uudelleen 1979-82. Silloin linjausta muutettiin ja sen varrelle rakennettiin nuotio-, yöpymis- ja levähdyspaikkoja. Reitin pituus kasvoi 180 km:iin. Tällä hetkellä Voudin polut ovat jälleen pusikoituneet, eikä niitä ole pidetty yllä. Reitti on merkitty Ristiinan kunnan laatimaan Yöveden-Louhiveden rantayleiskaavaan, mutta ei Mikkelin ja Puumalan puoleisiin rantayleiskaavoihin. Maanomistajakohdaisia sopimuksia reitistä ei ole.

Juvan, Joroisten, Puumalan, Rantasalmen ja Sulkan kuntien alueella toteutetussa LULU –retkeilyreitistöprojektissa suunniteltiin noin 600 km hiihto- ja retkeilyreittejä. Reitistö ristittiin sittemmin Vihreän kunnan Retkeilyreitiksi. Reitistön huolto- ja kunnossapitotöiden suunnittelua varten reittiuran ja sen rakenteiden tiedot on kerätty satelliittipaikannuksella maastotallentimeen ja viety luokiteltuina karttajärjestelmään. Reitistölle on luotu myös pelastuskoodijärjestelmä. Kukin kunta vastaa omalla alueellaan reitin hoidosta.

Mikkelin seudun retkireitit –projektissa suunniteltiin Hiidenmaan polut nimistä reitistöä, joka kulkee Mikkelin, Juvan ja Puumalan kuntien alueella. Reitistön kokonaispituus on noin 55 km. Polustoa ylläpitämään on perustettu Hiidenmaan Retket ry niminen yhdistys, joka on Hiidenmaan polkujen ja Luonterin kylien matkailuyrittäjien paikallinen luontomatkailuyhdistys.

Mäntyharjun ja Pertunmaan yhteisessä EU-projektissa vuosina 1997-99 suunniteltiin Mäntyharjun ja Pertunmaan kuntien alueelle yhteensä noin 65 km pituinen polku- ja luontoreikeilyreitistö. Reitistö suunniteltiin runkoreitistöksi. Tällä hetkellä reittejä on toteutettu Kuortista Pertunmaan kirkonkylälle ja sieltä edelleen Mäntymotellille ja Pyhäniemen kautta Mäntyharjun kirkonkylälle. Mäntyharjulla reitti jatkuu Varpasen kautta Mouhulle, jossa se yhtyy Valkealan Repoveden reittiin. Runkoreitin lisäksi on suunniteltu lyhempiä reittejä. Reitit on merkitty maastoon ja varustettu levähdys- ja nuotiopaikoin. Nuotiopaikat rakennetaan noin 5 km välein ja laavut noin 10 km välein. Reitin toteuttaminen on osin vielä kesken. Ulkoilureittitoimitusta ei ole tehty, vaan reitti perustuu maanomistajien kanssa solmittuihin kirjallisiin sopimuksiin. Pertunmaalla reitti on merkitty rantayleiskaavaehdotukseen.

Yhden kunnan alueella kulkevia pitempiä retkeilyreitit ovat mm. Häkkilän polku niminen 40 km:n reitti Haukivuorella, joka liittyy luontevasti Kyyveden alueelle suunniteltuihin muihin luontomatkailukohteisiin, kuten Naarajoen melontareittiin. Punkaharjulla avattiin keväällä 2003 Tapion ura –niminen, noin 18 km pituinen, retkeilyreitti. Reitistä haarautuu yhteys Etelä-Karjalan puolelle Parikkalan kunnan reiteille. Puumalassa sijaitsevat Torikon (24 km) ja Viljakansaaren (35 km) reitit. Kokkolansalon valtionmaalla Sulkavalla kulkee Lohilahden eräreitistö, joka on yhteensä noin 40 km.

Heinäveden retkeilyreitistöissä on alueen matkailukeskukset kytketty hyvin mukaan. Sekä latu-, että retkeilyreitti kulkee Valamon ja Lintulan luostarien sekä Karvion kautta. Reitistöstä on yhteys Pohjois-Savoon Tuusniemelle.

Pieksämäen seudulla on toteutettu monikäyttöreitit (hiihto, patikointi, maastopyöräily) Pieksämäeltä Jäppilän kautta Varkauteen. Pieksämäki-Virtasalmi väliselle reitille on valmiit suunnitelmat ja reittiyhteydet.

Reittien rakentamista EU-rahoituksen turvin on Etelä-Savossa perusteltu usein matkailulla, vaikka oheis-

palvelut, kuten majoitus-, kuljetus-, opastus- ja ruokapalvelut ovat puutteelliset tai puuttuvat kokonaan. Myöskään kohderyhmiä ei juurikaan ole määritelty, joten reitit ovat jääneet melko vähäiselle käytölle.

Liitekartassa on esitetty olemassa olevat reitit (kartta 1).

2.4 Kansainväliset ja valtakunnalliset reitit

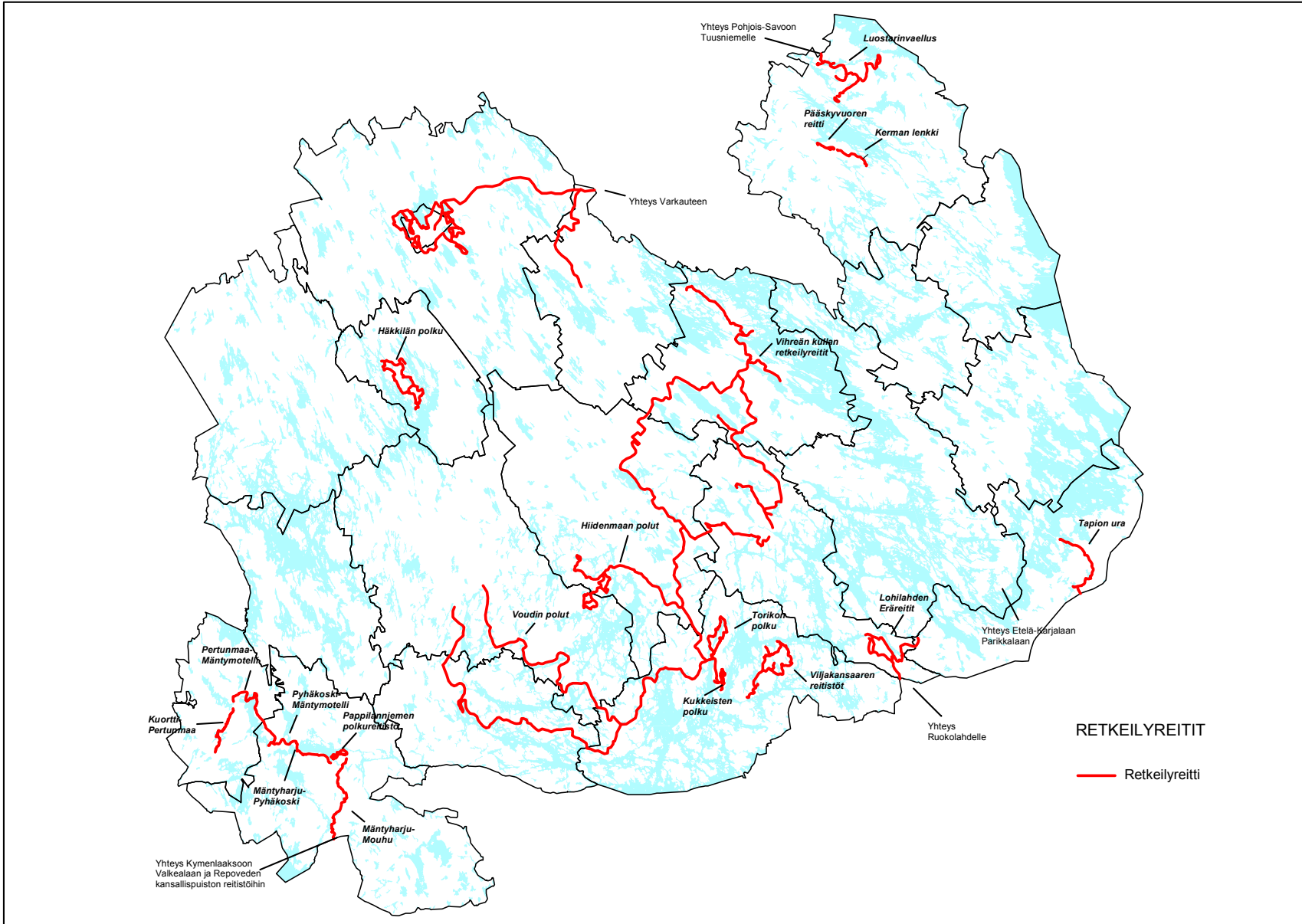
Euroreittejä eli eurooppalaisia kaukovaellusreitit on tällä hetkellä 11 kappaletta ja niiden kokonaispituus on lähes 60 000 km. Euroreitit on kuljettava vähintään kolmen eurooppalaisen maan alueella ja saatava hyväksyntä Euroopan Vaellusliitolta. Suomessa euroreiteistä sijaitsevat maan halki pohjois-etelä –suunnassa kulkevat E6 ja E10 –reitit sekä näitä yhdistävät poikittaisreitit. E6 reitti kulkee Päijänteen länsipuolitse ja E10 Saimaan itäpuolitse. Näillä pääväylillä on vielä puuttuvia osuuksia (kartta 2).

Euroreitiverkostoon voivat liittyä kaikki pääväyliin fyysisesti linkittyvät reitit. Linkittyvien reittien tulee olla yhtenäisiä. Pelkästään euroreitit varten ei uusia reittejä tule rakentaa vaan, niitä on rakennettava, mikäli niille on tarvetta ja käyttäjiä, minkä jälkeen euroreitistöä voidaan käyttää markkinointiin ja tuotteistamiseen. Euroreiteiltä vaaditaan tiettyä palvelutasoa, Etelä-Savon reitit eivät ole toistaiseksi täyttäneet euroreitit kriteerejä, eikä ko. reittejä maakunnan alueella kulje (kartta 2).

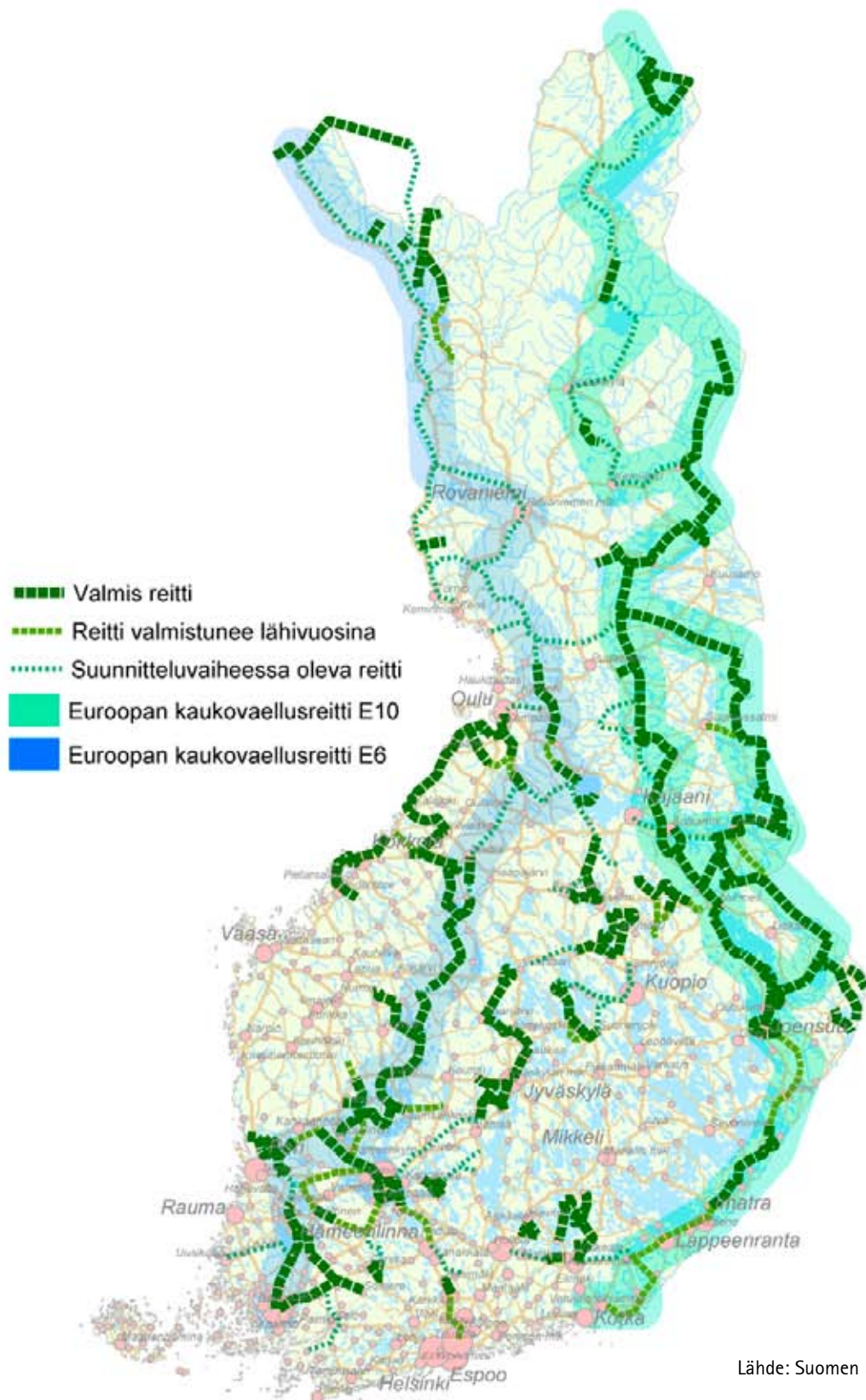
2.5 Retkeilyreittien luokitus

Suomen Ladun vetämässä retkeilyreittien luokittelu-projektissa on tarkoituksena tukea reittien tuotteistamista, suunnittelua ja kunnossapitoa sekä ottaa käyttöön valtakunnallinen luokitus, jolla voidaan luokitella matkailullisesti ja alueellisesti vetovoimaiset reitit. Luokittelu reitti pääsis myös Metsähallituksen luontoon.fi –portaaliin, jossa on mm. kaikki Metsähallituksen ylläpitämät reitit.

Reittien luokitus perustuu maaston vaativuuteen, opastuksen tasoon ja sanalliseen kuvaukseen. Reitti voi olla vaativuudeltaan helppo, keskivaativa tai vaativa. Sen opastus voi olla hyvä, kohtalainen tai vähäinen. Luokitelluille reiteille myönnetään tasoa osoittava merkki. Reittien luokittelua on tehty aikaisemmin vain Saksassa ja Kanadassa.



Euroopan kaukovaellusreitit Suomessa



Reittiluokitusta pilotoidaan kesällä 2005, jonka jälkeen tehdään vielä mahdollisen korjaukset luokittelukriteereihin. Luokittelun markkinointi ja luokittelijoiden koulutus alkaa talvelle 2005-2006. Luokitusprojektin rinnalla kulkee reittien pelastuskoodijärjestelmä –hanke, josta vastaa Kuntaliitto.

Metsähallitus on varautunut ottamaan reittien vaativuusluokituksen käyttöön omilla maillaan, kun reittiluokitus on pilotoitu. Luokitustieto voidaan tallentaa vuonna 2004 käyttöön otettuun REISKA-tietojärjestelmään, joka sisältää Metsähallituksen hallinnassa olevat rakennukset, rakennelmat ja reitit ja tieto voidaan ottaa luontoon.fi -verkkopalvelussa yhdeksi hakukriteeriksi.

RETKEILYREITTIEN VAATIVUUDEN TASO

I Helppo

- vähän korkeuseroja
- maksimikaltevuus 15 %
- keskimääräinen korkeusero enimmillään 50 m/km
- maapohjaltaan helppokulkuinen

II Keskivaativa

- jonkin verran korkeuseroja
- maksimikaltevuus 30 %
- kesimääräinen korkeusero enimmillään 120 m/km

III Vaativa

- reitillä hyvin jyrkkiä ja vaikeakulkuisia osia
- keskimääräinen korkeusero yli 120 m/km
- reitillä kahlua vaativa osuus

Lähde: Suomen Latu/Anu Kemppainen

REITTIEN OPASTUKSEN TASO

A Hyvä opastus

- reitti erittäin hyvin opastettu ja merkitty. Risteykset ovat yksiselitteiset ja reitillä näkee koko ajan merkinnältä seuraavalle
- reittiä voi seurata turvallisesti eksymättä ilman karttaa kaikissa olosuhteissa
- reitin luonteen mukainen kattava taukopaikkaverkosto

B Kohtalainen opastus

- reitti hyvin merkattu ja opastettu, mutta osittain epäselvästi esim. risteävien luonnonpolkujen vuoksi. Ei kuitenkaan harhaanjohtava
- kartta ja kompassi suositeltavat
- reitillä taukopaikkoja

C Vähäinen opastus

- reitti merkitty karttaan
- reitillä vähintään lähtöviitta
- kartta ja kompassi välttämätön
- reitin rakenteet niukkoja, reitillä voi olla siltoja ja muita rakenteita

Taukopaikkojen taso ei vaikuta opastuksen tason luokitukseen. Niiden määrä ja taso näkyvät sanallisessa kuvauksessa.

Lähde. Suomen Latu/Anu Kemppainen

SANALLINEN KUVAUS

- kuvaus näkyy infotauluissa, Internet-sivuilla ja tiedotus- ja markkinointimateriaaleissa
- lyhyesti esim. reitin nimi, reittityyppi, reitin käyttöaika luonto- ja kulttuuriympäristön kuvaus, palvelut ja muuta reitin käyttäjälle tiedotettavaa

Lähde: Suomen Latu/Anu Kemppainen

2. 6 Reittien toteuttaminen

Ulkoilureittien toteuttaminen kuuluu kunnalle. Reittien suunnittelu tulisi olla osana yleistä kuntasuunnittelua ja maankäytön suunnittelua. Ulkoilureitit on helpompi toteuttaa, mikäli niiden linjaukset on tutkittu esim. yleiskaavan laadinnan yhteydessä. Ylikunnallisten ulkoilureittien suunnittelu ja toteuttaminen edellyttävät yhteistyötä kuntien kesken. Muita toimijoita reittien suunnittelussa ovat mm. maakuntaliitto, ympäristökeskus ja metsähallitus.

Reittien perustaminen tapahtuu ulkoilulain (13.7.1973/606) säädösten mukaisesti.

Ulkoilulain mukaisesti reitistä laaditaan ensin kunnan toimesta ulkoilureittisuunnitelma, joka asetetaan nähtäville. Ympäristökeskus vahvistaa reittisuunnitelman, jonka jälkeen voidaan toimittaa reittitoimitus. Reittitoimituksessa päätetään reitin tarkka sijainti, merkitään se maastoon ja sovitaan korvauksista maanomistajille. Ulkoilureittitoimitus voidaan tehdä myös suoraan ilman ympäristökeskuksen päätöstä, jos reitti on merkitty kaavaan tai maaomistajien kanssa on tehty sopimukset alueen luovuttamisesta ulkoilureitiksi varten. Ulkoilureitin tekeminen ja kunnossapito on kunnan asia. Valtion maalle perustetun ulkoilureitin pitäminen on kuitenkin valtion asia (kaavio 1).

2.7 Reittisuunnittelun tavoitteet

2.7.1 Maankäyttötavoitteet

Maakuntakaavaan ei merkitä paikallisia reittejä, kuten lyhyitä luontopolkuja, kuntopolkuja ja hiihtolatuja. Myöskään kansallispuistojen tai valtion omistamien laajojen metsäalueiden (Kivimäensalo, Kokkolansalo ja Kieluunsalo) sisäistä polkuverkostoa ei ole tarkoituksen mukaista esittää enää kaavas-

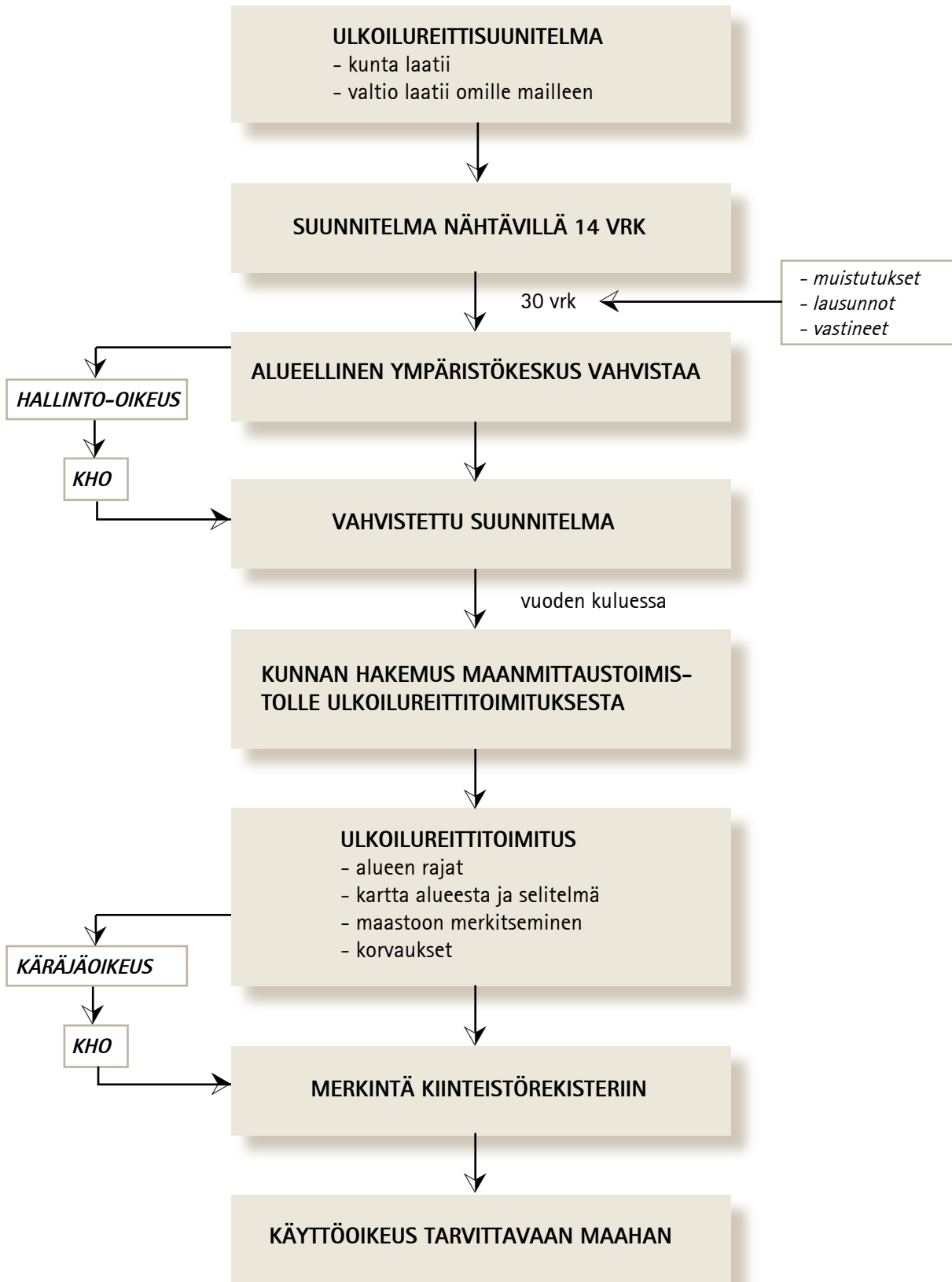
sa. Näiden alueiden reitit suunnitellaan erillisissä ko. alueiden hoito- ja käyttösuunnitelmissa metsähallituksen toimesta.

Maakuntakaavaan merkitään jo perustetut ja tutkitut, retkeilyn ja matkailun kannalta merkittävät seudulliset ja valtakunnalliset retkeilyreitit. Reitti on seudullinen, jos se kulkee vähintään kahden kunnan alueella. Yhden kunnan alueella kulkeva reitti merkitään maakuntakaavaan vain siinä tapauksessa, että sillä on maakunnallisesti katsoen matkailullista merkitystä tai silloin, kun reitti on mahdollista liittää maakunnallisen tai valtakunnallisen reitistön osaksi. Maakuntakaavaa laadittaessa selvitetään pienten reittien yhdistämismahdollisuudet sekä eri reittien (pyöräily-, melonta- jne.) kytkeytyminen toisiinsa. Maakuntarajan yli menevä yhteistyötarve osoitetaan yhteystarvemerkinnoillä, yhteystarvemerkinnojä voidaan käyttää myös reitistöillä ja yhteyksillä, joissa on vielä suunnittelu- ja kehittämistarvetta.

Näiden tavoitteiden mukaisia reitistöjä ovat mm. Mäntyharjun-Pertunmaan reitit, jotka voidaan yhdistää Repoveden kansallispuiston reitistöihin. Valkealassa Repoveden kansallispuistoon liittyvät reitit kuuluvat E10 reitin liitännäisreitteihin. Reitti jatkuu tavallisena reittinä Mäntyharjun puolella. Mäntyharju-Pertunmaan luontomatkaileuprojektissa visioitiin kuitenkin, että valtakunnallisia E-reittejä ikään kuin yhdistämään saataisiin reitti, joka jatkuisi Repovedeltä edelleen Mäntyharjuun, Pertunmaalle ja Joutsaan. Joutsasta reitti voisi jatkua Kärkisten sillan kautta Korpilahdelle, josta se viettäisiin yhteen läntisen E6 reitin kanssa. Toinen mahdollinen euroreitin liitännäisreitti voisi muodostua Punkaharjun kunnan retkeilyreiteistä.

Muita selvästi seudullisia reitistöjä ovat Vihreän kunnan reitistö, Pieksämäen seudun reitit, Hiidenmaan polut ja Voudin polku. Nämä reitit on jo nyt suunniteltu osin yhtyvän toisiinsa. Reitit myös kul-

ULKOILULAIN MUKAINEN MENETTELY





Mäntyharjun retkeilyreitti päättyy Mouhuun, josta reitti jatkuu Valkealan kunnan puolella E10 -reitillä Repoveden kansallispuistoon.

kevat alueella, jossa on mahdollisuus linkittää ne mm. pyöräilyreitteihin ja melontareitteihin. Voudin polun toteutustilanne ja linjaus on kuitenkin osin epäselvä, etenkin Mikkelin kaupungin alueella. Linjausta tulee vielä tarkentaa. Myös Hiidenmaan polut ovat osin toteuttamatta. Lisäksi tällä hetkellä näillä reiteillä on voimassa melko lyhytaikaiset maanomistajasopimukset.

Yhden kunnan alueella olevia, mutta matkailullisesti tai muuten maakunnallista merkitystä omaavia reittejä on Heinävedellä. Heinäveden kunnassa on onnistuttu yhdistämään erilaiset reitistöt toisiaan täydentäväksi kokonaisuudeksi, jotka hyödyntävät osin samoja levähdyspaikkoja. Lisäksi reitit on kytketty hyvin maakunnallisesti merkittäviin matkailukeskuksiin kuten Lintulan ja Valamon luostareihin ja kanava- ja koskialueisiin. Näin reitistöt muodostavat yhdessä matkailualueiden kanssa maakunnallisesti merkittävän kokonaisuuden.

Haukivuoren kunnan alueella kulkeva Häkkinän polku puolestaan kulkee seutukaavan virkistysalueella ja kytkeytyy Kyyveden kautta Naarajoen melontareittiin. Melontareitillä ja retkeilyreitillä on myös muutama yhteinen levähdyspaikka. Reitillä saattaa olla maakunnallista merkitystä osana Puula-Kyyveden luontomatkailualueita.

Suunnittelun tarvetta on etenkin Itä-Savon reitistöjen yhteen kytkemisessä ja virallistamisessa. Tällä hetkellä Itä-Savon yksittäiset reitit eivät muodosta matkailullisesti vetovoimaista ja pysyvällä pohjalla olevaa kokonaisuutta (kartta 3).

Kaikista olemassa olevista maakunnallisista reiteistä sekä EU-hankkeissa suunnitelluista reiteistä on tehty aluevarauskortit, joista ilmenee mm. reittikuvaus sekä ne tarkemmat selvitykset, joissa reitti on suunniteltu.

2.7.2. Kehittämistavoitteet

Retkeilyreittejä on Etelä-Savossa suunniteltu melko paljon, etenkin paikallisia reittejä on runsaasti. Reittien toteuttaminen on kuitenkin osin keskeneräistä ja ongelmia on myös niiden laadussa ja ylläpidossa. Suunnittelemisesta ja rakentamisesta tulisi siirtyä vähitellen seuraavaan vaiheeseen eli reittien tason korottamiseen. Vähimmäistavoitteena maakunnalliselle reitistölle tulisi olla, että reitti on luokiteltu (Suomen Ladun valtakunnallisen luokituksen mukaisesti), siitä on olemassa reittikartta ja selostus ja reitin varrella on riittävästi levähdyspaikkoja.

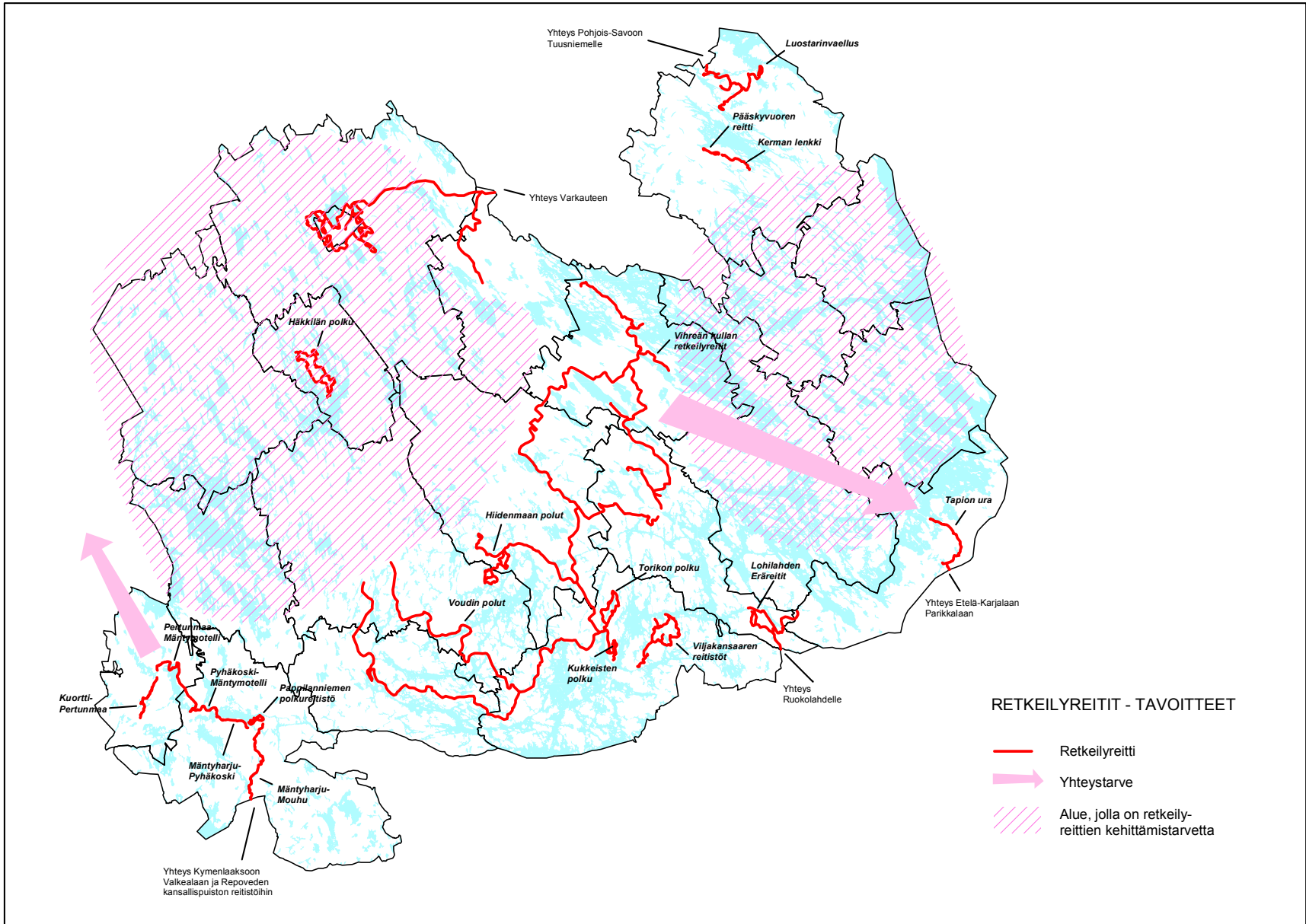
Lyhyet, paikalliset reitit täydentävät maakunnallista reittiverkostoa. Matkailun kannalta olisi hyvä, jos ne linkittyisivät maakunnallisiin reitteihin. Maakunnallisten reittien tason noustessa niistä tulee valtakunnallisesti merkittäviä, ja ne voidaan liittää jopa osaksi kansainvälistä reittiverkostoa.

Maakunnan tasolla pitäisi reitistöt kytkeä olemassa oleviin matkailukohteisiin ja -yrityksiin. Paitsi eri pituiset reitit, myös eri reittityypit pitäisi linkittää paremmin toisiinsa, siten että niiden tarjoamia mahdollisuuksia voidaan yhdistää toimiviksi paketeiksi. Osan matkasta voisi esim. meloa, osan ajaa pyörällä.

Reittien käyttäjistä ja kohderyhmistä tulisi saada enemmän tietoa, jotta reitistöt saataisiin tehokkaampaan matkailukäyttöön. Kävijämäärien selvittäminen auttaisi myös kohteiden kunnostuksen ja hoidon priorisoinnissa.

Valtakunnallisen tai maakunnallisen reitin pitää olla myös pysyvä. Lyhytaikaiset maanomistajasopimukset eivät takaa reitin pysyvyyttä, eikä tällaisen reitin markkinointi ole vakaalla pohjalla. Yhteiskunnan rahaa ei tulisi myöskään antaa lyhytaikaisiin investointeihin. Mikäli reitistöä halutaan käyttää tehokkaasti hyväksi esim. luontomatkailussa, tulisi reitit perustaa reittitoimituksella tai niiden pysyvyys vahvistaa kaavavarauksin tai hyvin pitkäaikaisin maanomistajasopimuksin. Reittien ylläpidolle pitäisi myös saada selkeä vastuutaho, ettei käy niin, että projektirahoituksen päätyttyä reitit jäävät hoitamatta, rappeutuvat ja kasvavat umpeen. Reittien ylläpitämiseksi voidaan perustaa esim. yhdistys tai pooli. Tällaisen yhdistyksen jäseniä voisivat olla esim. kylätoimikunnat, paikalliset matkailuyrittäjät sekä erilaiset harrastajaryhmät. Pääasiassa kuitenkin reittien ylläpitovastuu on kunnilla ja valtion mailla valtiolla.

Etelä-Savon retkeilyreitistöön kehittämisen ja tason noston ensivaihe voisi olla euroreitin saaminen Etelä-Savoon.



3. Pyöräilyreitit

3.1 Valtakunnalliset pyörämatkailureitit

Valtakunnallinen pyörämatkailureittityöryhmä on aloittanut toimintansa vuonna 1993 tehtävänänsä valtakunnallisen pyöräilyreitistön laatiminen Suomeen. Työ alkoi liikenneministeriön projektina, mutta siirrettiin jo vuonna 1994 Tiehallinnon vastuulle. Pyörämatkailureittityöryhmän asema on ollut epävirallinen. Työryhmä on tehnyt valtakunnallisen pyörämatkailureitistön, huolehtinut sen opastuksesta ja tehnyt Fillari GT –karttasarjan (kartta 4).

Pyöräillen Suomessa –hankkeen tuloksena on syntynyt valtakunnalliset Pyöräillen Suomessa –reitit, joista kustakin on julkaistu reittikohtainen Fillariopas. Fillarioppaassa on reittiin yhdistetty matkailijan kannalta tärkeät palvelut. Pyöräillen Suomessa –hankkeen julkaisemia fillarioppaita ovat Via Finlandia, Kuninkaantie, Länsirannikon reitti, Härkätieta itään, Keski-Suomen reitti sekä Etelä-Savonkin alueella kulkeva Suur-Saimaan kierros. Hankkeessa myös markkinoidaan näitä pyöräilytuotteita.

Pyöräillen Suomessa –hanke kattaa Lappia ja Ahvenanmaata lukuun ottamatta koko Suomen. Hanke on pyörämatkailureittityöryhmän tärkeä yhteistyökumppani. Joitakin valtakunnallisen pyörämatkailureitistön osia on muutettu Pyöräillen Suomessa –reittien mukaisiksi. Jatkossa sekä valtakunnallisen pyörämatkailureitistön että Pyöräillen Suomessa –reittien muuttamista on tarkoitus välttää. Pyöräillen ja vaeltaen –hanketta on Itä-Suomessa rahoitettu tavoite 1-ohjelmasta. Itä-Suomen maakuntien yhteisen hankkeen kustannusarvio vuosille 2003-2005 on 935 000 euroa.

Pyöräillen Suomessa -hankkeessa esitelty Suur-Saimaan kierros on 458 km pitkä Mikkelin, Lappeenrannan, Imatran ja Savonlinnan kautta kiertävä rengasreitti. Valtakunnallisiin pyörämatkailureitteihin kuuluu myös automatkailutienä paremmin tunnettu Vihreän kullan kulttuuritie, joka on noin 400 km:n pituinen maisemareitti Mäntyharjulta Punkaharjulle. Tie on saanut virallisen matkailutiestatuksen. Lisäksi suunnitellaan alueellisia reittejä, näistä on reittiesite valmistunut välille Savonlinna-Valamo (Heinävesi).

Muita alueellisia reittejä ovat mm. Pieksämäen seudulla olevat reitit Pieksämäki-Jäppilä-Varkaus sekä Pieksämäki-Partaharju-Jäppilä-Virtasalmi -reitti. Myös Pieksäjärven ympäri kulkevaa reittiä on suunniteltu toteutettavaksi lähivuosina. Puulan luontomatkailukarttaan on merkitty Puulaveden pyöräilyreitti, joka kiertää Puulavettä Hirvensalmen, Kangasniemen, Joutsan ja Mikkelin alueilla.

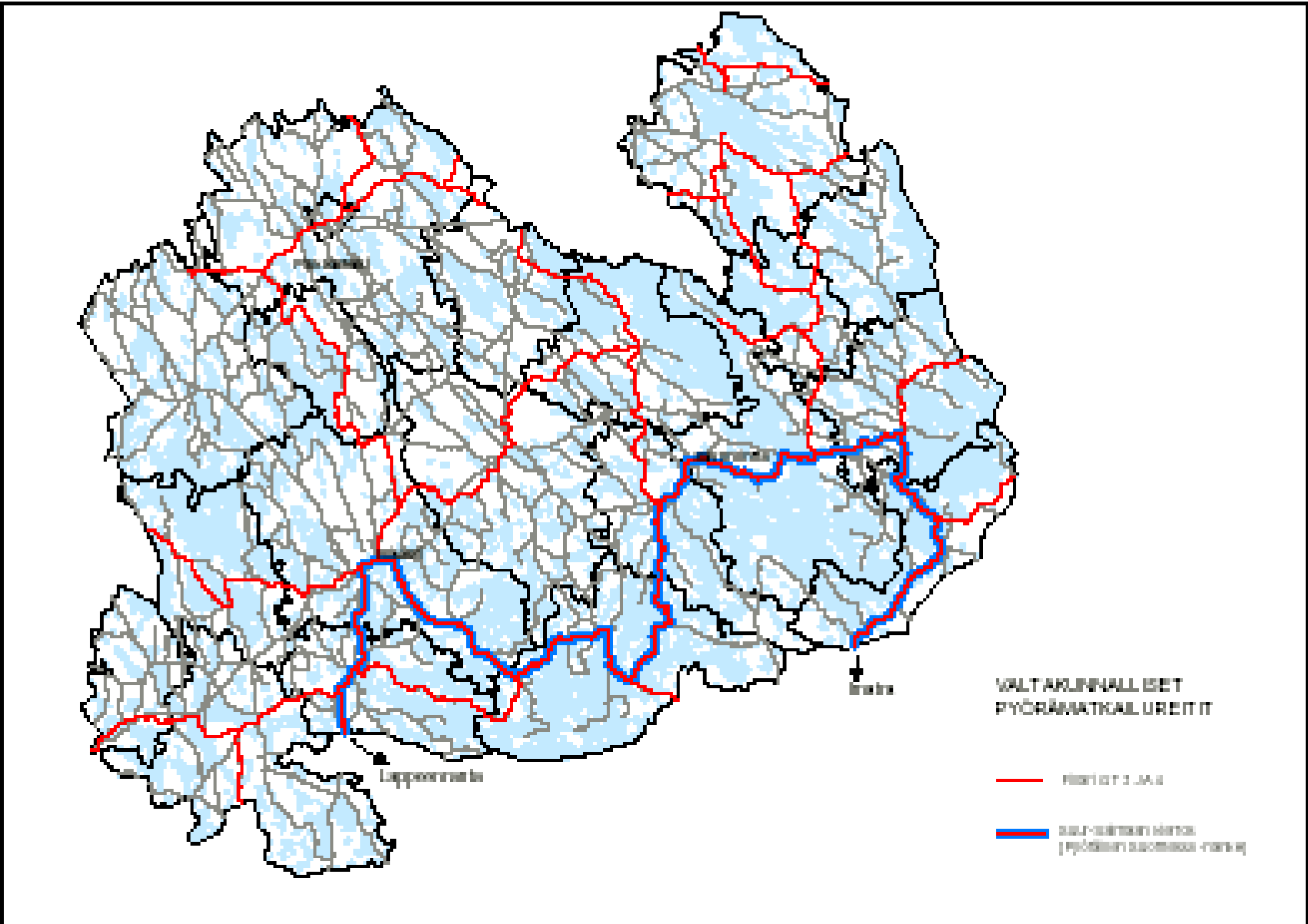
3.2 Pyöräilyreitit vaatimukset

Pyöräillen Suomessa –hankkeen asiakashaastattelun (kesä 2001) mukaan pyörämatkailijat haluavat tietoja etenkin reitin haasteellisuudesta, korkeuseroista ja välimatkoista, lisäksi asiakkaat haluavat pysähtyä lyhyin välimatkoin, yli puolet alle tunnin välein. Asiakkaat haluavat myös nähdä paikallista elämää ja alueita, jonne ei muuten tulisi mentyä. Saksalaiset matkanjärjestäjät pitävät sopivana pyörämatkan pituutena yleisemmin noin 60 km/päivä ja korkeintaan 80 km/päivä. Pyörämatkojen kesto vaihtelee viidestä päivästä 17 päivään.

Hyvä pyöräilykartta on riittävän pienessä mittakaavassa, reitistä on kartalla tehty valinta asiakkaan puolesta, majoituspaikat, nähtävyydet ja palvelut on merkitty selkein symbolein ja ne kohdentuvat kartalle. Reitit ei tule tarjota liikaa vaihtoehtoja ja reitillä tulee olla selvät aloittamis- ja lopettamispisteet.

Jotta reitit ovat hyvin saavutettavissa tulisi niiden kulkea kaupunkien tai isojen taajamien kautta, siten, että vähintään alku- ja loppupäässä on säännöllisesti liikennöity lentokenttä tai rautatieasema. Reitit varrella olevien majoituspaikkojen etäisyys pisimmällä välillä pitäisi olla korkeintaan 30 km ja reitit pitäisi kulkea pääasiassa asuttujen alueiden halki.

Reittien turvallisuuden vuoksi maantienvarressa tulisi olla leveä piennar. Paras olisi, jos pyöräilyreitit voitaisiin sijoittaa kokonaan pyöräteille. Teiden pitäisi olla pääosin päällystettyjä. Samoja päällystettyjä pyöräteitä käyttävät myös yhä enemmän rullaluistelijat ja -hiihtäjät. Myös näiden lajien turvallisen harrastamisen edellytyksenä on riittävän leveät ja tasaiset pientareet.



3.3 Pyöräilyreittien merkitseminen

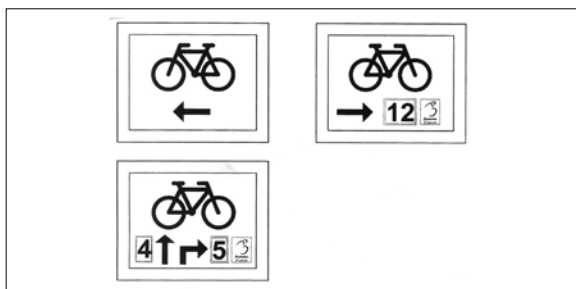
Tiehallinnon valtakunnallisten pyörämatkailureittien merkitsemisohjeen (Voltti & Seila 2004) mukaan tiepiirit vastaavat valtakunnallisten pyörämatkailureittien ylläpidosta ja merkitsemisestä yleisillä teillä. Kunnat vastaavat reittien opastuksesta kaduilla ja ulkoiluteilla sekä opastavat lisäksi yksityisteillä kulkevat reittiosuudet ja pyytävät tähän tarvittavat luvat. Metsähallituksen teillä opastusvastuu on Metsähallituksella.

Pyörämatkailureittien merkitsemistä on vaikeuttanut sen epävirallinen asema. Pyörämatkailureittityöryhmä on pyrkinyt edistämään merkintöjen toteutusta, mutta sillä ei ole ollut määräysvaltaa asian suhteen. Myös Pyöräillen Suomessa –hanke on määräaikainen toimija. Tiepiirit ovatkin toteuttaneet merkintöjä esimerkiksi talkootyönä. Ajantasaista tietoa merkkien olemassa olost ja kunnosta ei ole käytettävissä.

Pyörämatkailureittien merkitsemisohjeessa (Voltti&Seila 2004) esitetään, että pyörämatkailureittien merkintöjen ylläpito olisi yleisten teiden osalta tarkoituksenmukaista jatkossa sisällyttää hoitourakoihin. Yleiset tiet on jaettu 90 urakka-alueeseen, joista noin kymmenen urakka-alueita kilpailutetaan vuosittain aina seitsemän vuoden ajaksi, tällöin näihin urakoihin on mahdollista sisällyttää pyörämatkailureittien viitoituksen ylläpito, jonka kustannusvaikutus suuren urakan osana on vähäinen. Kunnissa pyörämatkailureittien merkintä voidaan toteuttaa esimerkiksi omana työnä.

Pyörämatkailureittien merkkien pohjaväri on ruskea ja niissä on tyylitelty polkupyörän kuva. Tämän lisäksi niissä on yleensä reitin numero(t) ja reitin suuntaa osoittava nuoli. Pyöräillen Suomessa –reitin tunnusta käytetään merkeissä reitinumeron tavoin. Merkkejä käytetään tarroina, ns. peltimerkkeinä tai aluslevyyn kiinnitettyinä.

Reittien merkitsemisohje on hyväksytty tiehallinnossa keuhällä 2004 ja sitä toteutetaan vähitellen.



Esimerkkejä pyörämatkailureittien merkeistä.

3.4 Pyöräilyreittien suunnittelun tavoitteet

3.4.1 Maankäyttötavoitteet

Pyöräilyreittejä käsitellään maakuntakaavassa osana kevyttä liikennettä ja matkailua. Kaavassa on mahdollista osoittaa kevyen liikenteen rakentamistarpeita, esim. ”kevyen liikenteen yhteystarve” –merkinnällä. Tällaisia tarpeita on esim. välillä Mikkeli-Ristiina, Mikkeli-Antola, Savonlinnan kaupunki - Savonlinnan lentokenttä ja Savonlinna-Punkaharju. Nämä osuudet sisältyvät valtakunnalliseen pyörämatkailureitistöön. Pyöräilyreitit huomioidaan myös retkeilyreitistösuunnittelussa. Tällöin kiinnitetään erityistä huomiota reittien yhteyksiin ja siihen, miten ne täydentävät toisiaan.

3.4.2 Kehittämistavoitteet

Pyöräilyreittejä on suunniteltu määrällisesti Etelä-Savoon riittävästi. Nyt pitäisi keskittyä valtakunnallisten ja alueellisten reittien kehittämiseen, laadun parantamiseen ja markkinointiin. Pyöräilyreittien tarpeet tulisi ottaa huomioon teiden parannussuunnitelmia tehtäessä. Monet Etelä-Savon pyörämatkailureitit kulkevat esim. maanteilla, joissa ei ole piennarta. Reittien turvallisuuden tuleekin kiinnittää entistä suurempaa huomiota. Myös reittien merkintä tulisi saada kuntoon.

Reittien vähimmäisvaatimuksena on kunnollinen reittikartta ja selostus. Reittien varrella tulisi myös olla riittävästi majoitus- ja levähdyspaikkoja. Reittien ohjaaminen matkailukeskusten kautta mahdollistaa esim. pyörävuokrauksen kehittämisen ja pyörämatkailun soveltamisen yhteen muun luontomatkailun kanssa tarjoamalla pyöräilyn ohella esim. melontamahdollisuuksia yms. Toisin kuin retkeilyreitit, pyöräilyreitit ohjataan usein taajamien kautta. Etenkin taajamissa kevyen liikenteen väylästä tulisi olla yhtenäinen.

Kevyen liikenteen väyliä käytetään yhä useammin myös rullaluisteluun ja -hiihtoon. Etenkin taajama-alueella pitäisi kevyen liikenteen väylien suunnittelussa ottaa nämäkin harrastusmuodot huomioon.

Maastopyöräilyn suosio on myös kasvamassa, mutta reittejä pelkästään maastopyöräilyyn ei ole. Jokamiehen oikeudella maastossa voi pyöräillä, koska pyörä ei ole moottorikulkuneuvo. Maastopyöräily vaatisi reittejä, jotka ovat maasto-olosuhteiltaan vaativia ja mielenkiintoisia. Retkeily- ja moottorikelkkailureittien hyödyntäminen osin myös maastopyöräilyyn on mahdollista, samoin voidaan hyödyntää olemassa olevaa metsäautotieverkostoa.

4. Melontareitit

4.1 Seutukaavan melontareitit

Etelä-Savon seutukaavaliitossa ryhdyttiin suunnittelemaan melontareittejä 1980-luvun alussa. Vuonna 1982 ilmestyneessä julkaisussa Melontareittejä Etelä-Savossa (Etelä-Savon seutukaavaliiton julkaisu 98/1982) on yhteenveto kuudesta tutkitusta melontareitistä. Lisäksi julkaisussa on ehdotuksia reittien retkeily- ja matkailukäytön kehittämiseksi. Jokaisesta kuudesta reitistä laadittiin reittiseloste, jossa kuvattiin paitsi reitin yleisluonne, niin myös reitin yksityiskohtia, kuten väylän leveys, syvyys, luonnosteet, rakennetut esteet, koskien vaikeusasteet ja korkeudet, reitin raivaus- ja ruoppaustarpeet jne. Reittien varrelta kartoitettiin myös palvelut ja sopivat rantautumispaikat. Seutukaavaliiton selvitys keskittyi melontaan ja veneilyyn sopivien jokireittien tutkimiseen. Laadittuun melontareittikarttaan ei merkitty Saimaan ja muiden suurjärvien tarjoamia melontareittejä.

Melontareittiselvityksessä tutkitut melontareitit:

- Kangasjärvi (Haukivuori) - Virtasalmi
- A Jukajärvi (Juva) - Sulkava kk, B Tuusjärvi (Juva) - Sulkava kk
- Varparanta (Savonlinna) - Enonkoski kk - Varparanta
- Pieksäjärvi (Pieksämäki) - Koskelon leirintäalue (Suonenjoki)
- Syvänsi (Jäppilä) – Huutokoski - Joroinen
- Rautjärvi (Juva) – Siikakoski – Anttola kk - Kokkosenlahti - Rautjärvi

Tutkituista reiteistä toteutettiin ensimmäisenä, 1980-luvun puolivälissä, Majavareitti Virtasalmella. Toteuttamisella tarkoitetaan tässä yhteydessä reitin merkitsemistä maastoon, levähdyspaikkojen rakentamista sekä reittiesiinteen ja –kartan laatimista. 1980-luvulla toteutettiin myös Juvalta Sulkavalle kulkeva Oravareitti ja Etelä-Savon puoleinen osa Savonselän melontarengasta, joka on yli 360 km pitkä rengasreitti neljän maakunnan alueella. Etelä-Savossa se kulkee Hirvensalmen, Mäntyharjun ja Pertunmaan kuntien alueella. 1990-luvulla toteutettiin Syvänsi-Huutokoski –reitti, Varparanta-Enonkoski reitti ja Vuokalanjärven reitti sekä Naarajoen reitti. Pieksäjärvi-Haapajärvi reitti valmistui

kesällä 2004. Seutukaavaliiton Melontareittiselvityksen reittiehdotuksista on toteuttamatta ainoastaan Rautjärvi-Siikakoski-Anttola-Kokkosenlahti-Rautjärvi –reitti.

Melontareittien toteutuminen vauhdittui EU:n aluekehittämissuunnitelmien myötä. Tavoite 6- ja tavoite 1-ohjelmista on rahoitettu vesiretkelyyn liittyviä hankkeita yli miljoonalla eurolla. Liitteenä lista hankkeista (liite 1). Melontareittien toteuttaminen on ollut huomattavasti helpompaa kuin muiden ulkoilureittien (moottorikelkkailureitit, retkeilyreitit), koska yleisellä vesialueella liikkuminen kuuluu jokamiehenoikeuksiin ja reitin toteuttaminen ei vaadi maanomistajakohtaisia sopimuksia muutoin kuin tauko- ja levähdyspaikkojen rakentamisen osalta.

Rakennetut reitit ja lukuisat reittihankkeet ovat lisänneet melontapalveluja tarjoavien yrittäjien määrää Etelä-Savossa. Myös melojien määrät ovat kasvussa.

Melontareitit otettiin mukaan seutukaavaan, sen laadinnan neljännessä vaiheessa, joka tehtiin seutukunnittain. Melontareittejä on merkitty katkoviiva-merkinnällä ja tunnuksella mr. Varkauden seudun eteläosan seutukaavassa (vahvistettu 4.9.1995) on Syvänsin-Joroisten melontareitti, Mikkelin ja Pieksämäen seutujen seutukaavassa (vahvistettu 18.2.2000) Naarajoen melontareitti, Oravareitti, Majavareitti ja Savonselän melontarengas. Savonlinnan seudun seutukaavaan (vahvistettu 18.12.2000) on merkitty Oravareitin Sulkavan puoli sekä Ulpukareitti ja Vuokalan melontareitit. (kartta 5). Kaikista seutukaavan melontareiteistä sekä EU-hankkeissa suunnitelluista reiteistä on tehty aluevarauskortit, joista ilmenee mm. reittikuvaus sekä ne tarkemmat selvitykset, joissa reitti on suunniteltu.

Melontareittejä seutukaavaan merkittäessä päätettiin, ettei Suur-Saimaan alueella olevia reittejä oteta mukaan, koska nämä reitit kulkevat osin laiva- ja veneväyliä pitkin. Melojat myös käyttävät osittain samoja rantautumispaikkoja ja retkisatamia kuin muutkin veneilijät. Saimaalla on lukuisia mahdollisuuksia suunnitella melontareittejä, eikä yhtä ainoata reittimahdollisuutta ole tarkoituksenmukaista esittää kaavassa.

4.2 Reittien luokitus

Melontareiteille ollaan myös suunnittelemassa luokittelua niiden vaativuuden ja palveluvarustuksen perusteella (Pohjois-Savon melontareittien kehittämissuunnitelma, Suomen Ladun luokitusprojekti). Luokituksen rakenne perustuu retkeilyreiteille kehitettyyn luokitukseen. Käyttäjän kannalta olisikin hyvä, jos sama rakenne voisi toimia eri aktiviteeteissa, näin käyttäjälle muodostuisi vähitellen selkeä kuva asiasta. Etelä-Savon melontareittejä ei ole luokiteltu, mutta Meloen Järvi-Suomessa hankkeessa luokitusta tullaan varmasti käyttämään.

Luokituksen yhtenä tehtävänä on ohjata meloja hänelle sopivalle reitille. Luokitus palveleekin erityisesti vähemmän kokeneita meloja, jotka eivät itse pysty arvioimaan reitin vaativuutta. Lisäksi palveluvarustustason seuranta velvoittaa rantautumispaikkojen ylläpitoon. Luokitellut reitit kelpaavat myös Metsähallituksen luontoon.fi –portaaliin.

Luokituksessa reitit jaetaan vaativuuden mukaan kolmeen luokkaan: I helppo, II keskitasoinen ja

III vaikea. Järvi- ja jokireiteillä on hieman eri vaatimukset. Palvelutason perusteella reitit jakaantuvat A hyvän, B kohtalaisen ja C vähäisen palvelutason omaaviin reitteihin. Pohjois-Savon melontareittien kehittämissuunnitelmassa luokitukseen yhdistettiin myös kohderyhmätarkastelu. Perhereiteiksi kutsuttiin luokituksen IA reittejä, kaikki muun luokituksen saaneet reitit olivat omatoimireittejä. Omatoimireittien melojat voivat luokituksen perusteella valita itselleen sopivat reitit ja perhereittien melojat ohjataan helpoille reiteille.

4.3 Melontareittien suunnittelun tavoitteet

4.3.1. Maankäyttötavoitteet

Maakuntakaavaan merkitään vain jo perustetut ja tutkitut melontareitit. Saimaan alueelle ei erikseen merkitä melontareittejä, koska Saimaalla on valittavissa lukuisia eri reittivaihtoehtoja esim. sääolojen mukaan. Yhtä turvallista ja ainoaa oikeaa reittiä ei ole.

Majavareitti Virtasalmella on merkitty majavatunnuksin.



Perustettuja ja tutkittuja reittejä ovat seutukaava-vaarusten lisäksi eri EU-projekteissa tutkittujen ja toteutettujen hankkeiden reitit. Uutena reittinä merkitään Pieksäjärvi-Haapajärvi melontareitti ja Keisarinlähden reitti. Lisäksi majavareittiä jatketaan Savonmuun Inari –hankkeen ja seutukaavaliiton melontaselvityksen esittämällä tavalla Haukivuoren Kangasjärvelle. Norppareiteistä, Haukivesi-Haapavesi reitistöstä ja Veskansan reiteistä merkitään vain Saimaan ulkopuoliset osat.

Melontareitistö ulottuu myös maakunnan rajojen ulkopuolelle. Savonselän melontarengas jatkuu Kymenlaakson, Päijät-Hämeen ja Keski-Suomen maakuntien alueelle, Soisalon melontareitti ja Pieksäjärvi-Haapajärvi reitti jatkuvat Pohjois-Savon puolelle. Pohjois-Savossa on Soisalon reitin kehittäminen nähty tärkeänä, Etelä-Savossa taas Norppareitti, joka kulkee osittain samalla alueella ja on kehittynyt nopeammin ja monipuolisemmin. Maakuntien välisen yhteistyön ja yhteensovittamisen tarve jatkosuunnittelussa osoitetaan yhteystarve-merkinnöillä.

Etelä-Savossa on runsaasti melontareittejä ja voidaan sanoa että maakunnan melontareittiverkosto on kattava. Etenkin joet on jo reititetty, mutta järvillä voi olla vielä joitakin uusia reittitarpeita.

Liitekartassa on esitetty Etelä-Savoon suunnitellut melontareitit. Kaikista reiteistä on myös tehty lyhyet kuvaukset.

4.3.2 Kehittämistavoitteet

Melontareittienkin kehittämissä tulee määrän lisäämisen sijasta keskittyä olemassa olevien reittien laadun kehittämiseen ym. tuotekehitykseen. Melontareittejä koskee samat vaatimukset kuin muitakin reittejä eli reittikartan ja –selostuksen on oltava kunnossa ja levähdyspaikkoja on oltava riittävästi. Melojat ovat toivoneet myös lisää telttayöpymispaikkoja reittien varrelle. Reitit tulisi myös luokitella valtakunnallisen luokituksen mukaisesti. Etenkin jokireittien kulkukelpoisuutta ja turvallisuutta on syytä kehittää. Lisäksi melontaja retkeilyreittien linkittyminen ja esim. samojen levähdyspaikkojen hyödyntäminen on suotavaa.



5. VENEREITIT

5.1 Laiva- ja veneväylät

Suomi on maailman veneilyvaltaisimaa. Suomessa on yli 700 000 venettä, joista 90 % on alle seitsemän metrisiä. Venekannasta on moottoriveneitä reilusti yli puolet.

Väylät ja satamat muodostavat vesitieverkon. Väylät on luokiteltu ryhmiin niille vahvistetun kulkusyvyyyden perusteella.

Merenkululaitoksen väyläluokitus on esitetty taulukossa 1. Saimaalla kauppamerenkulun väylää nimitetään syväväyläksi. Syväväylän kulkusyvyys on yli

4,2 m. Merenkululaitoksen luokituksen mukaisesta yhdysväylästä on Saimaan alueen vesiliikenneselvi-tyksissä (mm. Vuoksen vesistöprojektin vesiliikenneosassa 1989) käytetty myös nimitystä pääväylä tai laivaväylä. Tällöin on tarkoitettu kulkusyvyydeltään 2,4 – 4,1 m:n väyliä (taulukko 1).

Järvi-Suomen merenkulkupiirin tehtäviin kuuluu sisävesialueella väylien ja kanavien käytön ja kunnossapidon tilaajatehtävät, vesiliikenteen edunvalvonta ja viranomaistehtävät, luotsauksen viranomaisvalvonta ja Saimaan syväväylän jäänmurto.

TAULUKKO 1

Väylästäön perusluokitus

| PÄÄLUOKKA | | VÄYLÄLUOKKA (perusväyläluokka) | | | |
|-----------|--------------------------|--|-----|--|--|
| 1 | Kauppamerenkulun väylät | Esisijaisesti kauppamerenkulun käyttöön rakennettu ja kauppamerenkulkua varten ylläpidettävä väylä. Kauppamerenkululla tarkoitetaan tässä yhteydessä sellaista rannikon alusliikennettä, joka maksaa väylämaksuja. Sisävesillä kauppamerenkulun väyläksi luetaan Saimaan syväväylästä. | VL1 | Kauppamerenkulun 1-lk väylät (pääväylät) | Valtakunnallisesti tai alueellisesti merkittävät kauppamerenkulun pääväylät, joilla kulkee valtaosa vesiliikenteen tavaravirroista. Liikennöinti mahdollista ympärivuotisesti kaikissa näkyvyysolosuhteissa. |
| | | | VL2 | Kauppamerenkulun 2-lk väylät | Lähinnä paikallista merkitystä omaava kauppamerenkulun väylä, tai pääväylään liittyvä rinnakkais- tai yhdysväylä. |
| 2 | Yhdysväylät | Esisijaisesti muun hyötyliikenteen kuin kauppamerenkulun käyttöön rakennetut ja ylläpidettävät väylät sekä alueellisesti merkittävät veneilyn pääväylät | VL3 | Hyötyliikenteen matalaväylät | Mm. yhteysliikennettä, kalastusaluksia, proomuliikennettä, uittoa ja alueellisesti merkittävää matkustajaliikennettä palvelevat väylät. |
| | | | VL4 | Veneilyn runkoväylät | Veneilyn pääväylä, joka muodostaa yhtenäisen pidempijaksoisen reitin rannikolla tai sisävesillä kahden alueen välille. |
| 3 | Veneilyn paikallisväylät | Esisijaisesti veneilyn käyttöön tarkoitettu paikallinen matalaväylä | VL5 | Veneväylät | Paikallinen veneväylä, esim. pistoväylä pääväylältä satamaan tai yhdysväylä kahden muun väylän välillä. Kulkusyvyys 1,0 ... 2,5 m. |
| | | | VL6 | Venereitit | Reittitasoinen matalaväylä Kulkusyvyys 0,5 ... 2,5 m (kulkusyvyydestä ei vastata) |

Lähde: Merenkululaitos

Väylistä merenkulkupiirille kuuluvat kaupparenkulun väylät sekä veneilyn runkoväylät. Piiri ei rakenna enää uusia venereittihaaroja. Reittien valvonta kuuluu merenkulkupiirille reitin ylläpitäjästä riippumatta.

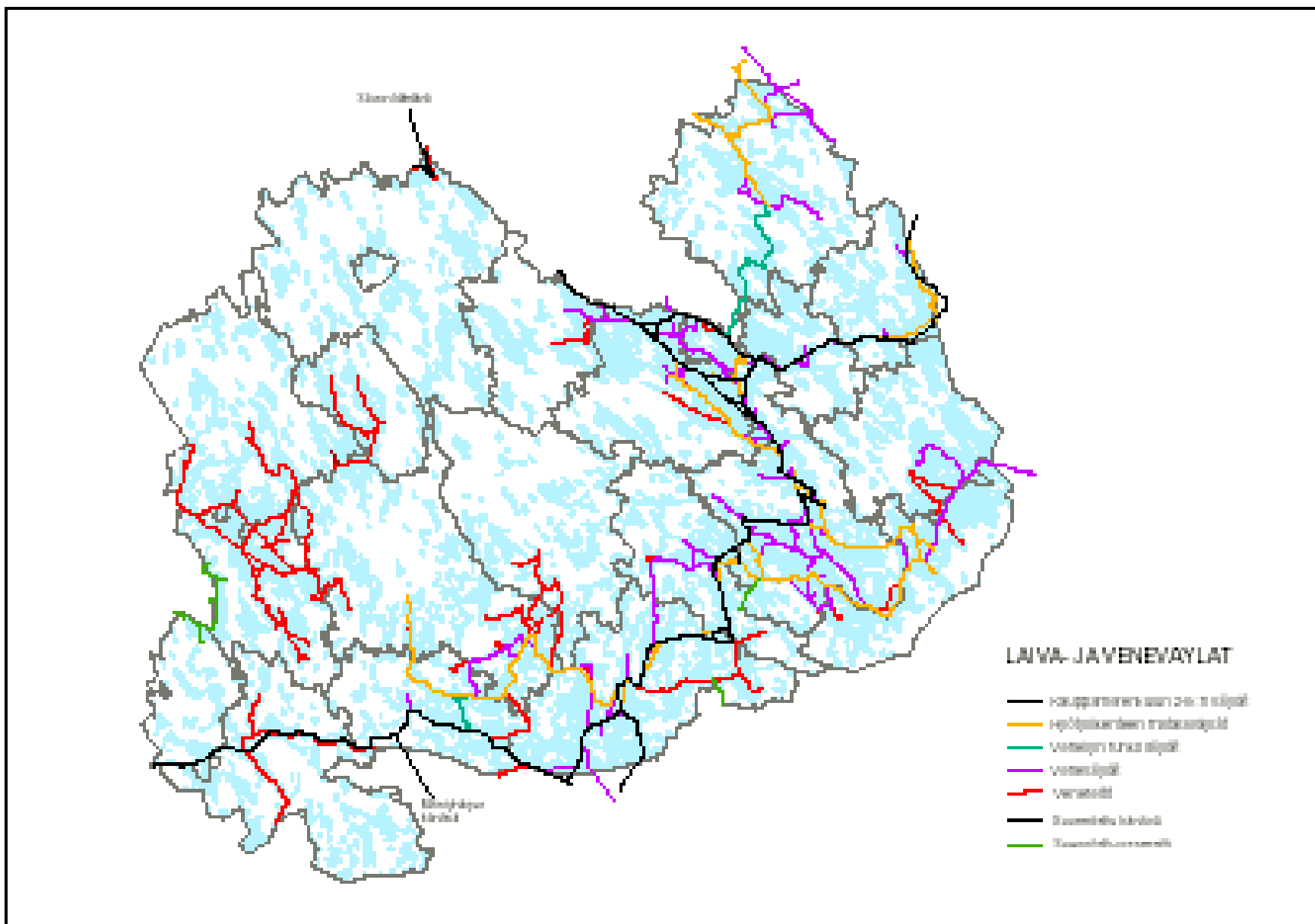
Ympäristökeskukset rakentavat venereittejä ja luovuttavat valmiit reitit muiden, lähinnä kuntien, ylläpidettäväksi. Venereittejä on rakennettu ympäristökeskuksen toimesta mm. TE-keskuksen työllisyystyörahoituksella (80-50 %, hankekohtainen päätös) sekä kuntarahoituksella (20-50 %). Veneväyliä varten tarvitaan ympäristölupaviraston lupa sekä merenkulkupiirin väyläpäätös. Venereittejä on rakennettu mm. Puulavedelle, Kyyvedelle, Luon-

terille ja Mäntyharjun reitille. Suonteen reittien valmistuttua on reitit pääosin rakennettu (taulukko 2 ja kartta 6). Matkailuyrityksiin ja venesatamiin voi olla tarvetta rakentaa lisää pistoyhteyksiä. Myös kunnilta saattaa tulla aloitteita uusista reiteistä. Esimerkiksi Joroisissa Puomilansalmen sillan mataluus vaikeuttaa vesiliikennettä Haapaselältä Joroisselälle. Sillan korottamisen vaihtoehtona voisi olla reitin johtaminen Hyviänsalmen kautta. Sen suunnittelua kuitenkin vaikeuttaa Hyviänsalmen kuuluminen valtakunnalliseen lintuvesien suojeleohjelmaan.

Museovirasto restauroi parhaillaan Suvorovin kanavia (Kutvele, Käyhkää, Kukonharju ja Telataipale). Kanavien kautta on suunnitteilla myös venereitti.

TAULUKKO 2

| ETELÄ-SAVON YMPÄRISTÖKESKUKSESSA SUUNNITELTUJA JA RAKENNETTUJA VENEREITTEJÄ | | |
|--|--------|------|
| VUOLTEEN REITTI, Saimaa, Ristiina | 18 km | 1987 |
| LOHILAHDEN REITTI, Saimaa, Sulkava | 7 km | 1991 |
| JOROISTEN REITTI, Saimaa, Joroinen | 15 km | 1992 |
| PORRASSALMEN REITTI, Saimaa, Joroinen | 1 km | 1993 |
| RANTASALMEN REITTI, Saimaa, Rantasalmi | 17 km | 1997 |
| KYYVEDEN REITTI, Haukivuori ym. | 56 km | 1997 |
| MÄNTYHARJUN REITTI, Juolasvesi ym. | 62 km | 1997 |
| KYYHKYLÄN KUNTOUTUSSAIRAALAN REITTI, Mikkeli - yksityinen reitti | 0,5 km | 1998 |
| PUULAN REITTIEN TÄYD., Kangasniemi ym. | 40 km | 2000 |
| LUONTERIN VENEREITTIEN TÄYD., Mikkeli ym. | 38 km | 2000 |
| KYYVEDEN LUUSNIEMEN REITTI, Kangasniemi | 4 km | 2004 |
| SUUNNITTEILLA | | |
| SUONTEEN REITIT, Pertunmaa, Hirvensalmi | 80 km | |
| VISULAHDEN REITTI, Saimaa, Mikkeli | 4 km | |
| TELATAIPALEEN REITTI, Sulkava - Museovirasto (Suvorovin kanavat), Merenkululaitos | 13 km | |



5.2 Kanavat

Savon kanava tai toiselta nimeltään Päijänne-Saimaa kanava yhdistää Vuoksen ja Kymijoen vesistöt Suonenjoen ja Leppävirran kautta. Kanava on mitoitettu vesimatkailun tarpeisiin, risteilyliikenteelle ja teollisuuden pienproomuilla tapahtuvaan puun ja raaka-aineiden kuljetukseen. Kanava on Sisä-Savon ja Varkauden seudun seutukaavoissa sekä Pieksänmaan Sorsaveden-Suonteen ja Syvänsin rantayleiskaavassa. Kanavasta on tehty vaikutusten arvioinnit. Järvi-Suomen merenkulkupiiri on tarkistanut yleissuunnitelman ja kustannukset v. 2002.

Päijänne-Saimaa kanavan suunnittelu on ohittanut yleissuunnitelmatason, jossa Etelä-Savon puolelle Pieksänmaan kunnan alueelle on jäänyt kaksi vaihtoehtoista linjausta. Toinen kulkee Pieksänmaan-Suonenjoen rajaa myötäillen Hulkonsalmesta Jänissaaren pohjoispuolitse Suottaniemen poikki Saunalahden kohdalta Paasvedelle. Toisessa linjausvaihtoehdossa väylä kiertää Suottaniemen Suihkolansalmen eli nykyisen vesireitin kautta. Tämä vaihtoehtoa seuraisi Suihkolansalmen sillan korotus. Sorsaveden-Suonteen ja Syvänsin alueen, vuonna 2005 hyväksytyyn rantaosayleiskaavaan on merkitty vain nykyisen vesireitin kautta kulkeva vaihtoehto. Molemmissa vaihtoehdoissa väylää joudutaan paikoin ruoppaamaan, sillä väylän 2,4 metrin syväystä ei pystytä toteuttamaan kaikilta osin ilman ruoppausta.

Suunniteltu Mäntyharjun kanava on 95 km pitkä Päijänteen ja Saimaan yhdistävä sisävesiväylä, joka liittyy välin Kymijoki-Mäntyharju kokonaissuunnitelmaan. Mäntyharjun kanava alkaa Konnivedeltä Kymijoen kanavan linjalta ja johtaa Heinolasta Mäntyharjun kautta Ristiinaan Saimaan Yöveteen. Vaihtoehtoisia linjauksia on tutkittu Kuorekosken, Survaanniemen ja Taipaleenlahden kohdalla. Suunnitelma-alue kuuluu Mäntyharjun reittiin ja Kymijoen vesistöalueeseen. Etelä-Savon seutukaavassa Mäntyharjun kanava on merkitty ohjeelliseksi

laivaväyläksi ja Päijät-Hämeen seutukaavassa ohjeelliseksi syväväyläksi. Kanavalle on suunniteltu viisi sulkua: Sulkavankosken, Kuorekosken, Hanganlahden, Luhtasen ja Rautlahden sulut. Kymijoesta on mahdollisuus jatkaa vesireittiä Suomenlahteen (Kymijoen kanava).

Mäntyharjun kanavasta ei ole tehty kokonaisvaltaista ympäristövaikutusten arviointia. Kanavan ympäristövaikutukset riippuvat paljon kanavan mitoituksesta eli siitä, suunnitellaanko kanava kaupparenkulun vai huviveneilyn tarpeisiin.

5.3 Venereittien suunnittelun tavoitteet

5.3.1 Maankäyttötavoitteet

Maakuntakaavan reittisuunnittelussa otetaan huomioon jo toteutetut ja tutkitut venereitit. Uudet reittitarpeet huomioidaan, mikäli ne selvitysten perusteella ovat mahdollisia.

Savon kanava ja Mäntyharjun kanava ovat myös venematkailun ja huviveneilyn kannalta tärkeitä hankkeita, yhdistetään niiden avulla kaksi vesistöaluetta ja kaksi Suomen suurinta järveä Päijänne ja Saimaa. Sisävesiveneilyalue laajenee näin todelliseksi järvilabyrintiksi, joka tarjoaa lukemattomia eri reittimahdollisuuksia ja kattaa pinta-alaltaan puoli Suomea. Kanavat tulisi osoittaa maakuntakaavassa joko vene- tai laivaväylämerkinnällä. Kanavavarauksista on tehtävä riittävät ympäristöselvitykset.

5.3.2 Kehittämistavoitteet

Venereittien varrella on oltava riittävästi venevalkamia ja veneenlaskupaikkoja. Niiden suunnittelussa on otettava huomioon mm. sijainti ja toimivuus.

Venereittien ylläpito pitäisi olla merenkulkupiirillä. Tällä on merkitystä mm. reittien turvallisuuden kannalta.

6. Moottorikelkkailureitit

6.1 Reitit ja urat

Suomessa oli vuonna 2004 rekisterissä olevia moottorikelkkoja hieman yli 100 000 kpl, joista Etelä-Savossa noin 4000 kpl (3,9 % koko maan kelkoista). Vuosittain rekisteröidään yli 5200 kelkkaa. Rekisteröinti muuttui pakolliseksi vuonna 1995.

Moottorikelkkailussa käytettävät alueet voidaan jakaa oikeudellisten vaikutusten perusteella yleisiin moottorikelkkailureitteihin, maastoon tai maastoksi luokiteltaviin kelkkauriin sekä jääpeitteisiin vesialueisiin niiden vesilain mukaisen yleiskäyttöoikeuden perusteella.

Moottorikelkkailureiteillä on maastoliikennelain mukaisesti perustettu yleinen oikeus ajaa moottorikelkalla. Moottorikelkkailureitti on tieliikennelain mukainen tie. Moottorikelkkailureitti edellyttää aina kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen vahvistamaa reittisuunnitelmaa sekä lisäksi reitin pitäjän ja maanomistajien välisiä kirjallisia sopimuksia tai reittitoimitusta. Reitit on varattu vain moottorikelkoille, muilla ajoneuvoilla niitä pitkin ei saa kulkea. Moottorikelkkailureitit on perustettu yleiseen käyttöön ja ne ovat kaikkien liikennöitävissä ilman lupaa tai maksua.

Moottorikelkkaura perustuu maaomistajan ja uran pitäjän kahdenkeskiseen sopimukseen ja sen käyttöoikeutta voidaan rajoittaa koskemaan esim. vain tiettyä ryhmää. Kelkkaurat rinnastetaan maastoliikennelain mukaiseen maastoon. Moottorikelkkauralla ajettaessa noudatetaan maastoliikennesääntöjä. Moottorikelkkauralla ajaminen voi edellyttää uran pitäjän lupaa, joka voi olla maksullinen tai maksuton. Maastoliikennelaki koskee myös jääpeitteisiä vesialueita. Joskus voi olla tarpeen rajoittaa liikennettä jäällä tai ohjata se kokonaan pois tietyltä vesialueelta. Rajoituksen asettamista haetaan alueelliselta ympäristökeskukselta.

Etelä-Savossa on moottorikelkkailureittien suunnittelua ja toteuttamista rahoitettu tavoite 6- ja tavoite 1-ohjelmista noin 575 000 €:n edestä (liite 1). Suunnitteluprojekteista ovat vastanneet lähinnä moottorikelkkailukerhot. Suunnitelmien jatkoksi on konkreettisia toteuttamisprojekteja tullut hitaasti. Kuikka Koposen kiemuroita on reittitoimituksella toteutettu Heinävedellä. Heinävedeltä reitti jatkuu Pohjois-

Savon puolelle Kangaslammille ja Leppävirralle sekä Pohjois-Karjalan puolelle Liperiin. Lisäksi Joroisissa ja Rantasalmella on moottorikelkkailureiteistä ympäristölautakunnan päätös. Joroisten reitti jatkuu myös Pohjois-Savon puolelle Leppävirran läpi Kuopion rajalle, jossa se yhtyy Kuopion reitteihin.

Tavoite-1 ohjelmasta rahoitetun Pieksämäen seudun moottorikelkkailureitistön suunnitteluprojektiin (Pieksämäen kaupunki, Pieksänmaa, Haukivuori ja Kangasniemi) osallistuivat viranomaiset aiempaa tiiviimmin, mikä näkyy reittisuunnitelman parempana toteutuskelpoisuutena. Seudun kunnat käsittelevät parhaillaan osallistumistaan suunnitelman toteuttamiseen. Kangasniemen ympäristölautakunta on jo käsitellyt reittisuunnitelman ja reitti on Kangasniemelle rakennettu. Reittiosuus Kangasniemen rajalta Naarajärvelle on parhaillaan ympäristölautakuntien käsittelyssä, jonka jälkeen sitä voidaan alkaa toteuttaa. Välillä Pieksänmaa-Pieksämäki-Jäppilä ja Pieksänmaa-Häkärinteet (Hankasalmi)-Mehtiö on maanomistajaneuvottelut reitistä käynnissä. Reitiltä tulee näin ollen yhteys Pohjois-Savoon Rautalamille ja Keski-Suomeen Hankasalmelle. Reitti on suunniteltu pääsääntöisesti 4-6 m:n levyiseksi. Reittisuunnitelmassa on yhteensä 168 km reittiä.

Itä-Savossa Kerimäellä kunnostetaan käytössä olevat moottorikelkkaurat Piällysmies-hankkeina. Hankeita rahoittaa TE-keskus. Uraa on kunnostettu Kerimaasta Pohjois-Karjalan rajalle, josta se jatkuu Pohjois-Karjalaan Kiteen ja Kesälahden suuntaan. Lisäksi on kunnostettu ura Raikuulta Savonrannalle, josta on yhteys Heinäveden reiteille sekä Kerimaasta Savonlinnaan ja Punkaharjulle. Maanomistajien kanssa on tehty kirjallinen sopimus kelkkauran raivaamisesta, käytöstä ja kunnossapidosta. Korvauksia ei makseta.

Mikkelin seudulla on myös reittejä suunniteltu, mutta ne on toteutettu tai aiotaan toteuttaa urapohjalta. Uria on myös Mäntyharjun-Pertunmaan alueella. Liitekartassa on esitetty Etelä-Savon moottorikelkkailureitit sekä ne urat, joista on tehty kartta. Osasta urastoa ei ole minkäänlaista karttaa. Urat saattavat myös vaihtaa paikkaa vuosittain, maanomistajien perueissa lupiaan tai vaihtuessa. Jotkut urat saattavat jäädä käytöstä pois mm. kunnossapito-ongelmien vuoksi. Liitekarttaa pitääkin urien osalta katsella

kiittisesti. Se kuvaa lähinnä urien määrää, ei niinkään niiden tarkkaa sijaintia (kartta 7).

Alun perin valtion tuella oli tarkoitus rahoittaa vain sellaisten moottorikelkkailureittien suunnittelua, jotka perustettaisiin viralliseksi reitiksi joko reittitoimituksella tai ympäristölautakunnan päätöksen pohjalta pitkäaikaisilla kirjallisilla sopimuksilla. Halukkuus perustaa virallisia reittejä on kuitenkin usein loppunut siinä vaiheessa, kun reittien lopullisista kustannuksista ja vaatimuksista on saatu selvyyttä. Useimmat suunnitellut reitit ovatkin jääneet uriksi. Reittejä ovat usein suunnitelleet kelkkailun harrastajat, eivät ammattisuunnittelijat. Reittien suunnittelussa, rakentamisessa ja ylläpidossa tulisi-kin ensisijainen vastuu olla selkeästi kunnalla.

Reittitoimitus on tärkeä vaihe reittien pysyvyyden varmistamiseksi. Reitti merkitään toimituksen jäl-

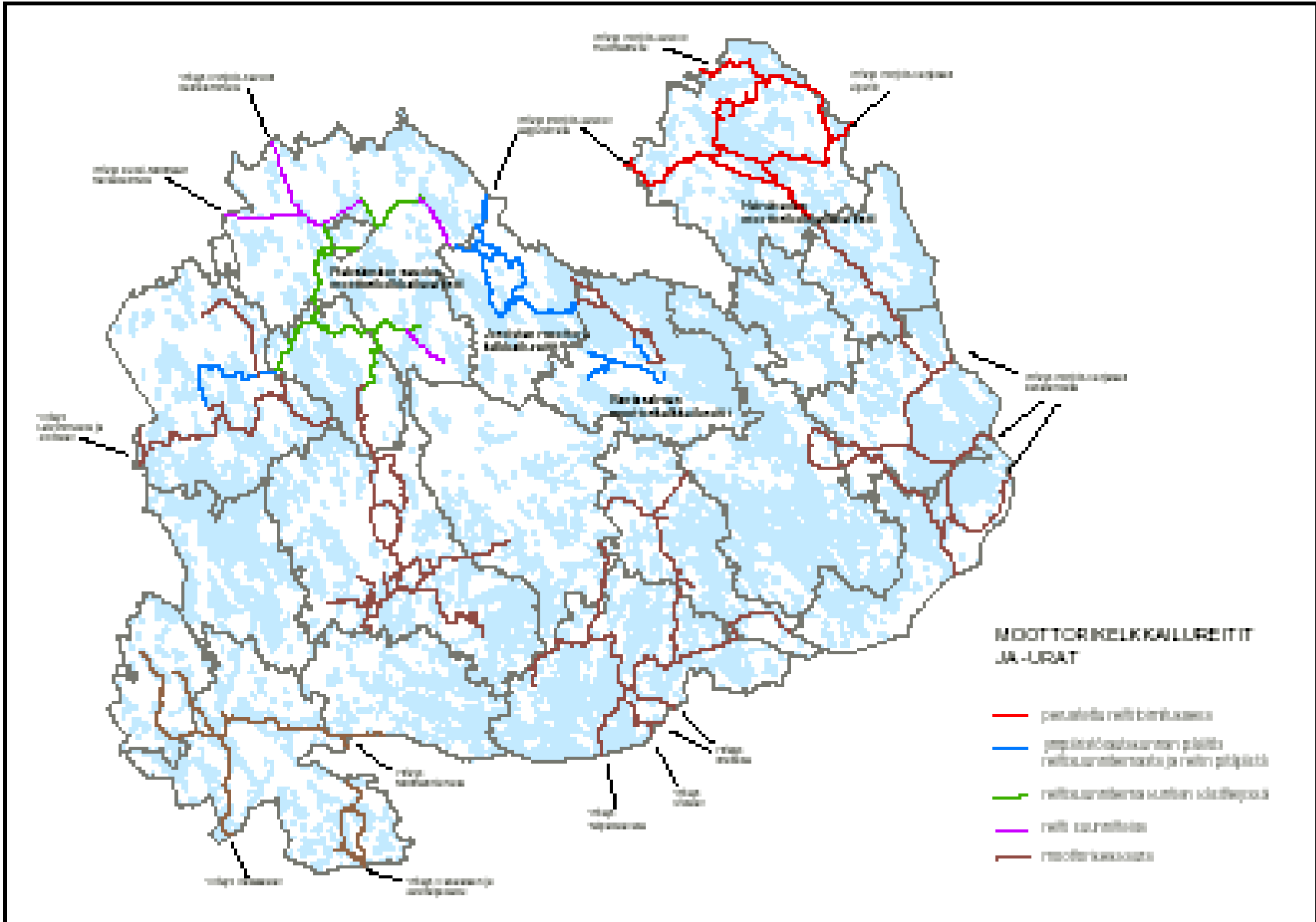
keen kiinteistörekisteriin käyttöoikeutena. Lisäksi reitti saadaan kartalle. Tällä on merkitystä reittien pysyvyyteen, laatuun, turvallisuuteen ja ylläpitoon. Tällöin ei myöskään tehty investoinnit valu hukkaan maanomistajan vaihtuessa, vaan rasite säilyy uudellakin maanomistajalla. Reittien pysyvyys helpottaa myös yrittäjiä investoinneissa. Valtakunnallinen ja maakunnallinen reittiverkosto edellyttää laadukasta ja yhtenäisellä menettelytavalla perustettua runkoverkosta. Seudullista ja maakunnallista merkitystä on vain virallisilla reiteillä.

Etelä-Savon naapurimaakunnista Pohjois-Savossa on käynnissä ympäristökeskuksen vetämä moottorikelkkaurien virallistamisprojekti. Tarkoituksena on virallistaa koko Pohjois-Savon alueelle runkoreitistö. Pohjois-Karjalassa taas kuntien ja matkailuyritysten virkistysreitistöyhdistys hallinnoi moottorikelkkaurastoa. Uran käytöstä peritään käyttäjiltä maksua.

Moottorikelkkareitin ohjeellinen mitoitus



Lähde: Etelä-Savon ympäristökeskus 2002. Pieksämäen seudun moottorikelkkailureitistö.



6.2 Moottorikelkkailureittien perustaminen

Moottorikelkkailureittien perustaminen tapahtuu maastoliikennelain (22.12.1995/1710) mukaisesti. Maastoliikennelain mukainen moottorikelkkailureitti on tieliikennelain 2 §:ssä määritelty tie, joka on tarkoitettu moottorikelkkailuliikenteeseen. Moottorikelkkailureittiin voivat kuulua myös pysyvästi tarvittavat levähdysalueet ja reitin huoltoalueet. Maastoliikennelain mukainen reitti edellyttää aina vahvistettua reittisuunnitelmaa. Reittisuunnitelman vahvistaa kunnan ympäristönsuojelulautakunta. Moottorikelkkailureitti perustetaan lainvoimaisen reittisuunnitelman perusteella joko reittitoimituksessa tai maanomistajan ja reitin pitäjän välisellä kirjallisella sopimuksella (kaavio 2).

Ympäristöministeriön asettama maastoliikennemaksutyöryhmä toteaa mietinnössään (2005), että moottorikelkkailureitti käsitettä tulisi selkeyttää ja sen soveltamisalaa laajentaa siten, että kaikki yleiseen tai yksityiseen moottorikelkkaliikenteeseen osoitetut väylät olisivat moottorikelkkailureittejä. Työryhmä katsoo, että maastoliikennelakia on tarpeen uudistaa moottorikelkkailureitin määritelmän ja perustamismenettelyn osalta, siten että lakiin lisätään uusi täydentävä moottorikelkkailureitin perustamismenettely. Uuden perustamismenettelyn yhteydessä viranomainen selvittäisi reitin riittävät turvallisuusvaatimukset, ympäristövaikutukset sekä lupatilanteen. Uuteen, täydentävään perustamismenettelyyn ei kuitenkaan sisältyisi tieoikeuden lunastamisoikeutta. Perustettava reitti voisi olla yleinen tai yksityinen. Lain muuttamisen aikatauluksi esitetään vuoden 2008 loppua.

Työryhmä toteaa myös, että moottorikelkkailureittien perustamisen tulee perustua ensisijaisesti alueellisiin ja paikallisiin tarpeisiin. Merkittävimmät moottorikelkkailuyhteydet tulisi sisällyttää maakuntakaavoihin.

6.3 Moottorikelkkailureittien rahoitus

Moottorikelkkailureitit eivät kuulu liikenneväylärahoituksen, eivätkä myöskään liikuntapaikkarahoituksen piiriin eli vakiintunut rahoituspohja puuttuu. Moottorikelkkailureittejä on rakennettu lähinnä työministeriön ja EU-rahoituksen turvin. Rahoitus on

kohdistunut suunnitteluun ja rakentamiseen. Ylläpidon rahoitus sen sijaan on ollut ongelmallista.

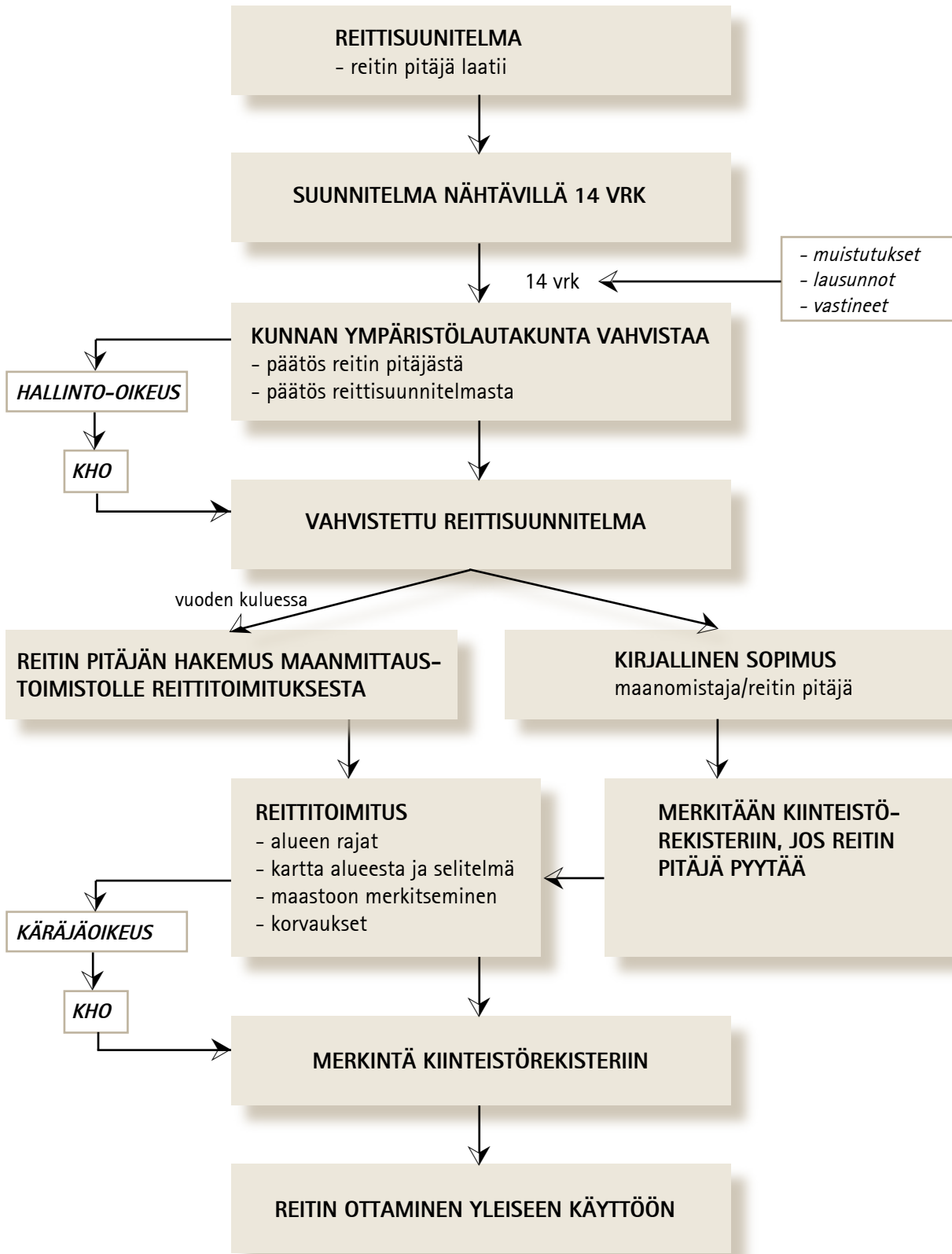
Moottorikelkkailureittien käytöstä ei yleisenä liikennepalveluna saa periä maksua. Sen sijaan moottorikelkkaurien käytöstä voi reitin ylläpitäjä periä maksua. Moottorikelkkailureitit ovat kunnan vastuulla, kun taas uria ovat rakentaneet kuntien ja valtion lisäksi myös yksityiset tahot, kuten kelkkakerhot. Urienkaan käytöstä perityt maksut eivät ole kattaneet rakentamisesta ja ylläpidosta aiheutuneita kustannuksia. Suurten matkailukeskusten ympäristössä on reittien rahoittamiseen perustettu pooleja. Näin on saatu laajennettua rahoituspohjaa, siten että myös yritysalamä, kuten huoltamot sekä ravitsemus- ja majoitusliikkeet osallistuvat reittien ylläpitoon.

Nykyinen rahoitustilanne ei ole maastoliikennelain mukaisella menettelyllä perustettavia moottorikelkkailureittejä suosiva. Se ei suosi myöskään moottorikelkkailumatkailupalveluja. Erityisesti ylikunnallisille reiteille ei löydy luontevaa toteuttajaa.

Maastoliikennemaksutyöryhmä on pohtinut mietinnössään (2005) moottorikelkkailureittien rahoitusta. Mietinnössä todetaan, että moottorikelkkojen määrä on Suomessa sen verran alhainen, ettei kelkkakohdasta veroa kannata kerätä. Moottorikelkkailureittejä koskevan käyttömaksun ongelmana taas on reittien vähäisyys ja valvonnan vaikeus. Työryhmä katsoikin parhaaksi rahoituskeinoksi valtion apujärjestelmän luomisen. Reittien nykyinen rahoituspohja tulee säilyttää ja kehittää sitä niin, että moottorikelkkailumatkailussa mukana olevat tahot osallistuvat laajalaisesti rahoitukseen. Valtion rahoituksen mukaan tulo edellyttää moottorikelkkailureittejä koskevien valtakunnallisten tavoitteiden selkiinnyttämistä niin reitistön määrän kuin laadunkin suhteen.

Harkinnanvaraista valtionavustusmäärärahaa esitetään liikenne- ja viestintäministeriön menoluokkaan ”tienpidon valtionavut”. Avustusta saisi yleiseen käyttöön tarkoitettujen moottorikelkkailureittien perustamiseen, rakentamiseen ja ylläpitämiseen. Työryhmän esityksen mukaan valtionavustusta voisi osoittaa vuodesta 2008 lähtien. Sitä ennen reiteille tulisi laatia perustamis- ja ylläpito-ohjeet. Ohjeita tarvitaan hankkeiden valtionapukelpoisuuden arvioinnin pohjaksi. Valtionavustuksen määräksi esitetään enimmillään 30 %. Valtionavustuksella tuettaisiin ensisijaisesti seudullisia ja valtakunnallisia reittejä eli maakuntakaavoissa esitettäviä reittejä.

MAASTOLIIKENNELAIN MUKAINEN MENETTELY



6.4 Moottorikelkkailureitistön tavoitteet

6.4.1 Maankäyttötavoitteet

Maakuntakaavaan merkitään seudullisesti merkittävät viralliset moottorikelkkailureitit, joista on tehty reittitoimitus tai joista on olemassa kunnan päätös ja pitkäaikaiset maanomistajasopimukset. Yhteystarvemerkinnöillä osoitetaan maakuntarajan yli menevä yhteistyötarve.

Etelä-Savon alueella on urien virallistamistarvetta etenkin Savonlinnan seudulla, jossa urilta on yhteys Heinäveden reitistöille sekä Etelä- ja Pohjois-Karjalaan. Lisäksi urien virallistamistarvetta/suunnittelutarvetta on Mikkelin seudulla yhteyden saamiseksi Pieksämäen seudun reitistöihin. Maakunnallinen moottorikelkkailun runkoreitistö syntyy, kun yhdistetään kuntakeskukset, siten että pohjana on olemassa olevat reitit ja urat (kartta 8). Toteutuksen ensi vaiheena voisi olla ehdotetun uuden, välimuotoisen perustamismenettelyn soveltaminen olemassa oleviin uriin. Kuntakeskusten väliset yhteystarpeet voidaan huomioida maakuntakaavassa esim. ohjellisilla yhteystarvemerkinnöillä (kartta 8).

6.4.2 Kehittämistavoitteet

Maakunnallisten moottorikelkkailureittien kehittämistavoitteiden asettamista vaikeuttaa se, että yhteinäistä valtakunnallista tavoitesuunnitelmaa moottorikelkkailureiteistä ei ole. Tällainen olisi hyvä laatia valtakunnallisten ja seudullisten yhteystarpeiden rahoittamisen ja toteuttamisen pohjaksi.

Maakunnallisten moottorikelkkailureittien vähimmäisvaatimuksena on, että niistä on tehty reittisuunnitelma sekä reittikartat ja selosteet. Reittien suunnittelussa on otettava entistä paremmin huomioon maisema-, ympäristö- ja turvallisuusasiat.

Etelä-Savossa moottorikelkkailuun ei ilmaston puolesta ole niin hyvät edellytykset kuin pohjoisempana, mutta alueen etuna on sen lyhyt etäisyys pääkaupunkiseudulta, jossa on suurin osa asiakaskunnasta. Etelä-Savoon suuntautuukin myös lyhyitä, yhden tai muutaman päivän mittaisia kelkkamatkoja.

Moottorikelkkailureittien hyödyntämisestä kesäaikana on paljon keskusteltu. Tarvetta olisi käyttää reittejä etenkin maastoratsastukseen ja maastopyö-

räilyyn sekä mönkijöillä ajamiseen. Juridista estettä moottorikelkkareittien kesäkäytölle ei ole. Kesäkäyttöä voi olla jokamiehenoikeuden perusteella. Sen sijaan ulkoilureittitoimituksella perustetulla virallisella ulkoilureitillä ei saa ajaa moottoriajoneuvolla, joten näitä reittejä ei voi talviaikana käyttää moottorikelkkailureitteinä.

Reittien kesäkäytön ongelmana on lisäksi se, että moottorikelkkailureitit kulkevat usein suolla tai sähkölinjoja ja vesistöjä pitkin. Kesäaikainen käyttö tulisi ottaa huomioon jo suunnitteluvaiheessa, jolloin se määritellään suunnitelmassa ja kirjataan selkeästi maanomistajasopimuksiin.

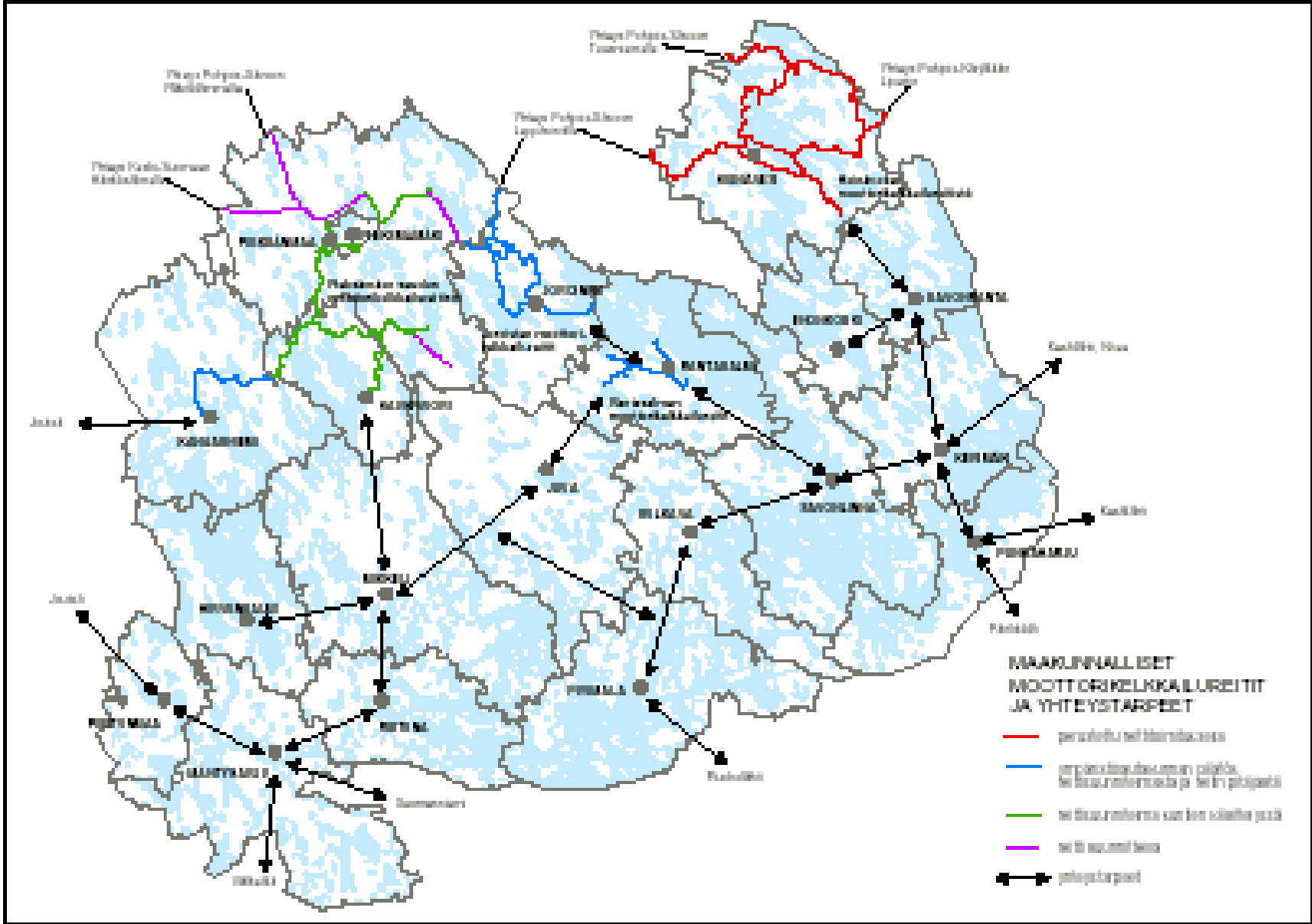
Kelkka- ja retkeilyreittien yhtäaikainen käyttö ei ole mahdollista. Reittien yhteiskäyttöä helpompaa on suunnitella ja rakentaa yhteisiä taukopaikkoja moottorikelkkailu- ja retkeilyreiteille.

Myös moottorikelkkailureittien ja -urien luokittelu voisi helpottaa reitin valintaa ja markkinointia. Tällöin tulisi erityisesti kiinnittää huomiota reitin varren palveluihin, kuten polttoaineen jakelupisteisiin ja majoituspaikkoihin sekä turvallisuuteen vaikuttaviin tekijöihin. Myös moottorikelkkailureitit pitää kytkeä paremmin olemassa oleviin matkailuyrityksiin.

Reittien pysyvyyden turvaamiseksi olisi toivottavaa, että Etelä-Savon runkoreitistö olisi perustettu viralliseksi moottorikelkkailureitiksi. Urasto voi täydentää virallista reitistöä. Virallisten reittien tulee olla kaikille avoimia ja korkeatasoisesti ylläpidettyjä.

Moottorikelkkailun aiheuttamia ympäristöhaittoja tulee pyrkiä aktiivisesti vähentämään mm. reittilinjauksia suunniteltaessa. Meluongelmat tulee ottaa vakavasti ja suunnitella safarit ym. sellaiseen aikaan, että siitä on mahdollisimman vähän häiriötä. Ympäristövaikutuksia tulisi seurata ja kartoittaa tarkemmin haittojen minimoimiseksi.

Moottorikelkkailun kesäaikaiseksi vastineeksi on nousemassa mönkijät. Mönkijöiden määrä kasvaa vielä nopeammin kuin moottorikelkkojen, joten nekin pitäisi ottaa suunnittelussa huomioon. Mönkijöille ei voi minkään lain nojalla perustaa reittä. Niille pitäisi olla erillinen rata, missä ajamista harrastetaan. Rekisteröimättömällä mönkijällä ei saa ajaa kuin yksityisellä maalla. Jos mönkijä rekisteröidään, voidaan sillä ajaa myös yleisellä tiellä. Suomessa on tällä hetkellä rekisteröityjä mönkijöitä hieman yli 1100 kpl.



7. Virkistysalueet

7.1 Seutukaavan suojelualuevaraukset

Seutukaavassa on erilaisia suojelualuevarauksia noin 32 400 ha (2,2 % Etelä-Savon maa-alasta). Luonnon virkistyskäytön kannalta merkityksellisimpiä kohteita ovat maakuntaan perustetut kansallispuistot, Linnansaari, Kolovesi ja Repovesi, tosin Repoveden kansallispuiston retkeilykohteet sijoittuvat Valkealan kunnan alueelle Kymenlaakson maakunnan puolelle.

Lisäksi rantojensuojeluohjelman kohteilla eli suurten vesistöjemme Saimaan, Puulaveden ja Kyyveden saaristoilla on merkitystä virkistyskäytön, etenkin vesiretkeilyn kannalta. Muut suojelualuevaraukset ovat pienialaisempia lähinnä metsä- ja suoluontokohteita.

Metsähallitus vastaa kansallispuiston virkistysrakenneiden suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta. Myös valtion omistamilla rantojensuojelualueilla on metsähallitus rakentanut retkisatamia. Pääasiasa rantojensuojeluohjelman alueiden retkisatamista vastaavat kunnat. Niitä on rakennettu mm. ympäristökeskuksen toimesta.

7.2 Seutukaavan virkistysaluevaraukset

Seutukaavassa on erilaisia virkistysaluevarauksia noin 22 100 ha. Näistä on lähivirkistysalueita (VL) eli taajamien ulkoilualueita ja urheilukeskuksia 2248 ha, retkeilyalueita (VR) 6558 ha ja samoilualueita sekä maa- ja metsätalousalueita, jotka on tarkoitettu erityisesti ulkoilun ja ympäristönsuojelun huomiioon ottavan maa- ja metsätalouden harjoittamiseen (MM2, MU) 13 282 ha. Nämä samoilualueet ovat laajoja valtion maita, joilla on mahdollisuus muuttaman päivän mittaisen samoiluretken tekemiseen. Tällaisia laajoja alueita on kolme eli Kokkolansalo Sulkavan ja Punkaharjun kunnan alueella, Kivimäensalo Joroisten ja Jäppilän kunnan alueella sekä

Kieluunsalo Savonrannalla. Lisäksi Savonlinnassa sijaitsevilla Hevonsalon ja Pyörissalon Natura-alueilla on myös retkeilyyn varattuja alueita. Seutukaavassa on myös 70 retkisatamavarausta (VR1) (taulukko 3, kartta 9).

Kuten taulukosta 3 käy ilmi on Etelä-Savon maa-alasta 1,5 % varattu virkistyskäyttöön. Tästä on laajojen valtion maiden osuus 0,9 % ja kuntien vastuulla olevien virkistysalueiden vain 0,6 %. Eniten virkistysalueita on kaupungeissa, joissa on kiitettävästi varattu alueita etenkin kuntalaisten lähivirkistykseen. Virkistysalueita on pinta-alallisesti paljon myös niissä kunnissa, missä on valtion maita.

Virkistysalueita on seutukaavassa varattu kaupunkien ja suurten taajamien lähiympäristöstä, luontosuhteiltaan vaihtelevilta ja houkuttelevilta alueilta, hyvin saavutettavilta alueilta, suojaisilta rannoilta sekä alueilta, jotka ovat jo virkistyskäytössä. Tärkeää on ollut myös maanomistus, alueita on osoitettu lähinnä kuntien ja valtion maille.

Virkistysaluevarausten tekemistä seutukaavaan on vaikeuttanut se, että niiden toteuttamisesta vastaa kunta. Tästä syystä esim. kuntien rantayleiskaavoihin ei ole varattu juuri lainkaan virkistysalueita. Myös osa vanhoista seutukaavan aluevarauksista on siirtynyt muuhun käyttöön. Virkistysalueissa on puutetta etenkin luontomatkailuun sopivista kohteista ja mannerranta-alueista eli ranta-alueista, jotka ovat saavutettavissa autolla.

Kunnat voivat saada valtion avustusta ylikunnallisten virkistysalueiden perustamiseen. Valtion avustuksen saamiseksi kunnat ovat perustaneet virkistysalueita toteuttamaan virkistysalueyhdistyksiä. Etelä-Savossa toimii Saimaan virkistysalueyhdistys, johon kuuluvat Mikkeli, Savonlinnan, Ristiina ja Puumala. Yhdistys omistaa kaksi virkistysaluetta, Rokansaaren virkistysalueen Puumalan Lietvedellä (25 ha) ja Piispan huvilan virkistysalueen Savonlinnan Pihlajaveden Kesamonsaaressa (1 ha). Lisäksi yhdistys omistaa veneilijöitä palvelevan saunan Mikkelin kaupungin Korvensaaren virkistysalueella.

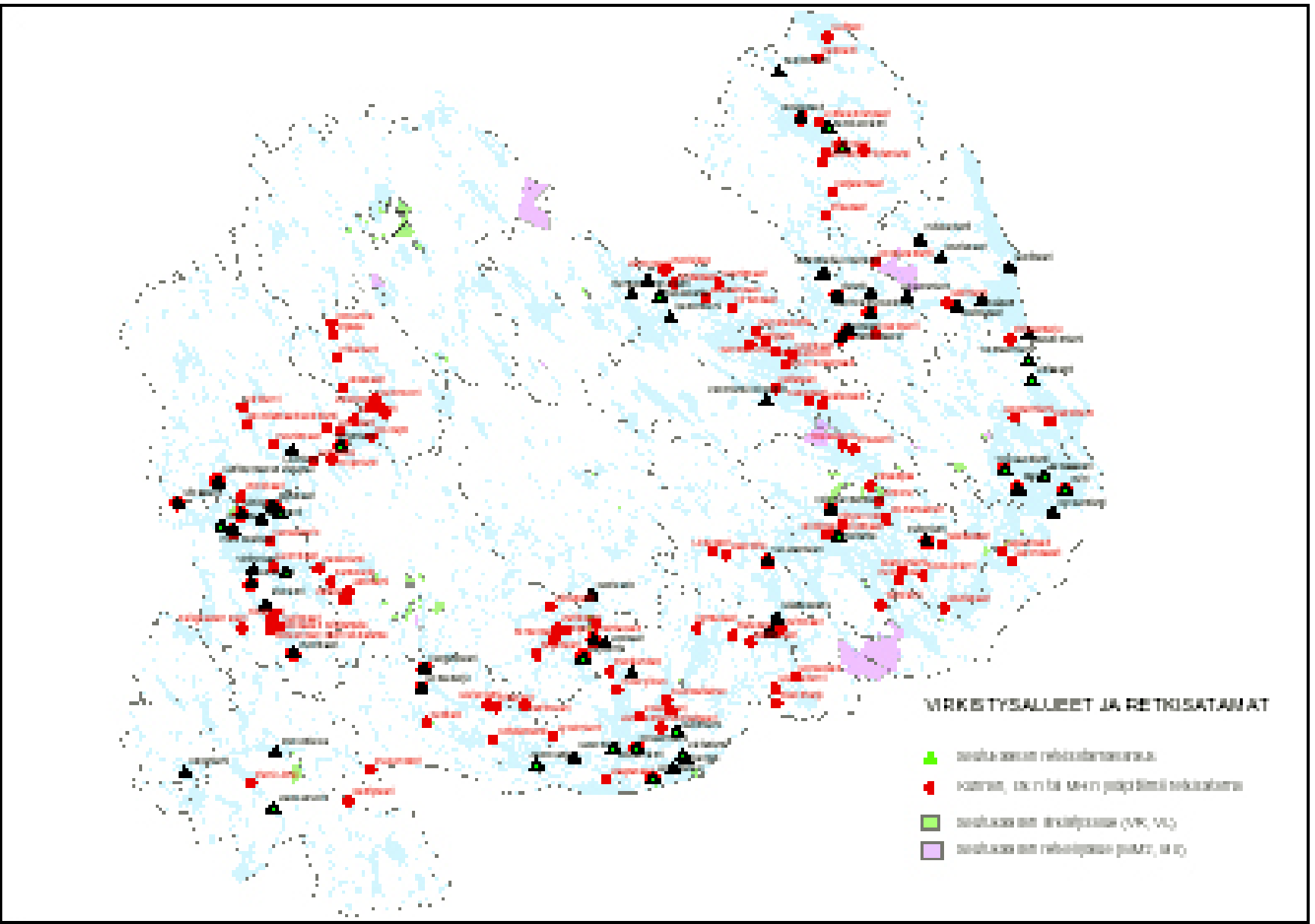
TAULUKKO 3

SEUTUKAAVAN VIRKISTYSALUEET

| Kunta | VL-alueita kpl | VL-alueita ha | VR-alueita kpl | VR-alueita ha | MU, MM2-alueita ha | VR1 kpl | Yhteensä ha | % maa-alasta |
|-------------------|-------------------|------------------|-------------------|------------------|-----------------------|------------|----------------|--------------|
| Mikkeli | 6 | 613 | 10 | 1103 | | 3 | 1716 | 1,3 |
| Pieksämäki | 5 | 280 | 3 | 415 | | | 695 | 19 |
| Savonlinna | 4 | 531 | 9 | 1471 | 961 | 3 | 2963 | 3,6 |
| Enonkoski | | | 1 | 17 | | 6 | 17 | 0,05 |
| Haukivuori | | | 1 | 168 | | 1 | 168 | 0,4 |
| Heinävesi | | | 1 | 60 | | 4 | 60 | 0,06 |
| Hirvensalmi | | | 6 | 266 | | 10 | 266 | 0,6 |
| Joroinen | 2 | 200 | 1 | 75 | 2470 | | 2745 | 4,8 |
| Juva | 3 | 100 | 1 | 153 | | 3 | 253 | 0,2 |
| Kangasniemi | 1 | 60 | | | | 4 | 60 | 0,1 |
| Kerimäki | 1 | 67 | 3 | 431 | 189 | 6 | 687 | 1,2 |
| Mäntyharju | 2 | 107 | 3 | 584 | | 2 | 691 | 0,7 |
| Pertunmaa | | | 2 | 47 | | 1 | 47 | 0,1 |
| Pieksänmaa | 3 | 177 | 4 | 1137 | 1260 | | 2574 | 1,7 |
| Punkaharju | 1 | 18 | 5 | 227 | 2640 | 2 | 2885 | 5,8 |
| Puumala | 1 | 65 | 5 | 215 | | 10 | 280 | 0,3 |
| Rantasalmi | 1 | 30 | 1 | 4 | 262 | 5 | 296 | 0,5 |
| Ristiina | | | 3 | 120 | | 1 | 120 | 0,2 |
| Savonranta | | | 1 | 65 | 2500 | 6 | 2500 | 6,4 |
| Sulkava | | | | | 3000 | 3 | 3065 | 5,2 |
| Etelä-Savo | 30 | 2248 | 60 | 6558 | 13282 | 70 | 22088 | 1,5 |



Piispan huvilan virkistysalueen sauna Savonlinnan Kesamonsaarella.



7.3 Virkistysalueiden suunnittelun tavoitteet

7.3.1 Maankäyttötavoitteet

Valtion suuret yhtenäiset maa-alueet (Kieluunsalo, Kokkolansalo, Kivimäensalo), samoin eräät Natura-alueet osittain (Hevonniemi, Pyörissalo) säilytetään retkeilykäytössä. Nämä alueet ovat luonnonoloiltaan monipuolisia, ja niihin sisältyy myös suojelualueita. Alueilla on jo nyt retkeilykäyttöä ja –palveluita. Metsähallitus on omissa maankäytön suunnitelmissaan esittänyt alueiden pienvesien säilyttämistä rakentamiselta vapaana. Alueille on myös laadittu alue-ekologiset suunnitelmat. Kaavavarauksilla mahdollistetaan valtion retkeilyalueen perustaminen Etelä-Savoon.

Virkistysaluesuunnittelussa otetaan huomioon myös Vuoksen vesistöalueen erityispiirteet sekä alueelle laaditut muut suunnitelmat, kuten Suur-Saimaan luonto- ja virkistysaluesuunnitelma sekä Natura-alueille laadittavat hoito- ja käyttösuunnitelmat.

Seutukaavassa olevat nykyiset virkistysaluevaraukset (VR) pyritään säilyttämään ja poistuvien alueiden tilalle yritetään löytää uusia, ensisijassa valtion ja kuntien mailta. Sen sijaan lähivirkistysalueiden (VL) varaaminen jätetään pääosin kuntakaavoituksen asiaksi. Maakuntakaavassa osoitetaan lähivirkistysalueita vain, mikäli ne ovat kooltaan laajoja ja muodostavat merkittäviä viherkäytäviä.

Virkistysalueiden maakuntakaavamääräyksillä voidaan antaa ohjeita alueen suunnittelusta sekä siitä, millaista rakentamista alueella sallitaan. Alueilla on lähtökohtaisesti voimassa maankäyttö- ja rakentamislain 33 §:n mukainen rakentamisrajoitus, mikä tarkoittaa sitä, että virkistysalueille saa rakentaa vain ulkoilu-, urheilu- ja virkistyskäyttöä varten tarkoitettuja rakennuksia. Mikäli rakennuslupa evätään, on aiheutuneesta haitasta maksettava korvaus (”rahat tai lupa” -periaate).

7.3.2 Kehittämistavoitteet

Virkistysalueiden tulee olla virkistyskäyttöön sopivia, riittävän laajoja ja hyvin saavutettavissa. Alueisiin pitäisi sisältyä myös rantaa. Tavoitteena on, että virkistysaluevarauksia on joka kunnassa ja että ne palvelevat monipuolisesti eri tarpeita ja käyttäjäryhmiä (kuntalaiset, mökkiläiset, matkailijat jne.).

Retkisatamat ja ulkoilureitit täydentävät maakunnallista virkistysalueverkostoa. Maakunnallista virkistysinfrastruktuuria pitäisi voida hyödyntää paremmin luontomatkailun tarpeisiin, mikä edellyttää mm. varusten pysyvyyden turvaamista maanomistajien tarpeet huomioiden sekä alueiden kytkemistä tiiviimmin matkailun kehittämiseen.

Tällä hetkellä ei virkistysalueiden ja ulkoilureitistöjen kokonaisvaltaisesta suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta löydy selkeää vastuutahoa kunnissa tai seutukunnissa. Kuntien/seutukuntien olisikin hyvä laatia virkistysstrategia, jossa käytäntöjä ja toimenpiteitä selkiytettäisiin ja asetettaisiin kiireellisyysjärjestykseen.

Virkistysalueiden toteutusta haittaa varojen puute. Yksi keino alueiden hankintaan on hoitaa se virkistysalueyhdistyksen kautta, jolloin kauppahintaan saadaan valtion tukea. Saimaan virkistysalueyhdistyksen toimintaa tulisikin kehittää ja saada siihen lisää kuntia mukaan. Myös muita alueiden toteuttamis- ja ylläpitokeinoja on pohdittava.

7.4 Retkisatamat

Seutukaavassa on 70 retkisatamavarausta (VR1). Retkisatamat tulivat varauksina seutukaavaan 1990 –luvulla laadittaessa seutukuntaakohtaisia vaihekaavoja.

Pidä Saaristo Siistinä ry aloitti toimintansa Järvi-Suomessa vuonna 1979, jolloin alueella ei ollut lainkaan retkisatamia. Nyt satamia on Järvi-Suomessa reilut 400, näistä Etelä-Savon alueella on 92 (v. 2005). Retkisatamien rakentaminen on tapahtunut 1980-90 –luvulla. Samalla retkisatamien varustetaso on noussut vuosi vuodelta. Ongelmana on ollut mm. maaston kuluminen; jättemäärät ovat sen sijaan vähentyneet.

Metsähallituksen hoidossa on 48 retkisatamaa. Satamissa ei ole jätehuoltoa. Metsähallitus on myös määritellyt käytön painopisteet. Linnansaaren, Koloveden, Kermajärven ja Pihlajaveden retkisatamaverkosto on kunnossa.

Retkisataminen kehittämiskohteina on mm. erilaisten palvelujen tarjoaminen eri käyttäjäryhmille kuten melojille ja veneilijöille. Nykyistä satamaverkostoa tulisi tarkastella kriittisesti, tarpeettomista kohteista tulisi myös luopua.

Retkisarjamaverkosto alkaa olla riittävä. Uusia varauksia tulisi esittää vain harkiten. Vanhojen kohteiden käyttökelpoisuus tulisi selvittää. Pienten retkisarjamakohteiden lisäksi on tarvetta myös laajemmille alueille, jonne voi ohjata luontomatkailijoita. Näiden alueiden tarve tulisi selvittää.

7.5 Retkisarjamien suunnittelun tavoitteet

7.5.1 Maankäyttötavoitteet

Maakuntakaavassa tulisi osoittaa olemassa oleva retkisarjamaverkosto. Vaikka kohteet ovat pinta-alaltaan pieniä ja yksittäin vain paikallista merkitystä omaavia, ovat ne verkostona maakunnallinen vahvuus, jolla on merkitystä mm. vesimatkailua kehitettäessä.

Seutu- ja yleiskaavojen sekä eri suunnitelmien retkisarjamavarausten (jotka eivät ole toteutuneet) sopivuus

ja käyttökelpoisuus arvioidaan ja pohditaan erikseen niiden osoittaminen retkisarjamaksi maakuntakaavassa. Lisäksi selvitetään suosituimpien retkisarjamapaikojen laajentamismahdollisuuksia.

Retkisarjamavaraukset eivät korvaa retkeilyalueiden varaustarpeita.

7.5.2 Kehittämistavoitteet

Retkisarjamat tulisi luokitella varustetason perusteella 3-4 luokkaan. Luokitus palvelisi mm. eri käyttäjäryhmien (melojat, veneilijät, purjehtijat jne) tarpeita. Retkisarjamaverkoston toimivuutta ja riittävyttä mm. matkailun tarpeiden osalta tulisi selvittää. Retkisarjamien hoidon järjestäminen on iso kehittämissasia, johon liittyy myös muun virkistysinfrastruktuurin kunnossapito. Yhtenä vaihtoehtona on esim. käyttömaksujen periminen kunnossapitokustannusten (jätehuolto, polttopuut) kattamiseksi.



Karjalansaaren retkisarjama Heinävedellä.

8. Ympäristövaikutukset

Ulkoilureittien ja virkistysalueiden suunnittelun tavoitteena on tarjota alueen asukkaille ja matkailijoille korkeatasoisia mahdollisuuksia virkistäytyä luonnossa. Tätä kautta edistetään elämisen laatua, hyvinvointia ja asumisviihtyvyyttä. Lisäksi tuetaan maaseudun elinvoiman säilymistä, maaseutumatkailun kehittymistä ja työllisyyttä. Hyvät liikkumis- ja virkistäytymismahdollisuudet vaikuttavat maakuntien ja kuntien ulkoiseen kuvaan ja niillä on vaikutusta myös alueiden ja yritysten kilpailukykyyn ja kiinteistöjen arvoihin.

Suomalaisten ulkoiluharrastamisesta vuosina 1997-2000 tehdyn laajan valtakunnallisen tutkimuksen (LVVI) mukaan 95 % suomalaisista ulkoilee kodin

lähiluonnossa, kolmannes tekee sen lähes päivittäin. Melkein kaikki suomalaiset käyttävät virkistykseen kunnan virkistysalueita, neljännes valtion alueita, neljännes yksityisiä virkistyspalveluita ja lähes kaikki yksityismaita ja vesialueita. Kaupungeissa ulkoillaan kunnan virkistysalueilla ja käytetään alueita, joilla on rakennettuja palveluja, kuten polkuja. Maaseudulla virkistäydytään lähimetsissä ja vesillä. (taulukko 4).

Hyvällä suunnittelulla voidaan minimoida virkistyskäytöstä aiheutuvia ympäristöhaittoja. Virkistyskäyttöä voidaan ohjata tietyille alueille, jolloin ehkäistään haitallisen toiminnan leviämistä luonnonsuojelun kannalta aroille alueille.

TAULUKKO 4

| Ulkoiluharrastus | Osallistumisosuus % | | Kertoja vuodessa | |
|--|---------------------|------------|------------------|------------|
| | koko Suomi | Etelä-Savo | koko Suomi | Etelä-Savo |
| Ulkoilu metsissä ja puistoissa | | | | |
| Kävely | 68 | 86 | 114 | 122 |
| Marjastus | 56 | 70 | 8 | 10 |
| Mökkeily | 56 | 55 | 31 | 37 |
| Pyöräily | 55 | 55 | 48 | 49 |
| Luonnon tarkkailu ja maisemien katselu | 48 | 23 | 55 | 27 |
| Sienestys | 38 | 56 | 7 | 8 |
| Auringonotto rannalla | 31 | 25 | 7 | 16 |
| Eväsretkeily | 30 | 30 | 7 | 7 |
| Puieden ja oksien keräily | 30 | 44 | 12 | 14 |
| Lasten kanssa ulkoilu | 30 | 28 | 55 | 49 |
| Koiran ulkoiluttaminen | 25 | 32 | 248 | 223 |
| Patikointi | 23 | 22 | 31 | 29 |
| Yrttien ja kukkien keräily | 17 | 20 | 7 | 9 |
| Juoksulenkkeily | 16 | 16 | 61 | 60 |
| Lintuharrastus | 14 | 19 | 120 | 82 |
| Telttailu | 12 | 8 | 6 | 7 |
| Vapaa-ajan metsätyö | 10 | 17 | 9 | 9 |
| Metsästys | 8 | 10 | 22 | 38 |
| Erävaellus | 8 | 7 | 9 | 7 |
| Ulkoilu vesillä | | | | |
| Uinti | 67 | 78 | 26 | 30 |
| Veneily | 47 | 60 | 24 | 47 |
| Kalastus | 46 | 63 | 31 | 36 |
| Ulkoilu lumella ja jäällä | | | | |
| Maastohiihto | 38 | 56 | 19 | 24 |
| Pilkkiminen | 16 | 32 | 11 | 11 |
| Laskettelu | 15 | 15 | 8 | 7 |
| Moottorikelkkailu | 10 | 11 | 13 | 9 |

Osallistumisosuus kuvaa sitä, kuinka moni suomalainen/eteläsavolainen on harrastanut kyseistä asiaa vähintään kerran vuoden aikana. Toisessa sarakkeessa on harrastuskertojen keskiarvo.

Luonnon virkistyskäyttötutkimus (LVVI 2000). Metsäntutkimuslaitos.

Etelä-Savossa reitistöjä on suunniteltu erilaisissa projekteissa, joissa osassa on arvioitu hyvin ympäristövaikutuksia, osassa ei lainkaan. Vaikutusten arvioinneissa on keskitytty luontoselvitysten tekoon, muita vaikutuksia on käsitelty melko vähän. Reitistöjen suunnittelussa tulisi arvioida myös mm. reitistöjen vaikutusta kulttuurihistorialliseen maisemaan sekä alueella mahdollisesti oleviin esihistoriallisiin kohteisiin.

Eniten keskustelua ja vastustusta ovat herättäneet moottorikelkkailureittien suunnitelmat. Moottorikelkkailulla onkin muihin retkeilymuotoihin nähden eniten ympäristövaikutuksia.

Moottorikelkkailureitistöjä koskevilta suunnitelmilta on vaadittu ympäristövaikutusten arvioimista ja arviointi on vaikuttanut paljonkin reittien linjaukseen. Kelkkailureitit pyritään myös ohjaamaan pois luonnon kannalta aroilta paikoilta, ja esim. luonnonsuojelualueille niitä ei saa suunnitella lainkaan. Ne johdetaan myös sellaisiin paikkoihin, joissa niistä on mahdollisimman vähän haittaa muulle liikkumiselle, esim. hiihdolle. Rakennetut reitit vähentävät villiä kelkkailua.

Melu ja päästöt ovat moottorikelkkailun suurimmat ympäristöhaitat. Moottorikelkkailun aiheuttama melu voi aiheuttaa häiritsevää taustamelua muuten rauhalliselle alueelle, minkä subjektiivinen vaikutus voidaan kokea erittäinkin haitalliseksi. Meluvaikutus riippuu paljon maastosta, lumisuudesta ja muista luonnonoloista, nopeudesta sekä samaan aikaan liikkeellä olevien kelkkojen määrästä. Melu tulee jonkin verran vähenemään siirryttäessä kaksitahtimoottoreista nelitahtimoottoreihin.

Moottorikelkan moottorityyppi, ajotapa ja reitin laatu vaikuttaa pakokaasupäästöihin. Pakokaasupäästöt ovat tieliikenteeseen verrattuna vähäisiä muiden kuin hiilimonoksidi- ja hiilivety päästöjen osalta. Uudet nelitahtimoottorit vähentävät myös moottorikelkkojen pakokaasupäästöjä ja polttoaineen kulutusta.

Moottorikelkkailureittien sosiaalisista vaikutuksista voidaan todeta, että ne lisäävät yleistä turvallisuutta verrattuna siihen tilanteeseen, että kelkkailu tapahtuisi valvomattomilla epävirallisilla urilla. Moottorikelkkailun haittoja arvioitaessa on kuitenkin muistettava, että kelkkakausi on melko lyhyt ja ajoittuu ajankohtaan jolloin maa on jäässä.

Moottoriveneilyllä voidaan katsoa olevan samantapaisia melu- ja pakokaasuvaikutuksia kuin mootto-

rikelkkailulla. Venereittien rakentaminen voi vaatia ruoppausta tai jopa kanavan rakentamista. Tällaisiin hankkeisiin vaaditaan asianmukaiset ympäristöluvut ja ympäristövaikutusten arvioinnit.

Lihaskäytön tapahtuva liikkuminen, kuten patikointi ja melonta, on kaikkein ympäristöystävällisintä retkeilyä, edellyttäen että retkeilijän tiedot, taidot ja asenteet ovat kunnossa. Myös tällaisesta retkeilystä voi aiheutua erilaisia haittoja, kuten eläinten häirintää, kasvillisuuden vaurioitumista, maaston kulumista, roskaantumista ja laitonta tulen käsittelyä. Retkeilyreittien ja -alueiden käyttäjiä joudutaankin usein valistamaan paitsi jokamiehen oikeuksista myös jokamiehen velvollisuuksista.

Parhaimmillaan retkeilyalueet säilyttävät virkistyskäyttöön sopivia metsä- ja ranta-alueita, niillä kulku ja oleskelu on ohjattu hyvin suunnitellusti ja keskiteytysti alueen muita käyttötarkoituksia häiritsemättä. Alueita voidaan toki käyttää myös taloudellisesti hyödyksi esim. metsätalousalueina. Metsätalous ei ole ristiriidassa virkistyskäytön kanssa, mikäli molemmat käyttömuodot on otettu suunnitelmissa huomioon. Virkistyskäyttöä voidaan ohjata jonkin verran myös luonnonsuojelualueille, jos luonnonsuojelualueiden hoito- ja käyttösuunnitelmissa se katsotaan mahdolliseksi. Luonnonsuojelualueet eivät kuitenkaan riitä korvaamaan virkistysaluetarvetta.

Luonnon virkistyskäytön valtakunnallisen inventoinnin (LVVI) tulosten mukaan suomalaisten ulkoilun ja luontomatkailun kokonaisliikevaihto on noin 1,6 miljardia euroa. Työpaikoiksi muutettuna se on 23 000 työpaikkaa. Tämän lisäksi ulkomaisen Suomeen suuntautuvan luontomatkailun työllisyysvaikutukseksi on arvioitu noin 7500 työpaikkaa. Kunnissa on luonnon virkistyskäytön tehtävissä noin 1000 henkilöä ja valtiolla noin 5000. Luontomatkailun ja luonnon virkistyskäytön työpaikkojen kokonaisuus oli v. 2000 työryhmän arvion mukaan 32 000 henkilötyövuotta. Sen arvioidaan kasvavan vuoteen 2010 mennessä 64 000 työpaikkaan.

Luontomatkailun aluetaloudelliset vaikutukset ovat huomattavat. Monelle kunnalle matkailutulot ovat tärkeä tulonlähde. Luontomatkailun aluetaloudellisia vaikutuksia Kuhmossa selvittäneen tutkimuksen (1999) mukaan luontomatkailun osuus Kuhmon matkailun kokonaisvaikutuksista on noin puolet.

Retkeilyalueen paikallistaloudellisia vaikutuksia on selvitetty Metsähallituksen teettämässä Ruunaan retkeilyalueen kävijätutkimuksessa. Alueelle suun-

tautuu noin 60 000 käyntiä vuodessa, joista 95 % tapahtuu sulan maan aikaan. 60 % kävijöistä on päiväkävijöitä. Motiivina tulla alueelle on luonto, ei aktiviteetit vaikka niitä on Ruunaan alueella runsaasti tarjolla. Välitön matkailutulo Lieksan alueelle on 2,5-3 milj. euroa. Alue tarjoaa työtä 60 henkilölle (28-30 htv/v). Ruunaan kylän asukkaat muodostuvat nykyään matkailuyrittäjistä, kysässä ei ole yhtään toimivaa maatilaa. Tämä kehitys on tapahtunut viimeisen 30 vuoden aikana.

Taloudelliset vaikutukset kanavoituvat alueisiin ja reitteihin kohdistuvaan suoraan kysyntään, niihin tukeutuvaan taloudelliseen toimintaan sekä alueiden suunnitteluun, toteutukseen ja ylläpitoon.

Luontomatkailijat tulevat Etelä-Savoon lähinnä Etelä-Suomesta ja Itä-Suomesta. Luontomatkoista 21 % on mökkimatkoja, 16 % kalastusmatkoja ja 11 %

veneilymatkoja. Muiden luontomatkatyyppien kuten metsästys-, retkeily-, hiihto- tai marjastusmatkojen osuudet ovat noin parin prosentin luokkaa.

2000-luvulla virkistysalueiden ja reittien kysyntä tulee lisääntymään, niiden vaatimustaso ja laatuksiteerit kohoamaan, hoidon tarve kasvamaan, resurssit niukkenemaan, sosioekonomisen osaamisen tarve lisääntymään, aluetaloudellinen kilpailu kiristymään sekä toiminnan kestävyys korostumaan. Tämä asettaa vaatimuksia kokonaisvaltaiselle ja hyvälle suunnittelulle.

Vasta valmistuneessa (2005) Etelä-Savon ympäristöohjelmassa esitetään tavoitteita ja toimenpiteitä myös luonnon virkistyskäytölle ja luontomatkailulle. Etelä-Savon ulkoilureittisuunnitelmassa esitetyt virkistyskäytön, reittirakentamisen ja luontomatkailun tavoitteet ovat yhteneviä ympäristöohjelman tavoitteiden kanssa.

9. Yhteenveto

Maakunnalliseen suunnittelujärjestelmään kuuluu maakuntakaavan lisäksi maakuntasuunnitelma, jossa esitetään maakunnan strategiset pitkän tähtäyksen kehittämissuunnitelmat sekä maakuntaohjelma, jossa esitetään konkreettisia keinoja maakuntasuunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi. Tässä suunnitelmassa onkin käsitelty paitsi maakuntakaavan tarpeita (maankäyttöä), myös aihealueeseen liittyviä yleisiä kehittämistarpeita, joita voidaan ottaa huomioon maakuntasuunnitelmassa ja -ohjelmassa.

Etelä-Savoon suunnitelluista ja toteutetuista ulkoilureiteistä pyritään luomaan maakunnallinen ulkoilureittiverkosto, jonka tarkoituksena on tukea matkailua ja alueiden sisäisiä virkistyskäyttötarpeita. Virkistysaluevaraukset ja retkisatamat ovat myös oleellinen osa maakunnallista virkistysinfrastruktuuria.

Suunnitelmaan on koottu tiedot Etelä-Savon olemassa olevista tai suunnitelluista ylikunnallisista ulkoilureiteistä sekä retkisatamista ja virkistysalueista. Ulkoilureittejä on suunniteltu seutukaavaa laadittaessa sekä erilaisissa kehittämishankkeissa, joita on rahoitettu EU:n tavoite 6- ja tavoite 1-ohjelmista. Reittien suunnittelu ja toteuttaminen vauhdittuikin huomattavasti EU:n rahoitusmahdollisuuksien myötä. Useissa hankkeissa kuitenkin suunnitelmat ovat harrastajien tekemiä, mikä on näkynyt mm niiden toteuttamisen vaikeutena. Myös reittien ylläpito on usein harrastajapohjalla. Reittien kytkentä matkailuun on monesti jäänyt puutteelliseksi. Suunnittelu ei myöskään ole tapahtunut kysyntälähtöisesti, jolloin asiakkaiden tarpeet on usein jääneet huomioon ottamatta. Lisäksi kuntien rooli suunnitteluvaiheessa on jäänyt liian pieneksi.

Etelä-Savon virkistysinfrastruktuuri on suunniteltu ja rakennettu pääosin viimeisten 20 vuoden aikana. Se alkaa määrältään olla riittävä ja nyt onkin aika keskittyä reitistöjen tason nostoon sekä niiden ylläpitoon. Jotta tehty verkosto ei häviäisi, tulisi reitit virallistaa tai saattaa muulla keinoin, esim. pitkäaikaisilla vuokrasopimuksilla, pysyviksi. Ylläpitokäytäntö tulee olla selkeä ja pysyvällä pohjalla. Kun reitit saadaan pysyviksi ja luokiteltua, voidaan keskittyä niiden tehokkaaseen markkinointiin ja hyödyntämiseen. Reittien suunnitteluun ja rakentamiseen sijoitetut varat menevät hukkaan, mikäli

reiteille ei saada enemmän käyttäjiä ja mikäli niitä ei hyödynnetä tehokkaammin matkailussa. Jatkossa kehittämisrahat tuleekin kohdentaa uusien reittien suunnittelun sijasta tuotteistamiseen, reitistöjen yhteensovittamiseen ja linkittämiseen sekä laatuun liittyviin hankkeisiin.

Maakunnalliset ulkoilureitit ja virkistysalueet tullaan huomioimaan maakuntakaavassa. Reitistöjen osalta tämä tarkoittaa sitä, että maakuntakaavassa esitetään vain ylikunnalliset reitit eli reitit, jotka kulkevat kahden tai useamman kunnan alueella. Yhteystarve-merkinnöillä voidaan osoittaa suunnittelua tai kehittämistä vaativia yhteyksiä ja antaa niille suunnittelumääräyksiä. Lyhyet, yhden kunnan alueella kulkevat reitit, samoin kuin luontopolut ja pururadat jäävät kuntakaavoituksen huomioitaviksi.

Kuntien yleiskaavoihin on reittejä merkitty jonkin verran. Usein kuitenkin reitti katkeaa kunnan rajalla ja naapurikunnan kaavassa ei välttämättä huomata jatkaa reittiä. Reittimerkinnot ovat usein ohjeellisia, eikä niitä ole paikannettu tarkasti. Kaavamääräyksiä reittivarauksille ei ole annettu seutukaavassa eikä kuntakaavoissa.

Virkistysalueista maakuntakaavaan otetaan retkeilyalueet ja retkisatamaverkosto. Lähivirkistysalueet ja esim. urheilupaikat tulee huomioida kuntakaavoissa (yleiskaava, asemakaava). Virkistysalueille annetaan rakentamista ohjaava kaavamääräys (taulukko 5).

Kuntakaavoissa on tällä hetkellä varattu hyvin taajamien virkistysalueita. Sen sijaan rantayleiskaavoissa ei ole seutukaavan virkistysaluevarausten lisäksi osoitettu uusia virkistysalueita. Virkistyskäyttöön soveltuvista, hyvin saavutettavista ja riittävän laajoista, rakentamattomista mannerrannoista onkin pulaa. Tämä asettaa erityisiä paineita valtion maiden käytölle.

Vastuu virkistysalueiden toteuttamisesta kuuluu kunnalle. Tämän vuoksi kuntien olisi hyvä laatia oma virkistysaluestrategiansa, jossa esitetäisiin mm. tavoitteet kuntalaisille varattavien virkistysalueiden ja –reittien määrästä ja laadusta, pohdittaisiin toteutusta ja ylläpitoa sekä vastuutettaisiin virkistysasiat selkeästi kunnan sisällä. Strategia edesauttaisi jatkossa myös virkistystarpeiden huomioon ottamista

kuntakaavoissa. Virkistysstrategian laatiminen olisi tarpeen myös seutukuntatasolla, koska suuri osa reiteistä ja virkistysalueista on ylikunnallisia (taulukko 5).

Metsähallitus vastaa valtion maiden virkistysalueista. Kaiken kaikkiaan valtion ja kuntien välinen työnjako virkistysasioissa on sopimatta. Myös eri alueviranomaisten roolia virkistysalueiden ja reittien suunnittelussa, toteuttamisessa ja ylläpidossa tulisi selkeyttää. Maakuntaliitolla voisi olla virkistysasioissakin eri alueviranomaisten kehittämistyön koordinoijan rooli.

Kolmannen sektorin eli erilaisten yhdistysten, seurojen ja kerhojen merkitys luonnon virkistyskäytön edistämässä on merkittävä. Yhdistysten jäsenten vapaaehtoisen työn merkitys on erittäin suuri myös reittien suunnittelussa, rakentamisessa ja ylläpidossa. Tällaisia toimijoita virkistyssektorilla ovat mm. Suomen Latu, Pidä Saaristo Siistinä ry, Saimaan virkistysalueyhdistys ry, moottorikelkkakerhot, pursiseurat, partiolaiset, metsästys- ja kalastusseurat sekä esim. kyläyhdistykset.

Metsähallitus on luonut luontoon.fi –portaalin, johon on koottu tietoa Metsähallituksen hallinnassa olevista virkistysalueista ja reiteistä. Portaaliin pääsevät myös kuntien ylläpitämät reitit, mikäli ne täyttävät tietyt laatuvaatimukset, samoin sinne voidaan linkittää luontomatkaileuyrityksiä. Etelä-Savon luontomatkaileun kehittämisen kannalta olisi hyvä, että alueen reitit ja palvelut näkyisivät hyvin tällaisissa valtakunnallisissa portaaleissa. Muutoinkin reittejä ja niiden rakenteita (laavut, kodat, nuotiopaikat yms.) koskeva tieto on tällä hetkellä hajallaan usealla eri taholla. Reittien yhteensovitus ja kokonaisuuden hallinta on hyvin puutteellista.

Tavoitteena on, että ainakin maakunnallisen tason reitistöjen tiedot ovat ajan tasalla ja helposti saatavilla. Kohteista on tehty reittisuunnitelma, sekä reittikartat ja selosteet. Niiden tulee olla hyvin maastoon merkitty. Tieto reitistöistä ja niiden käyttömahdollisuuksista tulee olla myös alueen matkailuyrittäjillä. Matkailuyrittäjät tulisi saada tiiviimmin mukaan reittien kehittämistyöhön ja ylläpitoon.

TAULUKKO 5

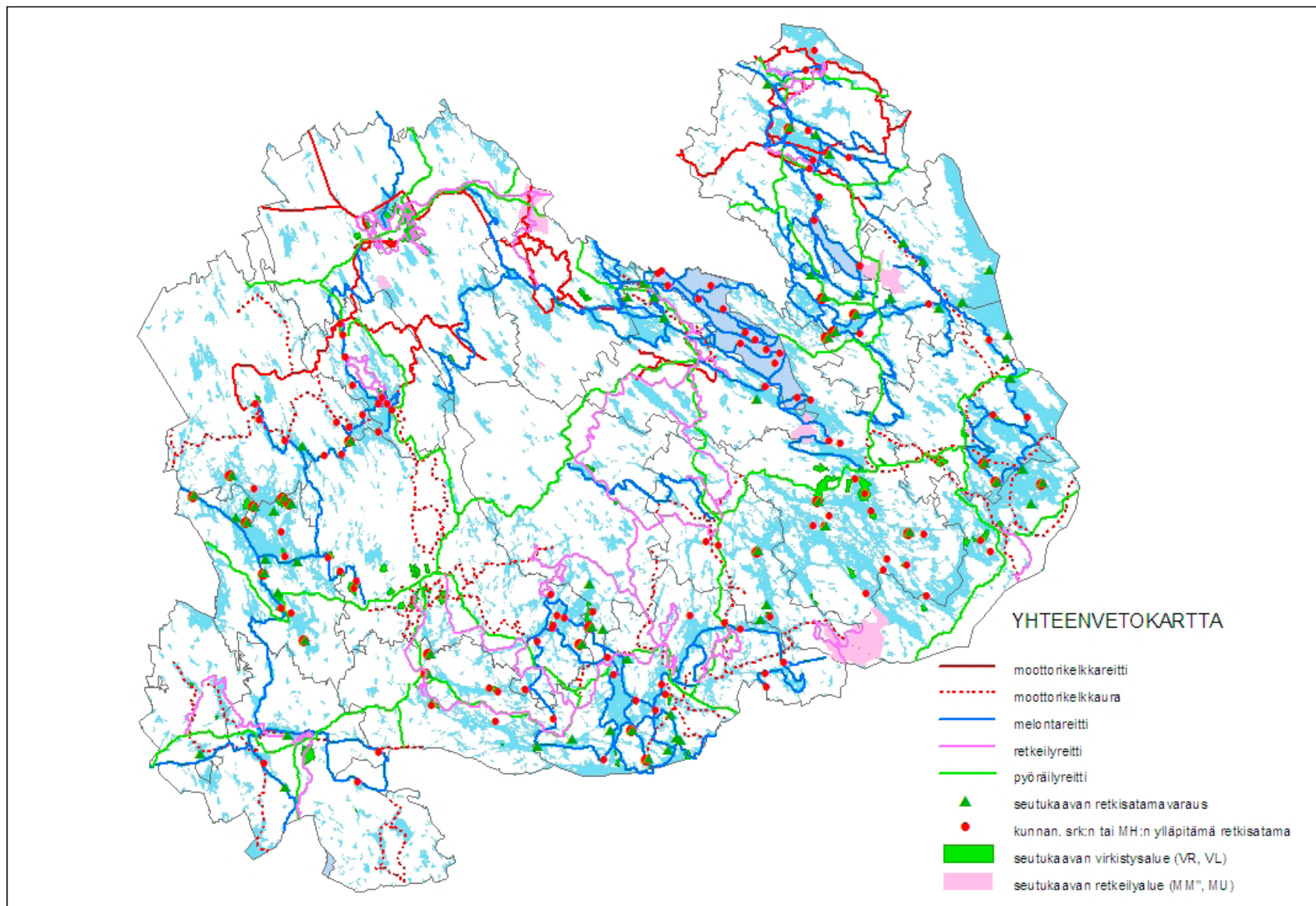
VIRKISTYSALUEET JA -REITIT suunnittelun ja kehittämisen tasot

MAANKÄYTTÖ

| |
|---|
| <p>Maanrakennus</p> <ul style="list-style-type: none"> • vaihtokelpoisuus- ja rakennuskieltoalueet • vaihtokelpoinen ja maankunnallinen rakennuskielto- ja suojelualue • maankunnallinen maankäyttö- ja rakennuslaki • maankäyttö- ja rakennuslaki • maankäyttö- ja rakennuslaki • maankäyttö- ja rakennuslaki • maankäyttö- ja rakennuslaki • maankäyttö- ja rakennuslaki |
| <p>Yleiskaava</p> <ul style="list-style-type: none"> • kaavantoiminta- ja kaavantoiminta-alueet • yleiskaava- ja kaavantoiminta-alueet • maankäyttö- ja rakennuslaki • maankäyttö- ja rakennuslaki • maankäyttö- ja rakennuslaki • maankäyttö- ja rakennuslaki |
| <p>Asemakaava</p> <ul style="list-style-type: none"> • asemakaava- ja kaavantoiminta-alueet • asemakaava- ja kaavantoiminta-alueet • asemakaava- ja kaavantoiminta-alueet • asemakaava- ja kaavantoiminta-alueet • asemakaava- ja kaavantoiminta-alueet • asemakaava- ja kaavantoiminta-alueet |

KEHITTÄMINEN

| |
|---|
| <p>Maankäyttö- ja rakennuslaki</p> <ul style="list-style-type: none"> • maankäyttö- ja rakennuslaki • maankäyttö- ja rakennuslaki • maankäyttö- ja rakennuslaki • maankäyttö- ja rakennuslaki |
| <p>Maankäyttö- ja rakennuslaki</p> <ul style="list-style-type: none"> • maankäyttö- ja rakennuslaki • maankäyttö- ja rakennuslaki |
| <p>Toteuttamissuunnitelma</p> <ul style="list-style-type: none"> • toteuttamissuunnitelma |
| <p>Metsähallituksen kehittämissuunnitelma</p> <ul style="list-style-type: none"> • metsähallituksen kehittämissuunnitelma • metsähallituksen kehittämissuunnitelma |
| <p>Ympäristökeskuksen kehittämissuunnitelma</p> <ul style="list-style-type: none"> • ympäristökeskuksen kehittämissuunnitelma • ympäristökeskuksen kehittämissuunnitelma |
| <p>Virkistyskäyttöstrategia / seutukuntat</p> <ul style="list-style-type: none"> • virkistyskäyttöstrategia • virkistyskäyttöstrategia • virkistyskäyttöstrategia • virkistyskäyttöstrategia • virkistyskäyttöstrategia • virkistyskäyttöstrategia |



TAVOITE 6-OHJELMASTA RAHOITETUT PROJEKTIT

Retkeilyreitit

1. Polku- ja luontoretkeilyreitistön rakentaminen Mäntyharjussa ja Pertunmaalla 1997-99
- Pertunmaa, Mäntyharju
2. Mikkelin seudun retkireitit 1997-98
- Anttola, Haukivuori, Hirvensalmi, Juvan, Kangasniemi, Mikkeli, Mikkelin mlk, Mäntyharju, Puumala ja Ristiina
3. Heinäveden retki- ja latuverkosto 1997
- Heinävesi
4. Ristiinan Voudinpolku – luontomatkailua Saimaalla 1995
- Ristiina
5. Savonlinnan reitistöt 1997
- Savonlinna

Vesiretkeily

1. Maavesi-projekti (Savonmuan Inari) 1997
- Haukivuori, Joroinen, Jäppilä, Virtasalmi
1. Norppareitti – Koloveden seudun retkisatamaverkoston ja vesiretkeilyreitistön suunnitteluprojekti 1998-2000
- Enonkoski, Heinävesi, Kangaslampi, Kerimäki ja Savonranta
2. Soisalon kanoottireitti –hanke 1997-99
- Joroinen, Kangaslampi
3. Puula-Kyyveden kestävä vesistömatkailun tutkimus- ja kehittämishanke 1997-98
- Haukivuori, Hirvensalmi, Kangasniemi, Mikkelin mlk
4. Puula-Kyyveden kestävä vesistömatkailun tutkimus- ja kehittämishankkeen jatko 1999
- Haukivuori, Hirvensalmi, Kangasniemi, Mikkelin mlk
5. Puula-Kyyveden vesiretkeilyverkoston kehittämishanke 1998
- Haukivuori, Hirvensalmi, Kangasniemi, Mikkelin mlk
6. Elämyksiä järviluonnosta Ristiinassa vaeltaen 1997-1999
7. Mikkelin seudun retkireitit 1997-98
- Anttola, Haukivuori, Hirvensalmi, Juvan, Kangasniemi, Mikkeli, Mikkelin mlk, Mäntyharju, Puumala ja Ristiina
9. Vesimatkailupalveluselvitys 1998-99
- Mikkeli

10. Luonterin retkisatamat 1997
- Anttola, Juva
11. Pihlajaveden rantautumispaikat 1999
- Savonlinna, Punkaharju
12. Puumala, Ristiina ym rantautumispaikat
- Puumala, Ristiina

Moottorikelkkailu

1. Luontoretkeilyreitistösuunnitelma Joroisten ja Koloveden seudulle 1997
Enonkoski, Heinävesi, Joroinen, Kangaslampi ja Savonranta
2. Koloveden seutu. Ulkoilureittiprojekti 1999
Kuikka Koposen Kiemurat
3. JoRaJuPuSu seudun vaellus- ja kelkkailu-uran suunnitteluhanke 1997
4. Heinäveden reitin markkinointiprojekti

TAVOITE 1-OHJELMASTA RAHOITETUT PROJEKTIT

Retkeilyreitit

1. Mäntyharjun-Pertunmaan luonto- ja kulttuurimatkailun kehittämissuunnitelma 2001
2. Mäntyharjun ja Pertunmaan luonto- ja kulttuurimatkailun kehittäminen 2002-04
- Mäntyharju, Pertunmaa
3. Etelä-Savo - mainio hiihtomaakunta 2000-2001
4. Pyöräillen ja vaeltaen Suomessa 2003-2005

Vesiretkeily

1. Norppareitin rantautumispaikat - rakentamishanke 2000-2001
2. Vetovoimaa vedestä - hanke
Haukiveden ja Haapaselän alueen vesistömatkailustrategia 2001
- Joroinen, Kangaslampi, Rantasalmi, Savonlinna ja Varkaus
3. Vuoksen vesistöalueen melontamatkailun markkinointiselvitys 2002-2003
4. Koloveden seutu 2006 -vesistömatkailun tuoteverkon kehittämissuunnitelma 2002-2003
- Enonkoski, Heinävesi, Savonranta
5. Puula-Kyyvesi monimuotoprotaali, esiselvitys- ja käynnistysvaihe 2000-2002
6. Puula-Kyyvesi portit 2002-2004
7. Mäntyharjun-Pertunmaan luonto- ja kulttuurimatkailun kehittämissuunnitelma 2001

8. Mäntyharjun ja Pertunmaan luonto- ja kulttuurimatkailun kehittäminen 2002-2004
9. Vesistömatkailuprojekti 2000-2003
10. Melen järvi-Suomessa, 2004-2007

Moottorikelkkailu

1. Heinävesi- Savonranta – Kerimäki –moottorikelkkaurien kunnostushanke 2000-2001
2. Pieksämäen seudun moottorikelkkareitistön suunnittelu 2002
- Pieksämäen kaupunki, Pieksämäen mlk, Haukivuori, Virtasalmi

MUUT PROJEKTIT

Retkeilyreitit

1. LULU lumi ja luonto –reitistön reaaliaikainen markkinointi. 2002-2004. Ra-JuPuSu seutukunta. Leader-hanke
2. Reitit yhteen. 2002-2004. Mäntyharju. Pomo + hanke.

Vesiretkeily

1. Savonelan melontarengas –hanke 1985-86
- mukana: Asikkalan, Hartolan, Heinolan, Heinolan mlk:n, Hirvensalmen, Iitin, Jaalan, Joutsan, Mikkelin, Mäntyharjun, Sysmän, Valkealan, Kuu-sankosken, Padasjoen ja Pertunmaan kunnat sekä Etelä-Savon, Kymen-laakson, Päijät-Hämeen ja Keski-Suomen seutukaavaliitot ja maakun-taliitot sekä vesipiirit
3. Pieksäjärvi-Haapajärvi melontareitti
- Pieksämäki, Pieksämäen mlk, Suonenjoki

Työllisyysohjelmissa on lisäksi toteutettu mm.:

- Kyyveden venereitti
- Puulan venereitit, Kangasniemi
- virkistyskäyttöä palvelevat venereitit, Anttola

Moottorikelkkailu

1. Piällysmies –hanke moottorikelkkaurien rakentamiseksi 2002-2003.
- Savonlinna, Kerimäki, Punkaharju, Savonranta

LÄHTEET

Eisto, Ilkka. 2003. Ruunaan retkeilyalueen kävijät ja paikallistaloudelliset vaikutukset. Metsähallituksen luonnonsuojelujulkaisuja Sarja A No 143.

Eranti Esa. 2000. Lämpöenergian käyttömahdollisuudet jäätilanteen hallintaan Mäntyharjun kanavassa. Merenkululaitoksen monisteita 182.

Etelä-Savon maakuntaliitto. 2001. Etelä-Savon seutukaava. Vahvistettujen seutukaavojen yhdistelmä. Julk. 49/2001.

Etelä-Savon seutukaavaliitto. 1982. Melontareittejä Etelä-Savossa . Julk. 98/1982

Etelä-Savon seutukaavaliitto. 1980. Etelä-Savon seutukaava 2. vaihe. Julk. 88/1980.

Etelä-Savon ympäristökeskus. 2002. Pieksämäen seudun moottorikelkkareitistö.

Etelä-Savon ympäristökeskus. 2005. Etelä-Savon ympäristöohjelma 2005-2010.

Karjalainen E., Verhe, I. 1995. Ulkoilureitti. Opas ulkoilureittien suunnittelijoille, rakentajille ja hoitajille. Rakennusalan kustantajat RAK, Suomen Latu ry.

Liikenneministeriö. 1997. Kymijoen ja Mäntyharjun kanavointihankkeiden kannattavuustarkastelut 1997.

Liikenneministeriö. 2000. Itä-Suomen kanavahankkeet B 14/2000.

Luonnon virkistyskäyttö 2000. Luonnon virkistyskäytön valtakunnallinen inventointi LVVI-tutkimus, 1997-2000. Loppuraportti. Metsäntutkimuslaitoksen tiedonantoja 802. 2001.

Luontomatkaailun aluetaloudelliset vaikutukset Kuhmossa. Tiedonantoja 93. Rinne, P. Joensuun yliopisto, Metsätieteellinen tiedekunta. 1999.

Lähteenmäki, R. 1998. Retkeilyreitistöjen rakentaminen Etelä-Savon ympäristökeskuksen alueella. Ohjeisto reitin suunnitteluun. Etelä-Savon ympäristökeskuksen monisteita.

Merenkululaitos. 1999. Mäntyharjun kanavan esiselvitys.

Merenkululaitos. 2000. Mäntyharjun kanava. Alustava yleissuunnitelma.

Metsähallitus. 2003 Suomen retkeilyopas.

Pohjois-Savon ympäristökeskus. 2003. Pohjois-Savon melontareitit – kehittämissuunnitelma. Raporttiluonnos 5.2.2003.

Rautalin, M, Häikiö, M ja Miettinen, T. 1999. Varkauden-Leppävirran ulkoilureitistön yleissuunnitelma.

Räsänen, P, Saari, H. 2004. Pyörä- ja vaellusmatkailun tuotteistaminen. Neuvoja ja vinkkejä paketin tekijälle –opas. Pyöräillen Suomessa –hanke.

Suomen Latu ry. Poluista reiteiksi -projekti

Suunnittelukeskus Oy. 1999. Moottorikelkkamatkailun kehittämisprojekti. Kittilän kunta. Loppuraportti 31.3.1999.

Suunnittelukeskus Oy. 2003. Päijänne-Saimaa kanavan vaikutusselvitys.

Suunnittelukeskus Oy. 1996. Savon kanavan ympäristövaikutukset 1996.

Suur-Saimaan kierros. Fillariopas

Tallgren, M. 1999. Moottorikelkkailureitin perustaminen. Maanmittauslaitoksen julkaisuja nro 89.

Voltti, V ja Seila, M. 2004. Valtakunnallisten pyörämatkailureittien merkitseminen. Tiehallinto.

Ympäristöministeriö. 2005. Maastoliikennemaksutyöryhmän mietintö. Suomen ympäristö 755.

Ympäristöministeriö. 2002. Ohjelma luonnon virkistyskäytön ja luontomatkailun kehittämiseksi. Suomen ympäristö 535.