

Etelä-Karjalan laaturaitti



Sisältö

1	Johdanto	2
2	Työn lähtökohdat	3
3	Etelä-Karjalan laaturaitti.....	3
3.1	Tavoitelaaturaitti	3
3.2	Tavoitelaaturaitin laatutasotavoitteet	11
3.3	Laaturaitin nykytilanne	12
3.4	Muut pyöräreitit Etelä-Karjalassa.....	13
4	Laaturaitin opastus	14
4.1	Lähtökohdat.....	14
4.2	Viitoitus.....	14
4.3	Opastaulut	17
4.4	Opastuksen vaiheittainen toteutus	18
5	Toimenpiteet	19
5.1	Yleistä	19
5.2	Yleiset havainnot ja toimenpiteet kaikkialla.....	20
5.3	Toimenpiteet kunnittain.....	21
6	Jatkotoimenpiteet	24
7	Liitteet.....	25

1 Johdanto

Etelä-Karjalan laaturaitin toimenpidesuunnitelman laadinta käynnistyi Lappeenrannan kaupungin tilaamana toukokuussa 2011.

Työssä laadittiin opastus- ja toimenpidesuunnitelma kasvukeskuksia yhdistävälle laaturaitille. Etelä-Karjalan laaturaitti yhdistää Imatran ja Lappeenrannan sekä lähikunnat ulottuen Ruokolahdelta Imatran ja Lappeenrannan kautta Luumäelle, Lemille ja Taipalsaareen. Laaturaitin kehittämisen tavoitteena on luoda houkutteleva ja hyvin opastettu kevyen liikenteen verkosto, joka palvelee sekä päivittäisiä liikkumistarpeita että tarjoaa reittejä matkailijoille ja vapaa-ajanviettoon.

Työ muodostui kahdesta osavaiheesta. Ensimmäisessä vaiheessa määritettiin laaturaitin linjaus, tehtiin maastokartoitus, laadittiin toimenpide-ehdotukset ja opastussuunnitelma. Toinen vaihe käsitti toimenpiteiden kustannusarvioiden teon ja toimenpiteiden priorisoinnin sekä infotaulumallin suunnittelun. Lisäksi työssä on kuultu sähköpostitse paikallisia pyöräilyjärjestöjä.

Työtä ohjasi ohjausryhmä, johon kuuluivat:

Pentti Multaharju (pj.)	Lappeenrannan kaupunki
Jari Lantta	Etelä-Karjalan liitto
Anja Gerd	Etelä-Karjalan liitto
Marjo Wallenius	Etelä-Karjalan liitto
Hanna Ollikainen	Etelä-Karjalan virkistysäätiö
Eija Mertanen	Imatran kaupunki
Ulla Karjalainen	Imatran kaupunki
Antti Hirvikallio	Lemin kunta
Arja Villanen	Ruokolahden kunta
Harri Liikanen	Luumäen kunta
Tapani Torvi	Taipalsaaren kunta
Hannu Moilanen	Kaakkois-Suomen ELY-keskus
Kari Halme	Kaakkois-Suomen Ely-keskus

Konsulttina työssä toimi Trafix Oy. Työhön osallistuivat Leena Gruzdaitis, Juho Kero ja Antti Laine.

2 Työn lähtökohdat

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen ja siten kestävien liikkumismuotojen kulkutapaosuuden kasvattamisen on tunnustettu olevan keskeisessä asemassa ilmasto-, ympäristö- ja terveystavoitteiden toteuttamisessa. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen lähtee hyvien liikkumisedellytysten ja -olosuhteiden tarjoamisesta. Sujuvat, turvalliset, laadukkaat ja viihtyisät yhteydet ovat avain asemassa, samoin jatkuva ja selkeä opastus.

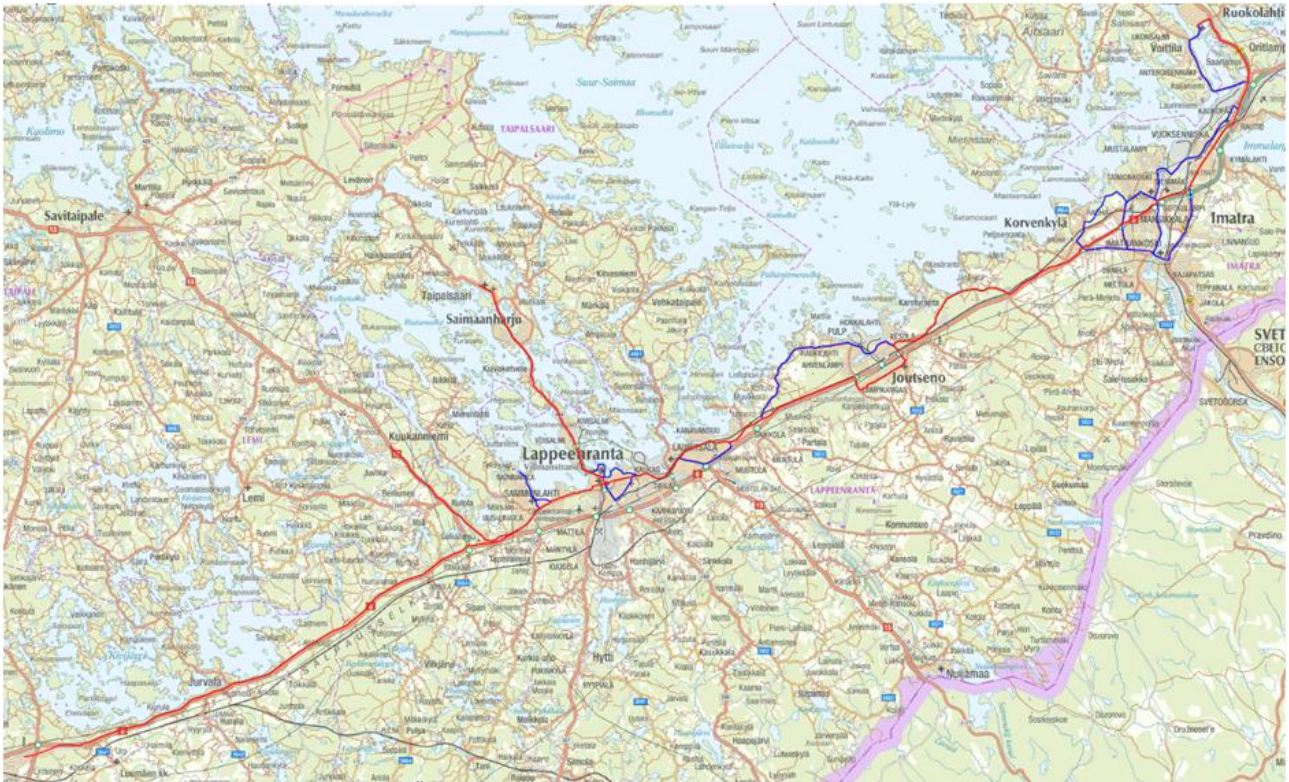
Vuonna 2009 valmistuneessa Etelä-Karjalan liikennestrategiassa kestävä liikumisen teemat ovat vahvasti esillä. Etelä-Karjalan liikennestrategian yksi keskeinen tavoite on kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden selvä kasvu erityisesti Lappeenrannassa ja Imatralla. Tavoitteeksi on asetettu, että lyhyitä matkoja tehdään taajamissa yhä enemmän kävellen ja pyöräillen. Kaupungeissa ja taajamissa erityisesti kaupunkikeskustoissa kehitetään määrätietoisesti jalankulun ja pyöräilyn reittejä ja olosuhteita. Lisäksi osaa kevyen liikenteen väylistä esitetään kehitettäväksi erityisesti laaturaitteiksi, jotka tarjoavat muita väyliä laadukkaamman liikkumisympäristön kävelijöille ja pyöräilijöille. Kevyen liikenteen laaturaitit onkin asetettu liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpideohjelman kiireellisyysluokkaan 1 toimenpiteeksi nykyisen infrastruktuurin tehokkaamman käytön edistämiseksi.

Etelä-Karjalan laaturaitti -hanke on siten yksi konkreettinen toimenpide kävely- ja pyöräilyolosuhteiden kehittämiseksi Etelä-Karjalan alueella. Etelä-Karjalan laaturaitin kehittämisen tavoitteena on luoda houkutteleva ja hyvin opastettu kevyen liikenteen verkosto, joka palvelee sekä päivittäisiä liikkumistarpeita että tarjoaa reittejä matkailijoille ja vapaa-ajanviettoon. Laaturaitin tarjoaman miellyttävän liikkumiskokemuksen toivotaan lisäävän kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta kulkutapana. Kevyen liikenteen väylästä kehittäminen laaturaitteiksi tarjoaa myös edellytyksen muulle kävelyn ja pyöräilyn edistämislle alueella jatkossa.

3 Etelä-Karjalan laaturaitti

3.1 Tavoitelaturaitti

Etelä-Karjalan laaturaitin kehittämisen tavoitteena on luoda houkutteleva ja hyvin opastettu kevyen liikenteen raitisto, joka palvelee sekä päivittäisiä liikkumistarpeita että tarjoaa reittejä matkailijoille ja vapaa-ajan viettoon. Tavoitelaturaitti muodostuu yhdestä yhtenäisestä pääreitistä sekä lenkkeinä takaisin pääreitille palaavista sivureiteistä. Pääreitti yhdistää Lappeenrannan ja Imatran kaupungit sekä Luumäen, Lemin, Taipalsaaren ja Ruokolahden kunnat. Pääreitin on ajateltu palvelevan erityisesti päivittäisiä liikkumistarpeita tarjoten suoran, selkeän ja sujuvan yhteyden kasvukeskusten välille. Sivureitit on puolestaan pyritty suunnittelemaan siten, että jokaisen sivureitin varrella sijaitsee jokin mielenkiintoinen opastettava kohde. Tavoitelaturaitin linjaus on esitetty kokonaisuudessaan kuvassa 1.



Kuva 1. Tavoitelaaturaitin linjaus (punainen = pääreitti, sininen = sivureitti).

Seuraavassa on esitetty tavoitelaaturaitin linjaus kunnittain. Kuntakohtaisissa karttakuvissa pääreitti on merkitty punaisella ja sivureitit sinisellä. Kuviin on niin ikään merkitty tekstissä mainitut puuttuvat osuudet, eli pääreiteillä puuttuvat kevyen liikenteen väylät (keltainen) ja sivureitillä kokonaan puuttuva yhteys (turkoosi).

Luumäki

Etelä-Karjalan tavoitelaaturaitin pääreitit länsipää sijaitsee Luumäellä Taavetissa. Reitti lähtee torilta ja kulkee Linnalantietä ja Vintturinmäentietä pitkin itään Luumäen kirkonkylän ja valtatie 6 liittymään, josta reitti jatkuu valtatie 6 pohjoispuolella osittain erillistä kevyen liikenteen väylää pitkin ja osittain vähäliikenteistä rinnakkaisteita pitkin. Rinnakkaistieosuudet on toteutettu tonteille ajoa varten eikä niillä ole erillistä kevyen liikenteen väylää. Nykyiset kevyen liikenteen järjestelyt valtatie 6 varressa ulottuvat Huomolaan/Askolaan Kivijärven helmi -hotellille. Tavoitelaaturaitin linjaus jatkuu valtatie 6 vartta aina Lappeenrannan puolelle Kärkeen, jossa nyt parannettavan valtatie 6 osuuden kevyen liikenteen järjestelyt ja erillinen kevyen liikenteen väylä alkaa. Puuttuvat kevyen liikenteen järjestelyt täydentyvät valtatie 6 parantaminen välillä Taavetti–Lappeenranta -hankkeen yhteydessä. Taavetti–Lappeenranta välin yleissuunnitelmassa on esitetty valtatie 6 linjauksen muuttamista siten, että nykyinen valtatie muutetaan alempiluokkaiseksi tieksi ja kevyen liikenteen väylä kulkee sen vartta.



Kuva 2. Laaturaitin linjaus Luumäellä.

Lemi

Lemillä tavoitelaaturaitin pääreitit luoteishaara kulkee Kuukanniemestä valtatie 13 vartta etelään.

Osuudella ei ole nykyisin erillistä kevyen liikenteen väylää. Valtatie 13 parantaminen välillä Ristiina–Lappeenranta toimenpidesuunnitelmassa on esitetty päällystetyn erillisen kevyen liikenteen väylän sekä tievalaistuksen toteuttamista Kuukanniemestä Lemintielle (maantie 380). Nykyisin valtatie 13 varren kevyen liikenteen väylää ulottuu Lappeenrannan puolella Lemintien liittymään (mt 380).



Kuva 3. Laaturaitin linjaus Lemillä.

Taipalsaari

Tavoitelaaturaitin pääreitit pohjoisen haaran pää sijaitsee Taipalsaaren kirkonkylässä. Reitti lähtee Taipalsaaren kirkolta ja kulkee sieltä etelään Taipalsaarentien (maantie 408) varren erillistä kevyen liikenteen väylä pitkin.



Kuva 4. Laaturaitin linjaus Taipalsaarella.

Lappeenranta

Lappeenrannassa tavoitelauturaitti kulkee länsi-itä-suunnassa seuraavaa reittiä pitkin: valtatie 6, Salpausselänkatu, Helsingintie, Sunisenkatu, Kuusimäenkatu, Marssitie, Maneesikatu, Valtakatu, Lauritsalantie, Muukontie, Ilottulantie, Muukonkankaantie, valtatie 6, Karjalaisentie, Lappeentie, Saimaantie, Rantatie, valtatie 6, Jänhiälantie, valtatie 6. Nykyinen kevyen liikenteen väylä alkaa Kärjentien liittymästä itään. Kärjentien länsipuolen kevyen liikenteen väylä toteutetaan valtatien 6 parantaminen välillä Taavetti–Lappeenranta hankkeen yhteydessä. Lisäksi kevyen liikenteen väylä puuttuu Muukontieltä väliltä Utrasaarentie–Partalantie sekä Ilottulantien alkupäästä. Näille puuttuville osuuksille on kevyen liikenteen väylän varaus. Lappeenrannan keskustassa Valtakadulla on lisäksi osuus, jolla kävelijät ja pyöräilijät on erotettu toisistaan. Osuudella on pyöräkaista. Länsi-itä-suuntainen pääreitti kulkee lähes koko matkan tien/kadun pohjoispuolen kevyen liikenteen väylää pitkin. Näin on minimoitu päätien ylitystarve.

Pääreitien Lemille suuntautuva luoteishaara erkanee länsi-itä-suuntaisesta reitistä juuri ennen Salpausselänkadun ja Torppakyläntien liittymää jatkaen Salpausselänkadun pohjoispuolella ja edelleen Vanhaa Mikkeliintietä ja valtatien 13 varren kevyen liikenteen väylää pitkin. Nykyinen kevyen liikenteen väylä ulottuu Lemintien (maantie 380) asti.

Pääreitien Taipalsaareen suuntautuva pohjoinen haara puolestaan erkanee länsi-itä-suuntaisesta pääreitistä Valtakadun ja Kauppakadun liittymässä ja kulkee reittiä: Kauppakatu, Torikatu, Taipalsaarentie (maantie 408). Koko matkalla on erillinen kevyen liikenteen väylä.

Pääreitien lisäksi Lappeenrannassa kulkee kuusi sivureittiä. Yliopiston sivureitti kulkee Lappeenrannan länsiosassa. Sivureitti erkanee länsi-itä-suuntaiselta pääreitiltä Helsingintieltä ja kulkee Teknilliselle Yliopistolle Skinnarilankatu pitkin. Paluureitti kulkee aluksi samaa tietä, mutta erkanee Lappeenrannan keskustan suuntaan Rantaniitynkadulle yhtyen pääreittiin pääreitien kaartaessa Helsinginkadulta Sunisenkadulle. Reitti kulkee koko matkan kevyen liikenteen väylällä. Nimensä mukaisesti reitti käy kääntymässä Teknillisellä Yliopistolla.

Matkakeskuksen sivureitti erkanee länsi-itä-suuntaiselta pääreitiltä Valtakadun ja Kauppakadun liittymässä kulkien reittiä: Kauppakatu, Ratakatu, Lepolankatu. Sivureitti yhtyy pääreittiin Valtakadun ja Lauritsalantien liittymässä. Koko matkalla on kevyen liikenteen väylä. Sivureitti sivuaa.

Sataman sivureitti erkanee pääreitistä pohjoiselta haaralta Kauppakadun ja Torikadun liittymässä kulkien reittiä Torikatu, Kipparinkatu, Satamatie, Varastokatu yhtyen pääreittiin Taipalsaarentielle. Koko matkalla on kevyen liikenteen väylä. Sivureitti kulkee sataman vieritse kiertäen linnoituksen.

Myllysaaren sivureitti erkanee sataman sivureitiltä Torikadun ja Kipparinkadun liittymässä. Alkumatkan sivureitti kulkee puistossa järven rannassa jatkuen reittiä Ainonkatu, Imatrantie, Kaukaankatu. Sivureitti yhtyy länsi-itä-suuntaiseen pääreittiin Valtakadun ja Lauritsalantien liittymässä. Koko matkalla on kevyen liikenteen väylä.

Saimaan kanavan sivureitti erkanee pääreitistä Lauritsalantien ja Muukontien liittymässä kulkien reittiä Karjalantie, valtatie 6, Juusteninkatu yhtyen pääreittiin Muukontielle. Sivureitti kulkee Saimaan kanavan ylitse ja korkealta sillalta on huimat näkymät Saimaan kanavan sulkuun. Koko matkalla on kevyen liikenteen väylä, tosin valtatie 6 varren erilliseltä kevyen liikenteen väylältä yhteys Juusteninkadulle kulkee kapeahkoa metsäpolkua pitkin. Saimaan kanavan sivureitiltä on kohdeopastus Viipurin ja Nuijamaan suuntaan.

Kuudes sivureitti on Ilottulan sivureitti. Sivureitti erkanee pääreitistä Ilottulantien ja Muukonkankaantien liittymässä ja kulkee reittiä Ilottulantie, Haukilahdentie, Saimaantie ja yhtyy takaisin pääreittiin Saimaantien ja Rantatien liittymässä. Ilottulan sivureitillä ei ole kevyen liikenteen väylää lyhyttä alkupätkää lukuun ottamatta ennen kuin Haukilahdentien ja Aarontien liittymästä itään.

Lisäksi sekä Imatran keskustan että Rauha-Tiuru/Ukonniemen sivureittien länsipäät sijaitsevat Lappeenrannan puolelle, mutta nämä reitit kulkevat suurelta osin Imatran puolella ja siten ne on esitelty Imatran laaturaittiosuuden kuvauksessa.



Kuva 5. Laaturaitin linjaus Lappeenrannan länsiosassa.



Kuva 6. Laaturaitin linjaus Lappeenrannan itäosassa.

Imatra

Imatralla tavoitelaaturaitin pääreitti kulkee itä-länsisuunnassa seuraavaa reittiä pitkin: kantatie 62, Karjalantie (maantie 160), valtatie 6, Siitolanranta (Vanha Mansikkalan silta), Koskikatu (keskusasema), valtatie 6, Piikatu ja valtatie 6. Koko matkalla on erillinen kevyen liikenteen väylä tai väylä rakentuu valtatie 6 parantamisen yhteydessä (osuus Piikadulta länteen).

Pääreitien lisäksi Imatralla kulkee viisi sivureittiä. Vuoksenniskan sivureitti kulkee reittiä: Pentti Hallen katu, Ruokolahdentie, Vuoksenniskantie, Tornansillantie, Tainionkoskentie, Siitolanranta yhtyen pääreittiin Siitolanrannan ja Koskikadun liittymässä Vanhan Mansikkalan sillan länsipäässä keskusaseman kohdalla. Vuoksenniskan sivureitillä on koko matkalla kevyen liikenteen väylä. Vuoksenniskan reitti kulkee nimensä mukaisesti Vuoksenniskan keskustan kautta.

Imatran keskustan sivureitti erkanee pääreitistä Koskikadulta Vuoksen rantaa pitkin kulkevalle sorapintaiselle kevyen liikenteen väylälle kulkien Tainionkeskentien suuntaisena etelään. Sivureitti jatkuu länteen Koskenparraksen kävelykatua pitkin ja edelleen Lappeentielle ja Helsingintielle yhtyen Imatranväylänä pääreittiin Lappeenrannan puolella Vesivalon eritasoliittymässä. Imatran keskustan sivureitillä on koko matkalla kevyen liikenteen väylä. Reitti kulkee Imatrankosken keskustan kautta.

Imatrankosken sivureitti erkanee pääreitiltä Karjalantien ja valtatie 6 liittymän tuntumassa ja jatkuu etelään Pietarintietä (kantatie 62, maantie 396) ja Imatrankoskentietä (maantie 397) pitkin yhtyen Imatran keskustan sivureittiin Imatrankoskentien, Tainionkoskentien ja Helsingintien liittymässä. Imatrankosken sivureitillä on erillinen kevyen liikenteen väylä lukuun ottamatta Imatrankoskentien ratasiltaa (välillä Vuoksentie–Asemantaus), jolla on kapea jalkakäytävä ja yksisuuntaiset pyöräkaistat. Imatrankosken sivureitti ylittää Imatrankosken. Sivureitiltä on kohdeopastus Svetogorskin suuntaan.

Neljäs sivureitti puolestaan yhdistää Imatran Ukonniemen alueen Lappeenrannan Rauha–Tiurun alueeseen. Ukonniemen/Rauha-Tiurun sivureitti erkanee pääreitiltä Siitolanrannan ja Koskikadun liittymässä kulkien reittiä Siitolanranta, Tainionkoskentie, Joutsenonkatu, Lammassaarentie, Ukonniementie. Lappeenrannan puolella sivureitti kulkee reittiä Tiuruniementie, Rauhantie, Asematie yhtyen pääreittiin Vesivalon eritasoliittymässä. Nykyisin esitetyltä sivureitiltä puuttuu yhteys Lammassaarentieltä Tiuruniementielle. Tavoitelaaturaitin sivureitin on suunniteltu kulkevan lähitulevaisuudessa mahdollisesti rakennettavaa Yhdystietä pitkin. Toinen linjausvaihtoehto olisi voinut olla rantaraitti, joka tarjoaisi miellyttävän reitin rannan tuntumassa. Rantaraitin toteutuksen aikataulusta tai raitin jatkosta Lappeenrannan puolella ei ollut kuitenkaan tietoa, joten linjauksen osalta päädyttiin Yhdystiehen. Puuttuvaa Yhdystien osuutta lukuun ottamatta sivureitillä on erillinen kevyen liikenteen väylä koko matkalla. Imatran Ukonniemi urheilun keskus, jossa sijaitsevat mm. urheilukenttä ja jäähalli, sekä Imatran Vapaa-ajankeskus ja kylpylä. Ensimmäisessä vaiheessa ennen Yhdystien rakentumista Ukonniemen sivureitti voidaan toteuttaa Imatran puolella suppeampana siten, että se yhtyy Ukonniemen ja keskustan yhdistävään reittiin palaten pääreitille valtatie 6 varteen Korvenkannan eritasoliittymän kohdalla. Lappeenrannan puolella ensimmäisessä vaiheessa sivureitin erkanemiskohtaan voidaan toteuttaa kohdeviitta Rauha-Tiurun suuntaan. Yhdystien valmistuessa opastus tulee täydentää sivureitin opastukseksi.

Viides sivureitti yhdistää Ukonniemen ja Imatran keskustan sivureitit. Sivureitti lähtee Joutsenonkadun ja Lammassaarentien liittymästä ja kulkee reittiä Joutsenonkatu, Korvenkannantie risteten pääreittiä Korvenkannan eritasoliittymän kohdalla. Sivureitti yhtyy Imatran keskustan sivureittiin Korvenkannantien ja Helsingintien liittymässä. Sivureitillä on kevyen liikenteen väylä koko matkalla.



Kuva 7. Laaturaitin linjaus Imatralla.

Ruokolahti

Etelä-Karjalan tavoitelaaturaitin pääreitin itäinen pää sijaitsee Ruokolahden kirkonkylässä. Pääreitti lähtee Ruokolahden museolta ja kulkee Pappilanlahdentietä kantatielle 62, jonka varrella reitti kulkee etelään kohti Imatraa. Pääreitillä on koko matkalla kevyen liikenteen väylä.

Ruokolahden museolta lähtee myös Salosaaren sivureitti, joka nimensä mukaisesti kulkee Salosaaren kautta takaisin pääreitille. Salosaaren sivureitti kulkee Ukonsalmentietä, Kaljaniementietä ja Patotietä pitkin. Nykyinen kevyen liikenteen väylä ulottuu Ruokolahden kirkolta Vanttilan koululle.



Kuva 8. Laaturaitin linjaus Ruokolahdella.

3.2 Tavoitelaaturaitin laatutasotavoitteet

Laaturaitin tavoitteena on tarjota nimensä mukaisesti muita väyliä laadukkaamman liikkumisympäristö niin kävelijöille kuin pyöräilijöillekin. Laadukkaan raitin ominaisuuksina voidaan pitää väylän riittävää leveyttä, hyvää ja tasaista päällystettyä, riittävää valaistusta, turvallisia tienylityksiä, matalia reunakiviä, tehostettua talvikunnossapitoa sekä jatkuvaa ja selkeää opastusta. Lisäksi laadukkaan raitin tulisi olla etuajo-oikeutettu ja muiden tienkäyttäjien näkökulmasta helposti havaittava. Nämä ominaisuudet takaavat turvallisen, sujuva ja miellyttävän liikkumisympäristön. Laaturaitilla laatutason tulee olla jatkuva ja yhtenäinen riippumatta väylän ylläpitäjästä.

Laadukkaan liikkumisympäristön takaamiseksi tavoitelaaturaitille on määritetty laatutasotavoitteet, jotka laaturaitin tulisi jatkossa täyttää. Laatutasotavoitteet on määritelty erikseen pää- ja sivureitille. Laatutasotavoitteet on esitetty taulukossa 1.

Taulukko 1. Tavoitelaaturaitin laatutasotavoitteet.

Laatutekijä	Pääreitti	Sivureitti
Väylä	Erillinen kevyen liikenteen väylä koko matkalla	Voi kulkea osittain vähäliikenteisellä tiellä/kadulla
Päällyste	Päällystetty, päällysteleveys vähintään 3 m	Voi kulkea osittain myös sorapäällysteisellä väylällä
Valaistus	Valaistu koko matkalla	Liittymät valaistu
Talvikunnossapito	1-luokka	Talvikunnossapito

Laaturaitin pääreitti tulee kulkea koko matkan erillistä päällystettyä kevyen liikenteen väylää pitkin. Väylän tulee olla vähintään 3 m leveä ja reitin valaistu koko matkalta. Pääreitin tulee kuulua ensimmäiseen talvikunnossapitoluokaan. Tällä laatutasotavoitteella voidaan mm. pidentää tyypillisesti kesään ajoittuvaa pyöräilykautta sekä luoda edellytyksen ympärivuotiseen liikkumiseen pääreiteillä. Sivureitin laatutasovaatimukset ovat astetta lievemmat. Sivureitti voi kulkea osittain vähäliikenteisellä tiellä tai kadulla sekä osittain myös sorapäällysteisellä väylällä. Sivureitillä vähintäänkin liittymien/ylityspaikkojen tulisi olla valaistut. Myös sivureitillä tulisi olla talvikunnossapito.

Tavoitelaaturaitin linjauksessa on lisäksi kiinnitetty huomiota etenkin reitin jatkuvuuteen, sillä kevyen liikenteen väylän tai reitin siirtyminen tien puolelta toiselle on merkittävä epäjatkuvuustekijä.

Tavoitelaaturaitin linjauksen lähtökohtana on ollut varmistaa reitin jatkuvuus siten, että reitti kulkee mahdollisuuksien mukaan mieluusti koko matkan tien samaan puolta, jolloin minimoidaan päätien ylitykset. Suurelta osin tämä onkin onnistunut. Valta-, kanta- ja seututeillä puolen vaihdot tapahtuvat eritasossa tunneleita ja siltoja pitkin. Muualla tienylitysten turvallisuuteen on pyritty kiinnittämään huomiota siten, että reittejä linjattaessa on suosittu paikkoja, joissa puolen vaihto tapahtuu eritasossa, valo-ohjatussa liittymässä, korotettuja tai keskisaarekkeellisia suojateitä pitkin. Eritasovaihtoehto on turvallisin ja useimmiten myös sujuvin, sillä päätien tai -kadun ylittäminen voi vilkkaan liikenteen takia olla ajoittain hankalaa.

3.3 Laaturaitin nykytilanne

Tavoitelaaturaitin kuvauksen yhteydessä esitettiin lyhyesti reittien nykytilanne kevyen liikenteen väylien osalta sekä puuttuvat yhteydet. Yleisesti ottaen voidaan todeta, että nykyinen kevyen liikenteen väylästä on varsin kattava ja laaja. Lisäksi etenkin pääreitillä asetetut laatutasotavoitteet toteutuvat lähtökohtaisesti varsin hyvin, vaikkakaan nykyisellään reitit eivät varsinaisesti erotu laatutasoltaan muista väylistä.

Pääreitin laatutasotavoitteeksi on asetettu erillinen kevyen liikenteen väylä koko matkalla. Nykyisin kevyen liikenteen väylä puuttuu pääreitiltä valtatieltä 6 Lappeenrannan ja Luumäen väliltä, valtatieltä 13 Lappeenrannan ja Lemin Kuukanniemen väliltä sekä Lappeenrannassa Muukontieltä väliltä Utrasaarentie–Partalantie sekä Ilottulantien alkupäästä. Yhtenäisen ja jatkuvan pääreitin kannalta kevyen liikenteen väyläpuutteet ovat suurin ongelma.

Pääreitiltä löytyy muutamia päällystämättömiä osuuksia: Lappeenrannassa Helsingintien ja Sunisenkadun väli sekä Imatralla valtatie 6 varren erillinen kevyen liikenteen väylä Tainionkoskentien ja Karhumäenkadun välillä. Päällysteen leveydessä sen sijaan on puutteita useammassa paikassa mm. Lappeenrannan keskustassa. Pääreitillä valaistun päätien varressa kulkevalla kevyen liikenteen väylällä ei useinkaan ollut omaa valaistusta. Pääsääntöisesti valaistus lienee riittävä, mutta maastokartoituksen ajoittuessa kesällä valaistuksen todellista riittävyttä ei voitu arvioida. Myöskään talvikunnossapitotavoitteiden toteutumista ei voitu arvioida maastokatselmuksen yhteydessä. PYKÄLÄ-kyselyn vastauksissa talvikunnossapitoon liittyvät vastaukset olivat hyvin edustettuina. Yksi merkittäviä ongelmia talvikunnossapidossa todettiin aiheutuvan ajoradan ja kevyen liikenteen väylän aurajärjestyksestä. Vastausten mukaan kevyen liikenteen väylä aurataan usein ensin, jolloin ajorataa aurattaessa lumi siirtyy vasta-auratulle kevyen liikenteen väylälle.

Sivureittien osalta laatutasovaatimukset ovat astetta löyhemmät. Vaikka myös sivureitit kulkevat suurimman osan matkasta kevyen liikenteen väylillä esimerkiksi Ilottulan sivureitti Lappeenrannassa kulkee suuren osan matkasta vähäliikenteisellä tiellä, jolla ei ole kevyen liikenteen väylää. Sivureiteillä on myös sorapäällysteisiä osuuksia mm. Imatralla Vuoksen rannalla kulkeva osuus, vaikka suurin osa reiteistä on päällystettyjä.

Valtatien 6 parantamisen yhteydessä toteutettavat kevyen liikenteen väylät muodostavat merkittävän osan Lappeenrannan ja Imatran välisestä pääraitista. Valtatie 6 kevyen liikenteen väylät toteutetaan korkeatasoisina ja vastaavat valmistuessaan tavoitelaaturaitille asetettuja laatutasotavoitteita. Ko. kevyen liikenteen väylät tarjoavat sujuvan ja turvallisen yhteyden kaupunkien välille.

3.4 Muut pyöräreitit Etelä-Karjalassa

Suomessa on toteutettu 1990-luvulla valtakunnalliset pyörämatkailureitit, jotka on merkitty maastoon ruskeapohjaisella pyörämerkillä ja reittinumerolla, sekä 2000-luvun alussa Fillariopas-reittejä. Nämä reitit ovat osittain vanhentuneet eikä niitä enää juurikaan markkinoida. Parhaillaan puolestaan kehitetään EuroVelo-reittejä, jotka ovat Euroopan laajuisia pyörämatkailureittejä. Näistä Rautaesirippureitti (Iron Curtain Trail) kulkee Etelä-Karjalan kautta osittain laaturaittia pitkin. Kuvassa 9 on esitetty Suomen EuroVelo-reitit ja Iron Curtain Trail.



Kuva 9. EuroVelo-reitit ja Iron Curtain Trail (www.pyorailensuomessa.fi).

Valtakunnallisia pyörämatkailureittejä on Suomessa ollut yhteensä 72. Valtakunnallisten pyörämatkailureittien reittikartat löytyvät Pyöräily GT-kartoista, mutta varsinaisia sanallisia reittikuvauksia kaikista reiteistä ei ole laadittu. Valtakunnallisten reittien opastusta ei ole enää viime aikoina uusittu, toisaalta merkkejä ei ole myöskään poistettu maastosta.

Etelä-Karjalan alueella kulkee seuraavat valtakunnalliset pyörämatkailureitit:

- reitti 6: Helsinki – Kouvola – Lappeenranta – Parikkala – Joensuu – Nurmes – Sotkamo – Kajaani
- reitti 7: Helsinki – Porvoo – Loviisa – Kotka – Haminan – Vironlahti – Lappeenranta
- reitti 13: Kokkola – Saarijärvi – Jyväskylä – Mikkeli – Lappeenranta
- reitti 14: Mikkeli – Puumala – Savonlinna – Punkaharju – Ruokolahti – Imatra
- reitti 62: Imatra – Ruokolahti – Puumala

Fillariopas-reittejä on seitsemän eikä reittejä ole merkitty maastoon. Fillariopas-reiteistä Etelä-Karjalassa kulkee Suur-Saimaan kierros (Lappeenranta – Imatra – Parikkala – Punkaharju – Kerimäki – Savonlinna – Sulkava – Puumala – Mikkeli – Suomenniemi – Lappeenranta).

Valtakunnalliset ja Euroopan laajuiset pyörämatkailureitit kulkevat osittain samoja väyliä kuin tavoitelaaturaitin linjaus, mutta matkailureiteille ei ole asetettu erityisiä laatutasovaatimuksia eikä niiden

ylläpitoon liity samanlaista velvoitetta kunnilta kuin mihin Etelä-Karjalan laaturaitilla pyritään. Lisäksi reitit palvelevat tyypillisesti valtakunnallisen ja pidempimatkaisten matkailuliikenteen tarpeita.

Etelä-Karjalan maakunnassa on kuitenkin tarve kehittää seudullisia pyörämatkailureittejä vastaamaan matkailijoiden tarpeita. Laaturaitti tarjoaa hyvän rungon pyöräilyreittien tuotteistamiselle.

4 Laaturaitin opastus

4.1 Lähtökohdat

Laaturaitin tulee olla hyvin opastettu ja reittien tulee olla helposti seurattavissa maastossa. Opastuksen tulee siten olla jatkuva ja selkeä. Laaturaitin opastuksen tulee erottua kaupunkien ja kuntien muusta kevyen liikenteen viitoituksesta, mutta toisaalta sulautua olemassa olevaan viitoitukseen. Laaturaitin viitoituksella ei myöskään haluta tarpeettomasti lisätä merkkiviidakkoa tuomalla paljon uusia ja uuden näköisiä viittoja sekoittamaan liikkuja.

Tavoitelaturaitti on linjattu siten, että jatkuvan ja selkeän opastuksen toteuttaminen on mahdollista. Laaturaitin pää- ja sivureitit kulkevat maastossa varsin suoraviivaisesti, mikä vähentää opastuksen toiston tarvetta ja helpottaa reittien seuraamista. Opastuksen suunnittelussa on noudatettu kevyen liikenteen viitoituksen yleisiä periaatteita. Lisäksi opastuksen lähtökohtana on käytetty ajatusta, että reitti jatkuu suoraan, ellei muuta kulkusuuntaa ole ilmoitettu, ja tällöin suoraan jatkuvan reitin viitoitusta ei toisteta kaikissa liittymissä. Pääreitillä viitoitetaan yhtä kauko- ja lähikohtetta. Sivureiteillä opastetaan pääreitiltä kohteeseen ja kohteesta pääreitin kauko- ja lähikohteeseen.

4.2 Viitoitus

Laaturaitilla käytettävät viitat

Laaturaitin opastuksessa käytetään liikennemerkkiasetuksen mukaista kevyen liikenteen viittaa (645) sekä erityistä laaturaittisympolia. Laaturaittisympolin avulla laaturaitti erottuu muusta kevyen liikenteen viitoituksesta ja siten korostaa laaturaitin olemassa oloa maastossa. Laaturaittisympoliin valittiin Etelä-Karjalan värit punainen ja musta. Toisessa vaihtoehdossa mukana on myös Etelä-Karjalan vaakunasta valkoinen laineviiva punaisen ja mustan välissä.

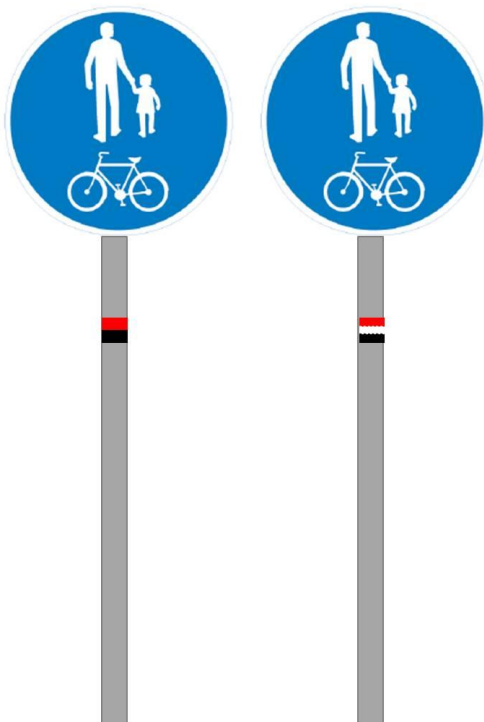
Laaturaitin pääreitien viitoituksessa käytetään kokonaista laaturaittisympolia ja sivureiteillä puolikasta. Laaturaitin ulkopuolisten kohteiden kohdeviitoituksessa ei käytetä laaturaittisympolia, vaan pelkkää kevyen liikenteen viittaa. Laaturaittisympoli sijoitetaan viitan kantaan. Laaturaittisympoli suunniteltiin kiinnitettävän viitan kantaan erikseen tarrana. Tarranauhaa voidaan tarvittaessa liimata esimerkiksi liikennemerkkipylväiden ympärille kevyen liikenteen väylillä osoittamaan reitin jatkuvuutta. Kuvissa 10 ja 11 on esitetty ehdotus pää- ja sivureiteillä käytettäväksi viitoiksi. Kuvassa 12 on esitetty tarranauhan käyttö liikennemerkkipylväissä.



Kuva 10. Laaturaitin pääreitillä käytettävä viitta, esitetyt laaturaittisympolivaihtoehdot.



Kuva 11. Laaturaitin sivureitillä käytettävä viitta, esitetyt laaturaittisympolivaihtoehdot.



Kuva 12. Tarranauhan käyttö kevyen liikenteen väylän liikennemerkkipylväissä.

Laaturaitin viittojen materiaaliksi valittiin alumiini ja viittojen kalvoksi R1. Viittojen tekstikokona käytetään 60 mm.

Viitoituskohteet

Etelä-Karjalan laaturaitin viitoituskohteet voidaan jakaa kolmeen ryhmään seuraavasti: laaturaitin kauko- ja lähikohteet sekä laaturaitin ulkopuoliset kohteet. Viitoituskohteita päätettäessä keskeinen lähtökohta oli opastuksen selkeys ja siten opastettavien kohteiden määrä pyrittiin pitämään melko rajallisena. Erilaiset palvelu- ja matkailukohteet voivat olla esillä opastauluilla tai sähköisillä kartoilla internetissä.

Laaturaitin kaukokohteita ovat laaturaitin pääreitien alku-/päätepisteet: Luumäki, Lemi, Taipalsaari, Ruokolahti sekä Lappeenranta ja Imatra. Laaturaitin lähikohteet on koottu seuraavaan kunnittain:

- Luumäki:
 - o Taavetti
 - o Jurvala
- Lemi:
 - o Kuukanniemi
- Taipalsaari:
 - o Taipalsaari
- Lappeenranta:
 - o Keskusta
 - o Yliopisto
 - o Linnoitus
 - o Satama
 - o Myllysaari
 - o Matkakeskus
 - o Saimaan kanava
 - o Lauritsala
 - o Joutseno
 - o Ilottula
 - o Rauha-Tiuru
- Imatra:
 - o Keskusta
 - o Vuoksenniska
 - o Ukonniemi
 - o Imatrankoski
- Ruokolahti:
 - o Ruokolahti
 - o Salosaari
 - o Oritlampi

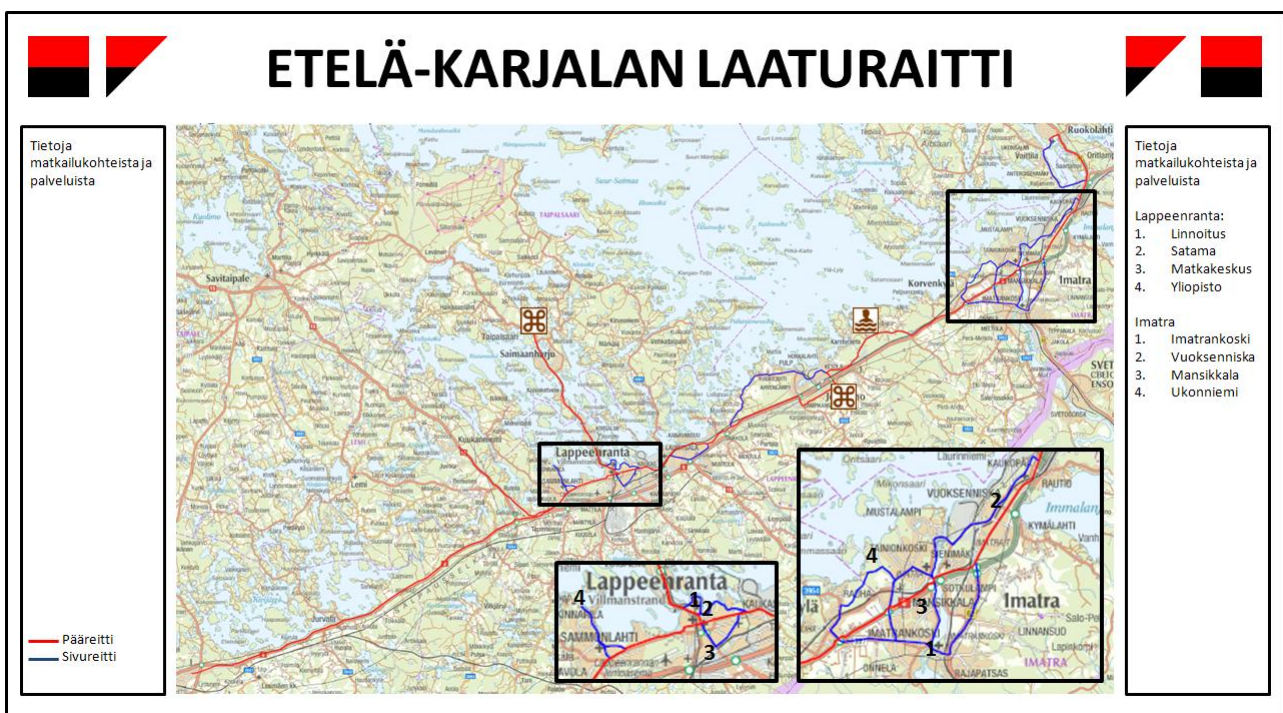
Laaturaitin ulkopuoliset kohteet ovat:

- Luumäen kirkonkylä
- Lemin kirkonkylä
- Pulsa
- Korkea-aho
- Konnunsuo
- Muukko
- Viipuri
- Nuijamaa
- Svetogorsk

Laaturaitin viitoituksen yleissuunnitelma on esitetty liitteen 1 kartoilla 1–5.

4.3 Opastaulut

Viittojen lisäksi laaturaitille sijoitetaan opastauluja. Opastauluissa esitetään koko laaturaitin pää- ja sivureittien linjaus sekä tarkennetuilla kartoilla reitit Lappeenrannan ja Imatran kaupunkien keskustoissa. Karttapohjana esitetään käytettävän opaskarttaa. Opastaululle voidaan kerätä lisäksi tietoja alueen nähtävyyksistä ja palveluista sekä kertoa yleistä tietoa laaturaitista. Kuvassa 13 on esitetty periaatteellinen malli opastaulusta ja sen sisällöstä.



Kuva 13. Ehdotus laaturaitin opastauluksi.

Laaturaitille on suunniteltu sijoitettavaksi 17 opastaulua. Opastaulut esitetään sijoitettaviksi pääreittien alku-/päätepisteisiin ja erkanemiskohtiin sekä tarpeen mukaan reittien varrelle. Laaturaitin opastaulut esitetään sijoitettavan seuraaviin kohteisiin:

- Luumäki:
 - o Taavetti, tori
 - o Jurvalan taajama (laaturaitin varrelle)
- Lemi:
 - o Kuukanniemi, valtatie 13 varsi (nykyisen kunnan karttataulun viereen)
- Taipalsaari:
 - o Kirkko
- Lappeenranta:
 - o Luumäen ja Lemin pääreittihaarojen erkanemispiste
 - o Yliopisto
 - o Kauppakatu, kävelykadun pää
 - o Satama
 - o Matkakeskus
 - o Joutseno, kirkko
 - o Vesivalon eritasoliittymä
- Imatra:
 - o Keskusasema
 - o Keskusta, kävelykadun pää (nykyisen kunnan opastaulun viereen)
 - o Vuoksenniska
 - o Vuoksenniskan sivureitin ja pääreitin erkanemispiste
 - o Ukonniemi
- Ruokolahti:
 - o Kirkko/museo

4.4 Opastuksen vaiheittainen toteutus

Koska laaturaitin pääreitillä ei ole vielä koko osuudella kevyen liikenteen väylää, opastustakaan ei ole tarkoituksen mukaista toteuttaa täydessä laajuudessa käyttäen laaturaittisyömbolia kaikkialla. Siten Etelä-Karjalan laaturaitin opastus tulee toteutumaan vaiheissa. Ensimmäisessä vaiheessa laaturaitin viitoitus jää puuttumaan valtatieltä 6 Luumäen (Jurvala) ja Lappeenrannan (Kärki) välillä sekä valtatiellä 13 Kuukanniemeen ulottuvalta osuudelta. Kun kevyen liikenteen väylät valmistuvat valtateiden parantamishankkeiden yhteydessä, laaturaitin opastus tulee toteuttaa samanaikaisesti osana ko. hankkeita.

Laaturaitin reittien opastuksen jatkuvuuden turvaamiseksi viitat tulisi toteuttaa yhtenäisille osuuksille samanaikaisesti.

Valtatien 6 parantaminen välillä Kärki–Muukko ja Ahvenlampi–Mansikkala hankkeiden yhteydessä toteutettava opastus

Parhaillaan käynnissä olevan valtatie 6 parantaminen välillä Kärki–Muukko ja Ahvenlampi–Mansikkala hankkeiden yhteydessä toteutetaan parannettaville osuuksille sijoittuvat laaturaitin opasteet. Valtatie 6 parannettaville osuuksille sijoittuvien viittojen mitoituskuvat on esitetty liitteessä 2. Parannettaville osuuksille sijoittuu kaikkiaan 18 opastetta, joissa viittoja on yhteensä 70.

Viittojen toteutukselle laskettiin kustannusarvio, jonka lähtötietona käytettiin muutaman vuoden takaista pääkaupunkiseudulle tehdyn kevyen liikenteen viitoituksen rakennussuunnitelman kustannustietoja. Vuoden 2009 hinnat pyöristettiin ylöspäin mahdollisen hinnan nousun huomioimiseksi. Kaksipuoleisen alumiinisen kevyen liikenteen viitan (645) hintana käytettiin 505 €/m², kiinnikkeiden hintana 4 €/kpl ja liikennemerkkiputken ja betoniperustan hintana 200 €. Parannettaville osuuksille toteutettavien 70 viitan yhteispinta-ala on noin 7,58 m² ja näin ollen viittojen kustannusarvio on 3 827,40 €. Kiinnikkeitä tarvitaan kaksi jokaista viittaa kohden ja niiden kustannusarvio on 560 €. Mikäli nykyisiä kuutta liikennemerkkipylvästä hyödynnetään uusille viitoille, tarvittavien 12 liikennemerkkiputken ja betoniperustan hinnaksi tulee 2 400 €. Siten valtatie 6 parannettavien osuuskien viittojen toteutuksen kokonaiskustannusarvio on noin 6 800 €.

5 Toimenpiteet

5.1 Yleistä

Laaturaitin kehittämisen toimenpide-ehdotukset on koottu viimeaikaisten selvitysten, maastokatselmuksen ja paikallisten pyöräilytahojen kuulemisen perusteella. Työssä hyödynnettiin seuraavia selvityksiä: Lappeenrannan länsirannan kävelyn ja pyöräilyn turvallisuusselvitys (2010), Lappeenrannan liikenneturvallisuussuunnitelma (2006), Imatran seudun liikenneturvallisuussuunnitelma (2010) ja Kaakkois-Suomen tiepiirin kevyen liikenteen väylien tarveselvitys (2002). Tosin kevyen liikenteen väylien tarveselvitys päivitetään vielä tänä vuonna ja siten suuri osa selvityksessä esitetyistä toimenpiteistä on jo toteutettu. Lisäksi Tampereen teknillinen yliopisto on tehnyt Lappeenrantaan kyselytutkimuksen kävelyn ja pyöräilyn olosuhteista osana käynnissä oleva PYKÄLÄ-hanketta. Kyselyn tuloksia hyödynnettiin niin ikään toimenpide-ehdotuksia laadittaessa.

Toimenpiteet on jaettu kolmeen luokkaan. Kiireellisyysluokituksessa on painotettu nimenomaan toimenpiteiden kiireellisyyttä laaturaitin näkökulmasta, laatutasotavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi pääreittien toimenpiteet on paikoin luokiteltu kiireellisemmiksi kuin sivureittien toimenpiteet. Myös aiemmissa suunnitelmissa määritetty kiireellisyysluokitus on tarkistettu (alkuperäinen luokitus on kirjattu sulkuihin). Toimenpiteiden luokittelussa on painotettu myös toimenpiteitä, joilla laaturaitin yhtenäisyyttä ja jatkuvuutta parannetaan, sekä toimenpiteitä, joilla kävelyn ja pyöräilyn asemaa korostetaan.

Liitteeseen 3 on listattu alustavat toimenpide-ehdotukset niiden kiireellisyysluokka, vastuutaho ja kustannusarvio. Toimenpide-ehdotukset on listattu kunnittain. Toimenpidelistalla on esitetty myös

opastussuunnitelman mukaiset viitat ja niiden kustannusarviot. Viittojen kustannusarviot on laskettu luvussa 4.4. esitetyn periaattein. Toimenpiteet on esitetty myös liitteen 4 kartalla.

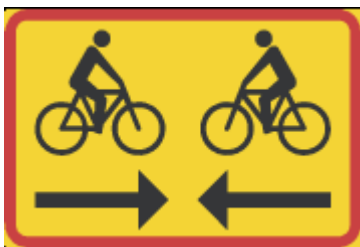
5.2 Yleiset havainnot ja toimenpiteet kaikkialla

Yleisesti ottaen voidaan todeta, että laaturaitilla kevyen liikenteen väylän kattavuus ja laajuus on varsin hyvä; vain muutamilta pääreittein osuuksilta puuttuu erillinen kevyen liikenteen väylä. Laaturaitin laajuuden kannalta suurimmat puutteet pääreiteillä liittyy kevyen liikenteen väylien puuttumiseen.

Nykyisen väylästön kehittäminen laaturaitiksi edellyttää kaupunkien ja kuntien sitoutumista reittien määrätietoiseen ja jatkuvaan kehittämiseen ja ylläpitoon sekä pienten parantamistoimenpiteiden koordinoitua toteuttamista. Liikkumisolosuhteiden ja reittien laatutason tulisi olla yhtenäinen koko laaturaitilla ja siksi osa toimenpiteistä tulisi toteuttaa kerralla järjestelmällisesti koko alueella sekä pitää mielessä yksittäisissä parannus- ja korjaushankkeissa.

Koko laaturaitille kohdistuu toimenpiteitä, joilla parannetaan erityisesti jalankulkijan ja pyöräilijän asemaa liikkumisympäristössä. Tämän osalta havaittiin puutteita kaikkialla tavoitelaaturaitilla. Tällaisia priorisoidun kevyen liikenteen asemaa korostavia toimenpiteitä ovat mm. etuajo-oikeutettu väylä, riittävän leveä hyväkuntoinen päällyste, riittävä valaistus, turvalliset tienylityspaikat, tehostettu talvikunnossapito ja hyvä opastus. Toimenpiteillä pyritään parantamaan liikkumisen turvallisuutta, sujuvuutta ja mukavuutta.

Laaturaitti kulkee pääsääntöisesti päätien tai -kadun suuntaisesti ja näin ollen pyöräilijä joutuu toistuvasti ylittämään väistämisvelvollisia sivukatuja. Pyöräilijän asemaa voidaan parantaa tällaisissa kohteissa vaihteittain ja tarpeen mukaan mm. lisäämällä sivusuunnan karkikolmion alle pyöräilijöistä varoittavan lisäkilven (863 kaksisuuntainen pyörätie kuva 14), raivaamalla näkemäesteet liittymästä tai rakentamalla liittymiin korotetut suojatiet. Kaksisuuntaisesta pyörätiestä varoittava lisäkilpi puuttuu järjestelmällisesti lähes kaikilta reiteiltä. Lisäksi sekä Lappeenrannan että Imatran keskustassa on osuuksia, joiden liittymät ovat tasa-arvoisia. Tasa-arvoiset liittymät ovat ongelmallisia epäselvien väistämisvelvollisuussuhteiden takia ja niistä tulisi mahdollisuuksien mukaan päästä eroon muuttamalla laaturaitin suuntainen katu/tie etuajo-oikeutetuksi ja lisätään sivusuunnille kolmiot ja lisäkilpi kaksisuuntaisesta pyörätiestä.



Kuva 14. Lisäkilpi 863, kaksisuuntainen pyörätie.

Maastokatselmuksessa ja käyttäjien kommentaissa esille nousivat päällysteen huono kunto, epätasaiset pinnoitteet sekä reunakivien korkeuserot. Ne vähentävät kaikkien liikkumismukavuutta, mutta erityisen hankalia ja jopa vaarallisia ne ovat rullaluistelijoille ja maantiepyöräilijöille. Siten laaturaitit voisivatkin olla seuraavina vuosina tärkeimmässä prioriteetti-tiluokassa kaupunkien ja kuntien kevyen liikenteen väylien päällystysohjelmassa ja päällystysrahoja voisi suunnata laaturaitille. Muutamassa vuodessa vanhat

päällysteet tulisivat uusittua laaturaitin reiteillä. Myös vanhat epätasaiset laattapinnoitteet tulisi uusida. Myös liittymien näkemät tulisi tarkistaa säännöllisesti, ettei kasvava kasvillisuus muodosta näkemäesteitä.

Laaturaitin pääreittien talvikunnossapidon varmistaminen ja jatkuvuus koskevat niin ikään kaikkia alueita. Reitin käyttökelpoisuus heikkenee suuresti lyhyenkin hoitamattoman osuuden takia. Erityisenä ongelmana tarvikunnossapidossa on ajoradan ja kevyen liikenteen väylän aurasjärjestyksestä, kun ajorataa aurattaessa lumi siirtyy ensin auratulle kevyen liikenteen väylälle. Lisäksi laaturaitilla tehtävien tie- ja katutöiden järjestelyihin tulisi kiinnittää huomiota, jotta liikkuminen työmaasta huolimatta olisi pyörällä ja jalan turvallista ja sujuvaa.

Sekä Lappeenrannan että Imatran keskustoissa on katuja, jotka vaatisivat laajempaan katu ympäristön päivittämistä ja yhtenäistämistä (esim. Kauppakadun pohjoispää ja Torikatu Lappeenrannassa sekä Lappeentie Imatralla).

5.3 Toimenpiteet kunnittain

Seuraavassa on esitetty toimenpiteet kunnittain. Toimenpiteet on esitetty liitteen 3 toimenpidelistalla sekä liitteen 4 toimenpidekartoilla 1–5.

Luumäki

Luumäellä tavoitelaaturaitin pääreitiltä puuttuu kevyen liikenteen väylää sekä Vintturinmäentieltä (2 km) että valtatie 6 varrelta väliltä Huomola–Lappeenrannan raja (6 km). Lisäksi Luumäelle on esitetty muutamia pienempiä toimenpiteitä, kuten korotetun suojatien rakentaminen torilta Linnalantien yli Taavetissa, kahden suojatien toteuttaminen Jurvalassa.

Luumäelle laaditaan parhaillaan liikenneturvallisuussuunnitelmaa ja suunnitelman on tarkoitus valmistua vuoden lopulla. Liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitettäneen toimenpiteitä myös kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuden parantamiseksi. Alustavasti käydyn keskustelun perusteella tässä esitetyt toimenpiteet ovat linjassa liikenneturvallisuussuunnitelman alustavien linjausten kanssa. Toimenpiteet tarkentuvat liikenneturvallisuussuunnitelmassa.

Lemi

Lemillä niin ikään tavoitelaaturaitilta puuttuu kevyen liikenteen väylä valtatieltä 13 Kuukanniemestä Lappeenrannan rajalle (2,5 km).

Taipalsaari

Taipalsaarella toimenpiteet liittyvät olemassa olevan kevyen liikenteen väylän ja sillä liikkuvien kävelijöiden ja pyöräilijöiden aseman parantamiseen kaksisuuntaisesta pyörätiestä varoittavien lisäkilpien lisäämisellä.

Lappeenranta

Lappeenrannassa tavoitelaaturaitin pääreitiltä puuttuu kevyen liikenteen väylää valtatie 6 varresta Luumäen rajalta Kärjentielle, valtatie 13 varresta Lemin rajalta Lemintielle, Muukontieltä Utrasarentien ja Partalantien väliltä sekä Ilottulantien alkupäästä. Uudelleen päällystämistä puolestaan tarvitaan Lappeenrannan keskustan alueella vanhojen epätasaisten päällystelaattojen korvaamiseksi.

Lappeenrannan länsialueen kävelyn ja pyöräilyn turvallisuusselvityksessä (2010) on esitetty varsin kattavasti toimenpiteitä kävely- ja pyöräily-ympäristön parantamiseksi Lappeenrannan länsiosissa Teknillisen Yliopiston alueella. Laaturaitin linjausta koskevat toimenpiteet on otettu sellaisinaan toimenpidelistalle. Myös Lappeenrannan liikenneturvallisuussuunnitelmaan (2006) kirjatut laaturaitin linjaukseen sijoittuvat toimenpiteet on otettu mukaan toimenpidelistalle.

Yksittäisten toimenpiteiden lisäksi on tunnistettu muutama laajempi kokonaisuus, jotka vaativat Lappeenrannan keskustassa kävely- ja pyöräilyolosuhteiden parantamista ja yhtenäistämistä. Nämä ovat Valtakatu ja Kauppakatu Ainonkadun ja Torikadun välillä. Näiden parantaminen edellyttää erillisen suunnitelman laadintaa.

Valtakadun kävely- ja pyöräily-ympäristöä on viimeaikoina kehitetty ja mm. PYKÄLÄ-kyselyssä tästä oli annettu paljon positiivista palautetta. Tarkasteltaessa Valtakatua kokonaisuudessa oikeansuuntaisesta kehittämisestä huolimatta kevyen liikenteen järjestelyissä näkyy epäyhtenäisyys ja epäjatkuvuus sekä se, että sitä on kehitetty kortteli kerrallaan. Laaturaitin pääreitti kulkee Valtakatua pitkin. Valtakadun tulisi siten toimia sekä laaturaitin sujuvana yhteytenä läpiajalle pyöräliikenteelle että keskustan viihtyisänä kävely-ympäristönä. Haasteena on sovittaa erilaiset osuudet saumattomasti yhteen siten, että leveä kevyen liikenteen väylä muuttuu keskustan kohdalla kävelykaduksi. Ongelmallisia kohtia ovat kävelykadun länsipuolen tasa-arvoiset liittymät, jotka ovat pyöräilijöille hankalia epäselvien väistämissuhteiden takia, pyöräkaistalle väärinpysäköidyt ajoneuvot, epätasainen laatoitus ja kapea kevyen liikenteen väylä Lappeenkadun kiertoliittymän ja Pajakujan välillä. Kävely- ja pyöräilyolosuhteiden parantaminen Valtakadulla vaatii kokonaisvaltaisen parantamissuunnitelman laatimisen erilaisten osuuksien yhteensovittamiseksi.



Kuva 15. Valtakadun epäyhtenäinen poikkileikkaus.

Kauppakadulla kävelykadun päättyminen aiheuttaa ongelmia Ainonkadun ja Torikadun välillä. Kävelykadun jatkeena on kapeat kevyen liikenteen väylät. Toimenpiteitä välille ovat kävelykadun jatkaminen, kevyen liikenteen väylän leventäminen ja järjestelyjen selkeyttäminen.

Imatra

Imatralla laaturaitin sivureitiltä puuttuu kevyen liikenteen yhteys Ukonniemestä Rauha–Tiurun alueelle. Lisäksi lyhyt osuus pääreitistä on päällystämättä Tainionkoskentien ja Karhumäenkadun välillä.

Imatran seudun liikenneturvallisuuksuunnitelmassa (2010) esitetyt laaturaitille sijoittuvat toimenpiteet on kirjattu toimenpidelistalle.

Yksittäisten toimenpiteiden lisäksi keskustan sivureitillä on tunnistettu laajempi kävely- ja pyöräilyolosuhteiden kehittämistarpeiden kokonaisuus Lappeentiellä. Kävely- ja pyöräilyolosuhteiden muutos kävelykadun päätyttyä on melkoinen. Lappeentiellä erittäin kapeat kevyen liikenteen väylät muuttuvat paikoin jalkakäytäviksi. Lisäksi Lappeentien tasa-arvoiset liittymät ovat ongelmallisia pyöräilijöille epäselvien väistämissuhteiden takia. Lappeentien parantaminen edellyttää erillisen suunnitelman laadintaa yhtenäisemmän ja viihtyisän kävely- ja pyöräily-ympäristön kehittämiseksi ja liikkumisen turvallisuuden parantamiseksi.



Kuva 16. Lappeentien epäyhtenäiset ja epäjatkuvat pyöräilyolosuhteet.

Ruokolahti

Imatran seudulle vuonna 2010 laaditussa liikenneturvallisuussuunnitelmassa oli esitetty useita kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta parantavia toimenpiteitä laaturaitin linjauksella. Toimenpiteiden joukossa oli sekä kevyen liikenteen väylän rakentamistoimenpiteitä että pienempiä liittymien parantamistoimenpiteitä.

6 Jatkotoimenpiteet

Työn aikana esille on noussut muutamia jatkotoimenpiteitä, joilla laaturaitin opastuksen toteutuksen ja suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden toteutuksen lisäksi kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita voidaan Etelä-Karjalan alueella parantaa ja kehittää sekä osaltaan myös hyödyntää tämän työn tuloksia.

Esille nousseita jatkotoimenpiteitä ovat:

- Etelä-Karjalan laaturaitin toimenpidesuunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden toteutuksen seuranta
- Etelä-Karjalan laaturaitin markkinointi ja tunnetuksi tekeminen niin paikallisille liikkujille kuin matkailijoillekin
- Kaupunkien muun kevyen liikenteen viitoituksen päivittäminen
- Pyöräilyyn liittyvien palveluiden ja pyöräpysäköinnin kehittäminen

7 Liitteet

- Liite 1. Tavoitelaaturaitin opastuksen yleissuunnitelma (suunnitelmakartat 1–5)
- Liite 2. Valtatien 6 parantamisosuuden opasteiden mitoituskuvat
- Liite 3. Toimenpidelistaus, vastuutahot ja kustannusarvio
- Liite 4. Toimenpidekartta (toimenpidekartat 1–5)