

**B 141
2007**

Saariston Rengastien pyöräilyolosuhteiden kehittämissuunnitelma



**Teemu Makkonen
Reima Helminen
Johanna Yliskylä-Peuralahti**



TURUN YLIOPISTON
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA

PUBLIKATIONER AV SJÖFARTSBRANSCHENS UTBILDNINGS- OCH
FORSKNINGSCENTRAL VID ÅBO UNIVERSITET

PUBLICATIONS FROM THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES
UNIVERSITY OF TURKU

B 141

Saariston Rengastien pyöräilyolosuhteiden kehittämissuunnitelma

Turku 2007

SARJAN PÄÄTOIMITTAJA / EDITOR-IN-CHIEF

JUHANI VAINIO

JULKAISIJA:

PUBLISHER:

TURUN YLIOPISTO
MERENKULKUALAN KOULUTUS-
JA TUTKIMUSKESKUS

UNIVERSITY OF TURKU
CENTRE FOR MARITIME
STUDIES

Veistämönaukio 1-3

20100 TURKU

Puhelin: 02 - 281 3300

Fax: 02 - 281 3311

Internet: <http://mkk.utu.fi>

Veistämönaukio 1-3

FI- 20100 TURKU, FINLAND

Telephone: + 358 - 2 - 281 3300

Telefax: + 358 - 2 - 281 3311

Internet: <http://mkk.utu.fi>

TURUN YLIOPISTO

Turku 2007

ISBN 978-951-29-3334-1

ISSN 1456-1824

ESIPUHE

Saariston Rengastien pyöräilyolosuhteiden kehittäminen -hankkeen tarkoituksena on koota ja kuvata Saariston Rengastien pyöräilyolosuhteiden keskeisiä kehittämistarpeita, muodostaa niistä kehittämissuunnitelma sekä arvioida siihen sisältyvien toimenpiteiden kustannuksia ja vaikutuksia. Kehittämistoimenpiteiden tavoitteellinen toteuttamisajankohta on 2008–2010. Kehittämistarpeita on kerätty olemassa olevista julkaisuista, haastatteluilla sekä reitiltä pyöräilemällä.

Hankkeen tilaajana toimi Turun tiepiiri (15.2.2007) ja sen toteutuksesta vastasi Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus, jossa työstä ovat vastanneet FM Reima Helminen, FT Johanna Yliskylä-Peuralahti ja Fil. yo Teemu Makkonen. Turun tiepiirin lisäksi hankkeen rahoitukseen osallistuivat Region Åboland - Turunmaan seutu, Turun seudun kehittämiskeskus ja Vakka-Suomen seutukunta kuntayhtymä.

Saariston Rengastien pyöräilyolosuhteiden kehittäminen -hankkeen ohjausryhmään, joka kokoontui hankkeen aikana kolme kertaa, kuuluivat tekijöiden lisäksi:

Toivo Javanainen, Turun tiepiiri, puheenjohtaja
Niclas Gestranus, Region Åboland
Kauko Kangas, Rymättylän kunta
Veijo Katara, Kustavin kunta
Kalle Mattila, Turun tiepiiri
Tapio Penttilä, Varsinais-Suomen liitto.

Turussa heinäkuussa 2007

Toivo Javanainen

1. JOHDANTO	5
2. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT	6
2.1 Suunnittelualue	6
2.2 Polkupyöräliikenteen kehitys Saariston Rengastiellä	6
2.3 Aikaisemmissa suunnitelmissa esille nousseet kehittämistarpeet	7
2.4 Elinkeino- ja matkailutoimesta vastaavien haastattelut	8
2.5 Koululaisryhmän palaute ja kyselyn tulokset	9
2.6 Kenttätyövaiheen havainnoinnin lähtökohdat	10
3. KEHITTÄMISTOIMENPITEET	11
3.1 Opasteet ja viitoitus	11
3.2 Levähdyspaikat	15
3.3 Väyläparannukset ja pyöräilijöiden turvallisuuteen vaikuttavat kehittämistoimenpiteet	17
3.4 Tiedottaminen	19
3.5 Reitin sujuvuus	20
4. TOIMENPITEIDEN VAIKUTTAVUUS	20
4.1 Taloudelliset vaikutukset	20
4.2 Työllisyysvaikutuksia arvioiva yrityshaastattelu	22
4.3 Sosiaaliset vaikutukset	23
4.4 Ympäristövaikutukset	24
4.5 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen	24
5. KUSTANNUKSET	24
6. YHTEENVETO	27
7. LÄHDELUETTELO	27
LIITE 1 HAASTATELLUT	29
LIITE 2 HAASTATTELURUNKO	30
LIITE 3 KOULULAISKYSELY	31
LIITE 4 REITTIKUVAUS	33
LIITE 5 YRITYSHAASTATTELUUN OSALLISTUNEET YRITYKSET	40

1. JOHDANTO

Saariston Rengastien on yksi Suomen kahdeksasta virallisesta matkailutiestä ja se on samalla myös yksi Varsinais-Suomen matkailun kärkituotteista, jonka taloudellinen merkitys saaristolle on ollut huomattava (Lundman 2007). Rengastien kehittäminen jatkossakin on siis ensisijaisen tärkeää. Tämä näkyy myös uusimmassa Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksessa (Varsinais-Suomen liitto 2007), jossa Saariston Rengastien kehittämisen tärkeys nostetaan esiin useammassakin kohdassa. Samalla painotetaan Saariston Rengastien pyöräilyolosuhteiden kehittämisen tarpeellisuutta. Saariston Rengastien kehittämisryhmä onkin valmistelemassa useasta toimenpiteestä koostuvaa kehittämishanketta, jonka tavoitteellisenä toteuttamisajankohtana on 2008–2010. Kehittämissuunnitelman valmistelusta vastasi MKK.

Tähänastiset Saariston Rengastien kehittämistoimenpiteet ovat kohdistuneet/hyödyttäneet eniten autolla liikkuvia matkailijoita, vaikka pyöräily on saaristoon paremmin sopiva liikkumismuoto. Pyöräilijöiden määrä Saariston Rengastilla on vielä alhainen verrattuna autolla matkaaviin, mikä johtuu osittain siitä, että pyöräilyolosuhteet ovat vielä puutteellisia. Pyöräilevä matkustaja kuitenkin kuluttaa Saariston Rengastien alueella enemmän rahaa kuin moottoriajoneuvolla liikkuva matkailija, mikä puoltaa sitä, että pyöräilijät tulisi ottaa huomioon Saariston Rengastietä kehitettäessä.

Tämän kehittämissuunnitelman tavoitteena on kuvata olemassa oleva pyörämatkailijoita palveleva infrastruktuuri ja palvelut, luoda kokonaiskuva siitä minkälaisia kehittämistoimia on jo tehty viime vuosina, mitä kehittämistoimia tarvitaan ja arvioida niiden kustannukset ja toteuttamiskelpoisuus, sekä selvittää millaisia aluetaloudellisia vaikutuksia mahdollisesti toteutettavilla kehittämistoimenpiteillä olisi Saariston Rengastien alueella. Kehittämissuunnitelman laatiminen tapahtui kolmessa vaiheessa. Ensimmäisessä vaiheessa selvitettiin tarvittavat kehittämistoimenpiteet olemassa olevista raporteista yms. kirjallisista lähteistä sekä haastattelemalla Saariston Rengastien alueen keskeisten kuntien ja seudullisten matkailuorganisaatioiden edustajia. Toinen vaihe oli kenttätöväihe. Kenttätöinä kierrettiin Saariston Rengastie, havainnoitiin ja kirjattiin ylös kehittämiskohteet pyöräilyn sujuvuuden ja reitillä liikkumisen helppouden parantamiseksi sekä reitin veto-voimaisuuden lisäämiseksi. Kolmas vaihe koostui toimenpiteiden vaikuttavuuden ja kustannusten arvioinnista.

2. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

2.1 Suunnittelualue

Saariston Rengastien pyöräilyolosuhteiden kehittämissuunnitelman kohdealueena on Saariston Rengastien pyöräilyreitti ja siihen kuuluvat kunnat: Turku, Kaarina, Parainen, Nauvo, Korppoo, Houtskari, Iniö, Kustavi, Taivassalo, Vehmaa, Mynämäki (Mietoinen liittyi Mynämäen kuntaan vuoden 2007 alussa), Askainen, Velkua, Merimasku, Rymättylä, Naantali ja Raisio (kuva 1).



Kuva 1. Saariston Rengastie (Lundman 2007: 1).

2.2 Polkupyöräliikenteen kehitys Saariston Rengastiellä

Pyörämatkailijoiden määrä Saariston Rengastiellä on kasvanut reitin avaamisen jälkeen yli kolminkertaiseksi (taulukko 1). Poikkeuksen muodostavat muutamat kylmät kesät ja vuosi 2005, jolloin Dalenin laituri Iniössä ei ollut käytössä, minkä johdosta yhteysalusvuorojen määrä oli vähäisempi ja näin ollen Saariston Rengastie oli lyhyemmän aikaa auki. Taulukon pyöräilijämäärät on selvitetty yhteysalusvälillä Houtskari-Iniö matkustaneiden perusteella. Saariston Rengastien voi kiertää vain yhteysalusliikennöidessä eli kesäisin. Lukuihin ei sisälly niitä pyöräilijöitä, jotka ovat kiertäneet pelkästään Pienen Rengastien tai jonkin muun vaihtoehtoisen reitin. Pyöräilymatkailijoiden todellinen määrä on siis vielä suurempi kuin mitä tässä esitetään. Pyöräilijämäärät Saariston Rengastiellä ovat kasvaneet keskimäärin noin 30 prosenttia vuodessa. Jos pyöräilijöiden määrän kasvu jatkuu samanlaisena myös tulevaisuudessa, on pyöräilijöiden lukumäärä Saariston

Rengastiellä vuonna 2007 yli 2 800. Pyöräilijöiden lukumäärän ennustamiseen liittyy kuitenkin useita vaikeasti ennakoitavia tekijöitä, mitkä vaikeuttavat tulevien pyörämatkailijoiden määrän arvioimista. Näitä tekijöitä ovat esimerkiksi sääolosuhteet. Voidaan kuitenkin todeta, että polkupyöräilijöiden määrät näyttäisivät todennäköisesti kasvavan myös tulevaisuudessa.

Taulukko 1. Polkupyörien määrä M/S Inimolla (1996-2003) ja M/S Antonialla (2004-2006) sekä kesäkuukausien keskilämpötilat.

	Polkupyöriä:	Kesän keskilämpötila (kesä-elokuu):
1996	600	15,4
1997	800	18,2
1998	853	14,5
1999	1220	17,2
2000	673	15,0
2001	1175	16,8
2002	1486	18,2
2003	1273	17,0
2004	1123	15,4
2005	698	16,2
2006	2214	17,1

Tiedot ovat peräisin seuraavista lähteistä:

vuosien 1996–1998 tiedot: Varsinais-Suomen liiton arkisto, hankeasiakirjat liittyen Ringvägen Service -hankkeeseen; Lundman 2007

vuoden 1999 tiedot: Paraisten kevytpolkuun liittyvän oikeuskäsittelyn asiakirja; Lundman 2007

vuosien 2000–2006 tiedot: Merenkululaitos/Vanhala 2007; Suomen Matkailuasiantuntijat Oy 2006 (vuonna 2005 reitin kiersi myös 541:n pyöräilijän suuruinen virolaisryhmä, mikä ei näy tilastoissa)

lämpötilatiedot: Ilmatieteenlaitos 2007.

2.3 Aikaisemmissa suunnitelmissa esille nousseet kehittämistarpeet

Pyöräilyolosuhteiden kehittämisen kannalta tarvittavia kehittämistoimenpiteitä selvitettiin olemassa olevista kirjallisista lähteistä kuten raporteista ja aikaisemmista selvityksistä. Keskeiset käytetyt lähteet olivat Tielaitoksen Turun tiepiirin ja Varsinais-Suomen liiton tarveselvitys Saariston Rengastien pyöräilyolosuhteiden parantaminen (Turun Tiepiiri ja Varsinais-Suomen liitto 1998), Lounais-Suomen saariston liikennejärjestelmäsuunnitelma erillisselvityksineen (Varsinais-Suomen liitto 2000a; 2001; 2003), Varsinais-Suomen liiton Turun seudun ja Vakkasuomen liikennejärjestelmäsuunnitelmat (Varsinais-Suomen liitto 2006a; 2006b), Taloustutkimuksen selvitys Sommarturister i skärgården (Taloustutkimus 2005), Maija Remeksen (Remes 2007) ja Riina Lundmanin (Lundman 2007) pro gradu -tutkielmat sekä Tomi Lylyn diplomityö: Saariston Rengastie: Kustavi-Iniö-Houtskari -yhteyden kehittäminen (Lyly 2005).

Aikaisemmissa Saariston Rengastien pyöräilyä koskevissa selvityksissä esille nousseet kehittämistarpeet ja -toimenpiteet voidaan luokitella: 1) liikenneturvallisuuden parantamiseen, 2) matkailupalveluiden kehittämiseen pyöräilijöiden tar-

peisiin, 3) pyöräilyn sujuvuuden parantamiseen, 4) yhteysalusten ja lauttojen aikatauluinformaation parantamiseen ja 5) reitin kiinnostavuutta lisäämiseen tähtääviin toimiin.

Esille nousseita liikenneturvallisuuden parantamiseen tähtääviä toimia ovat mm.: pyörämatkailun turvallisuuden parantaminen vilkkaasti liikennöidyillä tieosuuksilla, kevyen liikenteen väylien rakentaminen tai vaihtoehtoisesti pientareiden leventäminen, vaihtoehtoisten reittien kehittäminen/merkitseminen, ajonopeuksien alentaminen siltojen kohdalla ja taajamissa sekä varo pyöräilijöitä -merkkien sijoittelu reitin varrelle. Vaihtoehtoisten reittien avulla voitaisiin parantaa monien matkailijoiden ilmaisemaa tyytymättömyyttä siihen, ettei reitin varrella itse asiassa näy kovinkaan paljon merta. Vaihtoehtoiset reitit kulkevat lähempänä merenrantaa kuin pääreitti, joka kulkee monin paikoin keskellä saaria. Matkailupalveluiden suurimmiksi puutteiksi pyörämatkailijoita ajatellen nousivat pyöräkorjaamon puute ja pyörätarvikkeiden heikko saatavuus sekä pyörämatkailijoille sopivan mökkimajoituksen puute. Matkailupalveluita tulisi kehittää pyöräilijöiden tarpeisiin paremmin sopiviksi mm. seuraavilla toimenpiteillä: leirintäalueiden kehittäminen, kauppojen aukioloaikojen pidentäminen sekä majoitus- ja ruokapalveluiden valinnanvaran lisääminen. Matkailijat toivovat erityisesti lisää saaristoaiheisia ruokavaihtoehtoja. (Turun Tiepiiri ja Varsinais-Suomen liitto 1998; Varsinais-Suomen liitto 2000a; 2001; 2003; 2006a; 2006b; Lyly 2005; Taloustutkimus 2005; Lundman 2007; Remes 2007.)

Pyöräilyn sujuvuutta voitaisiin kehittää esim. seuraavilla toimenpiteillä: lauttarantojen ja levähdysalueiden viihtyisyyden ja odotustilojen kehittäminen, viitoituksen parantaminen sekä kilometriopasteiden tarkistaminen. Aikaisemmissa selvityksissä on nostettu esiin, että matkailijat kaipaavat palveluista, nähtävyyksistä ja eri reittivaihtoehdoista kertovia infotauluja. Yhteysalusten ja lauttojen aikatauluinformaatiota voitaisiin kehittää aikataulujen selkeyttä ja luettavuutta parantamalla. Lisäksi kaikissa laiturirannoissa pitäisi olla opaskartta, josta selviää liikkujan sijainti sillä hetkellä. Reitin kiinnostavuutta lisäävät toimet voidaan tiivistää seuraaviksi: Saariston Rengastietä tulisi markkinointi pyöräilyreitteinä vielä nykyistä enemmän, opasteita on lisättävä, uimarannat on merkittävä paremmin, kohteet ja tapahtumat on nostettava esille matkailijoille suuntautuvassa markkinoinnissa ja lisäksi aktiviteettejä on kehitettävä. Ensisijaisen tärkeänä pidetään sitä, että jokin organisaatio ottaisi kokonaisvastuun Saariston Rengastien kehittämisestä. (Turun Tiepiiri ja Varsinais-Suomen liitto 1998; Varsinais-Suomen liitto 2000a; 2001; 2003; 2006a; 2006b; Lyly 2005; Taloustutkimus 2005; Lundman 2007; Remes 2007.)

2.4 Elinkeino- ja matkailutoimesta vastaavien haastattelut

Saariston Rengastien pyöräilymatkailuolosuhteiden kehittämissuunnitelmaa varten haastateltiin Saariston Rengastien kannalta keskeisten kuntien elinkeino- ja matkailutoimesta tms. vastaavia henkilöitä sekä seudullisten matkailuorganisaatioiden edustajia (haastattelut: ks. liite 1, haastattelurunko: ks. liite 2).

Haastatteluissa tuli esille pitkälti hyvin samanlaisia ongelmakohtia ja kehittämistarpeita kuin edellä esitellyissä lähteissä. Haastateltavat toivat esille muutamia mielenkiintoisia kehittämisehdotuksia. Sen lisäksi, että autoilijoita varoitetaan pyöräilijöistä, tulisi myös pyöräilijöitä varoittaa merkein esim. pahimmista liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisista kaarre- ja mäkiosuuksista. Alueen palveluntarjoajat voisivat profiloitua pyörämatkailua tukeviin palveluihin ja tämä voitaisiin ilmaista esim. yhtenevällä tunnuksesta/logolla. Alueen yritysten kannattaisi panostaa enemmän verkkosivuihin, koska nykyisin yhä useampi etsii tietoa juuri internetistä. Jos vaihtoehtoisia reittejä viitoitetaan pyöräilijöille, tulisi viitoituksesta myös selvittää miten paljon lisäkilometrejä kyseinen reitti aiheuttaa verrattuna pääreittiin. Pyöräilijöille voisi myös perustaa omia levähdysalueita. Yhteysalusliikenteen jatkuvuus on taattava, sillä epävarmuus rahoituksen saannista vaikeuttaa markkinointia. Koko Rengastietä monipuolisemmin esittelevän verkkosivuston tarve on suuri. Aktiviteetteja kuten esim. kalastus- ja venematkailua tulisi olla tarjolla ja niitä pitäisi myös markkinoida riittävästi. Useassa haastattelussa kävi myös ilmi tarve ottaa paikalliset yritykset ja yrittäjät mukaan kehitystoimintaan.

2.5 Koululaisryhmän palaute ja kyselyn tulokset

Hankkeen varsinaisen kenttätöön lisäksi palautetta Saariston Rengastien pyöräilyolosuhteiden kehittämiseksi kysyttiin myös 16.–18.5.2007 Pienen Rengastien kiertäneeltä Naantalien lukion oppilasryhmältä (kyselylomake: ks. liite 3). Matkanjohtajana toimineen liikunnanopettaja Ville Leistenin lisäksi kyselyyn vastasi 10 oppilasta (yhteensä 11 vastauslomaketta).

Vastanneet pitivät Pienen Rengastien teiden kuntoa keskinkertaisena. Varusteiden kanssa ajettaessa teiden taso arvioitiin yleisesti ottaen sopivaksi. Ongelmallisina tieosuuksina vastanneet pitivät Paraisen ja Nauvon välillä sijaitsevia hiekkatieosuuksia sekä Ersby-Lillmälö välin polkutietä. Lisäksi niiden tieosuuksien, joista puuttui erillinen kevyelle liikenteelle tarkoitettu väylä (erityisesti välit Prostvik-Nauvo ja Hanka-Röölä-Poikko), pientareet koettiin yleisesti ottaen liian kapeiksi. Osa vastaajista kritisoi myös asfalttipyöräteiden heikkoa kuntoa. Liikenneturvallisuuden parantamiseen liittyvissä ehdotuksissa mainittiin eritoten erillisen kevyenliikenteen väylän tärkeys, päällysteiden kunnostaminen (niin asfaltti- kuin hiekkatieosuuksillakin), pientareiden levennys sekä pyöräilijöistä varoittavien kylttien lisääminen. Lisäksi moni kyselyyn vastanneista toivoi, että nykyiset hiekkatieosuudet ja Paraisten kevytpolku asfaltoitaisiin.

Kahta vastaajaa lukuun ottamatta kaikki pitivät levähdyspaikkojen määrää riittävänä. Lauttarannoissa vastanneet näkivät parantamisen varaa istumapaikkojen määrässä, WC-tilojen siisteydessä sekä vesipisteiden vähyydessä. Kaikki vastanneet kokivat lautoilla pyörän kanssa liikkumisen ongelmattomaksi. Vastaajista hieman yli puolen mielestä alueen nähtävyyksiä ei ole merkitty riittävän selkeästi. Samoin viiden vastanneen mielestä nykyisten kilometriopasteiden perusteella ei ole helppoa arvioida matkaa seuraavaan kohteeseen. Viitoitukseen liittyvissä pa-

rannusehdotuksissa toivottiinkin niin etäisyysopasteiden kuin muun viitoituksen lisäämistä. Reitti kuitenkin vastasi kaikkien kyselyyn vastanneiden odotuksia ja vastanneet olivat valmiita kiertämään reitin uudestaankin tai suosittelemaan sitä tuttavilleen.

2.6 Kenttätöövaiheen havainnoinnin lähtökohdat

Kenttätöövaiheessa Saariston Rengastie sekä Pieni Rengastie kierrettiin pyöräillen (7.-10.5.2007 ja 14.5.2007), havainnoitiin, kirjattiin ylös ja valokuvattiin kehittämisskohteet pyöräilyn sujuvuuden ja reitillä liikkumisen helppouden parantamiseksi sekä reitin vetovoimaisuuden lisäämiseksi. Olennaisimmat havainnointikohteet on esitetty taulukossa 2. Erityisesti kiinnitettiin huomiota viitoituksen parantamiseen reitillä pysymisen helpottamiseksi, vaihtoehtoisten reittien ja nähtävyyksien viitoitukseen, levähdyspaikkojen ja lauttarantojen palvelutasoon sekä mahdollisiin väyläparannustarpeisiin. Lisäksi tehtiin myös aikatauluanalyysi pyöräilyn näkökulmasta. Analyysin tavoitteena on antaa ohjeellisia aikatauluja siitä, miten nopeasti välimatkat polkupyörällä taittavat.

Kenttätöönä kierrettävän reitin suunnittelussa käytettiin apuna olemassa olevia Saariston Rengastietä käsitteleviä oppaita. Pääasiallisena oppaana käytettiin Fillaariopas Turun saaristo - Saaristomeren kierros -opasta (Genimap Oy 2005), jonka tietoja täydennettiin Saariston Rengastien matkaoppaalla (Hokkinen 2006) ja Saariston matkailukartalla (Turunmaan seutu ry. 2007).

Taulukko 2. Kenttätöövaiheen olennaiset havainnointikohteet.

Kehittämistarve	Toimenpiteet
Opasteet, viitoitus	Kilometriopasteet reitin varrelle (etäisyys kohteeseen): Lauttarannat ja kuntakeskukset
	Nähtävyydet
	Vaihtoehtoiset reitit
	Palvelut
Levähdyspaikat	Kartoitetaan levähdys- ja odotustilojen paikat
Väyläparannukset	Korjaus/levennys -ehdotuksien kartoitus
Reitin sujuvuus	Aikatauluanalyysi pyörämatkailun näkökulmasta

3. KEHITTÄMISTOIMENPITEET

3.1 Opasteet ja viitoitus

Useasta lauttarannasta puuttuu seuraavan kunnan info/opas-kartta:

1. Retaisten lauttaranta (Nauvon info/opaskartta)
 - Infokarttaa varten tulisi pystyttää infopiste, jota Retaisten lauttarannassa ei vielä ole.
2. Kittuisten lauttaranta (Korppoon info/opaskartta) (kuva 2)



Kuva 2. Kittuisten lauttarannan infopiste.

3. Mossalan yhteysalusranta (Iniön info/opaskartta)
4. Dalenin yhteysalusranta (Houtskarın info/opaskartta)
 - Infokarttaa varten tulisi pystyttää infopiste, jota Dalenin lauttarannassa ei vielä ole.
5. Kannvikin yhteysalusranta (Kustavin info/opaskartta)
 - Kustavin info/opaskartta on uusittava

Pyöräilyä palvelevia opasteita lisättäessä lähtökohtana kannattaa pitää niin pyöräkuin autoliikennettä palvelevaa opastusta. Toki pelkästään pyöräilyopastustakin voidaan tarvittaessa tehdä. Varsinaisia reittiopasteita tarvitaan vain muutamaan paikkaan, muutoin reitillä pysyminen on jo nykyisten opasteiden ja viitoituksen avulla suhteellisen helppoa:

1. Paraisten keskusta Pitkänniityntien ja kevyenliikenteen väylän risteys (2 viittaa)
2. Naantalın kuparivuorentunnelin kiertäminen (4 viittaa)

Vaihtoehtoisista reiteistä viitoitettavaksi suositellaan vain pyöräilijöiden kannalta ehdottomasti pääreittiä parempia vaihtoehtoja, joita on kaksi:

1. Norrstrandintie (viitat Norrstrandintien ja Nauvon Saaristotien risteyskseen), jonka varrella on pääreittiä huomattavasti parempi palvelutarjonta.
2. Merimaskuntie (viitat Askaistentien, Velkuantien ja Merimaskuntien risteykseen sekä Rauduistentien ja Merimaskuntien risteykseen), joka kulkee suurelta osin lähellä merenrantaa.

Muista vaihtoehtoisista reiteistä tulisi informoida tiedottamisen yhteydessä ja lisäksi vaihtoehtoïsille reiteille jo olemassa olevat tarraopasteet tulisi uusia (kuva 3).



Kuva 3. Tarraopasteet ovat yleisesti ottaen huonossa kunnossa.

Saariston Rengastien varrelle tulisi pystyttää etäisyysopasteet lautta- ja yhteysalusrantoihin sekä palvelutaajamiin. Etäisyysopasteet tulisi sijoittaa sopivaan kohtaan noin 5 kilometrin päähän kohteesta. Toinen vaihtoehto olisi sijoittaa etäisyysopasteet lauttarantoihin. Etäisyysopasteet parantaisivat myös reitin sujuvuutta, sillä tietäessään tarkemmin vielä jäljellä olevan pyöräilymatkan, pyöräilijä osaa sopeuttaa matkavauhtinsa lautta- ja yhteysalusaikatauluihin.

Etäisyysopasteiden lisäksi reitillä pysymisen helpottamiseksi tulisi Saariston Rengastien varrella olla noin 20–30 opaskylttiä, joissa olisi tekstin sijasta Saariston Rengastien tunnus. Tätä tarkoitusta varten tulisi Saariston Rengastielle suunnitella virallinen matkailutietunnus. Näiden kylttien käyttö on perusteltavissa jo pelkästään kustannussyillä. Pelkällä tunnuksella varustetut kyltit olisivat nykyisiä Saariston Rengastien matkailutiekylttejä pienempiä, mikä alentaisi kustannuksia huomattavasti. Tunnuksen käyttö ratkaisisi myös kieliongelman eli sen, mitä eri kieliä opasteissa tulisi käyttää. Lisäksi tunnusta voitaisiin hyödyntää Rengastien markkinoinnissa.

Saariston Rengastien varrella olevat nähtävyydet on jo viitoitettu hyvin. Viitoitus on kuitenkin toteutettu kirjavasti erilaisin viitoin. Saariston Rengastien nähtävyyksien viitoitus voitaisiin yhdenmukaistaa. Varsinaisia uusia nähtävyysoasteita tarvittaisiin vain muutamalle nähtävyydelle:

1. Simonbyn luontopolku (Nauvo)
2. Järviksen näköalatorni (Houtskari)

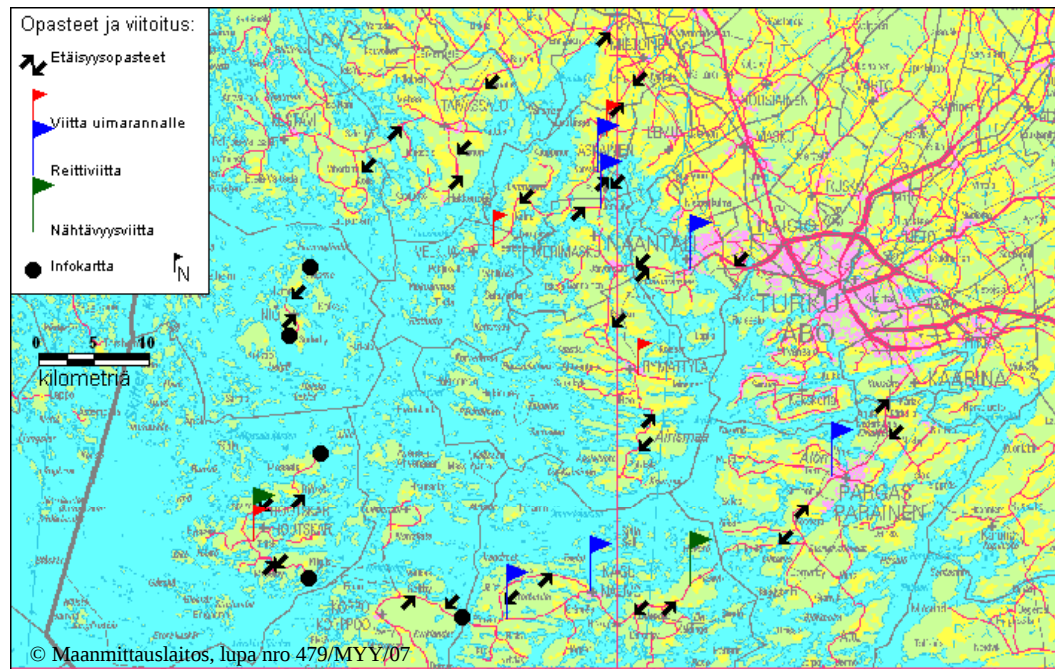
Saariston Rengastien lähellä oleviin uimarantoihin tulisi olla opastus myös itse reitiltä. Tällaisiksi opastettaviksi uimarannoiksi ehdotetaan seuraavia uimarantoja:

1. Näsby (Houtskari) (kuva 4)
2. Teersalo (Velkua)
3. Louhisaari (Askainen)
4. Kirkkolahti (Rymättylä)

Muiden uimarantojen opastusta ei nähdä tarpeelliseksi sillä ne joko löytyvät helposti ilman viitoitustakin tai ne sijaitsevat liian kaukana Saariston Rengastien pääreitiltä. Liian pitkänä etäisyytenä on pidetty yli 2 km:n matkaa.



Kuva 4. Näsbyn uimaranta Houtskarissa.



Kuva 5. Viitoitus- ja opaste-ehdotukset.

3.2 Levähdyspaikat

Varsinaiseksi uudeksi levähdysalueeksi suositellaan perustettavaksi vain Retaisten lauttarantaa:

1. Retaisten lauttarannassa tulisi olla levähdysalue, nykyisellään lauttarannassa sijaitsee kyllä WC sekä kiviset penkit ja pöytä, mutta muut palvelut uupuvat (kuva 6). Lauttarannassa tulisi olla edellä mainittujen lisäksi myös sadekatos, mukavampi pöytä-penkki yhdistelmä sekä roska-astia. Lauttarannasta avautuu kauniit maisemat merelle.

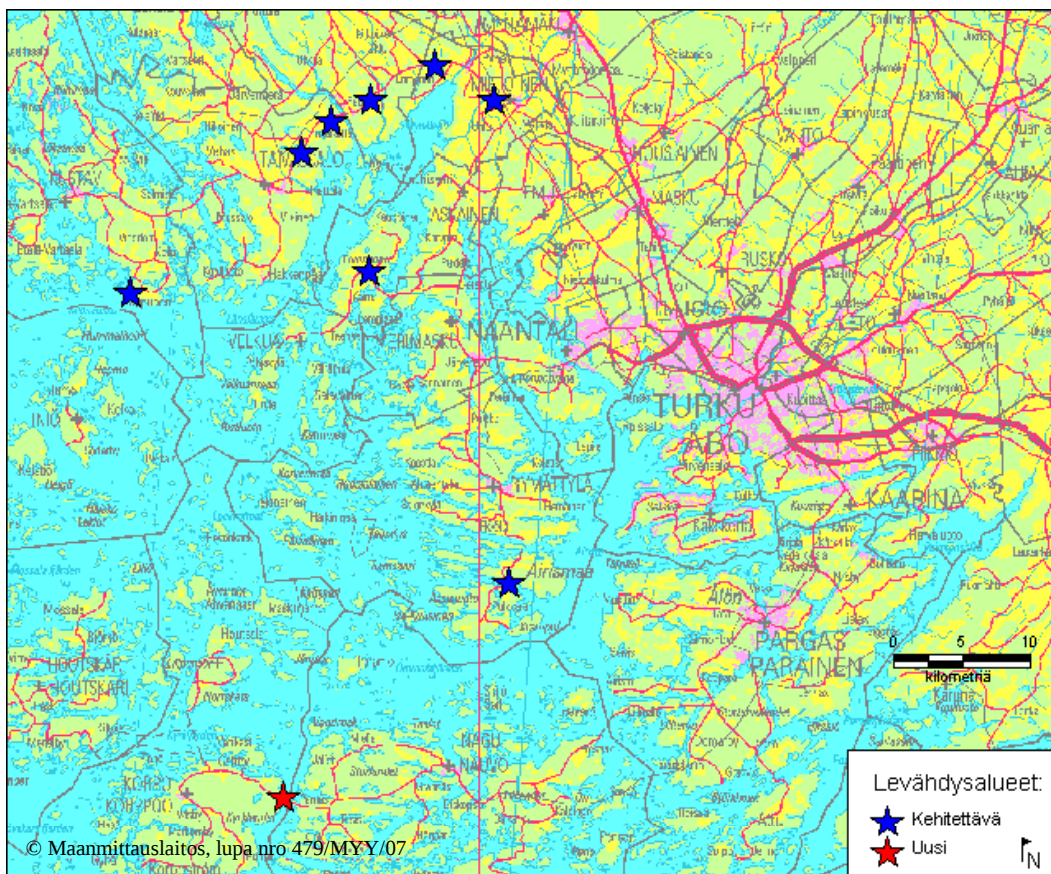


Kuva 6. Retaisten lauttaranta.

Muut toimenpiteet ovat jo olemassa olevien levähdysalueiden, lauttarantojen tms. alueiden palvelutason kohentamista:

1. Heponiemen yhteysalusrannan p-paikkaa tulisi kehittää levähdysalueeksi. Siellä tulisi olla ainakin pöytä+penkit, WC, roska-astia ja katos. Heponiemen (Laupunen) kehittäminen on mainittu myös Tienkäyttäjää palvelevan levähdysalueverkon kehittämis ehdotuksessa (Varsinais-Suomen liitto 2001: 3).

2. Livonsaaren kaupan pihaa Velkuantien varrella voisi kehittää taukopai-
kaksi esim. sijoittamalla sinne pöytä-penkki yhdistelmän sekä roska-
astian. Kaupan pihalla on jo yrittäjän oma pöytä-penkki yhdistelmä sekä
roska-astia, mutta jatkuvuuden takaamisen kannalta olisi kuitenkin var-
mempi ratkaisu, että Tielaitos pystyttäisi sinne myös oman levähdysalu-
eensa. Levähdysalueelle pitäisi olla myös viitoitus. Kaupan yrittäjä suhtau-
tui positiivisesti sekä mahdollisen levähdysalueen kehittämiseen että le-
vähdysalueen viitoittamiseen.
3. Taivassalo-Mietonen välillä on useita p-paikkoja, joissa tällä hetkellä on
vain roska-asiat. P-paikoille tulisi saada ainakin pöydät ja penkit. Veh-
maalla ja Mynämäellä Pyhen lähellä p-paikat ovat molemmin puolin tietä
muualla vain toisella puolella tietä.
4. Airismaan ja Aaslan välinen lossi kulkee aikataulun mukaan. Tästä syystä
molempiin lossirantoihin tulisi laittaa sadekatokset, että lossia ei tarvitsisi
odottaa sateessa.



Kuva 7. Saariston Rengastien kehittämistä vaativat levähdysalueet.

3.3 Väyläparannukset ja pyöräilijöiden turvallisuuteen vaikuttavat kehittämistoimenpiteet

Väyläparannusvaihtoehtoja pohdittaessa tulee pitää mielessä, että yleensä tienpientareenlevennykset nostavat myös autoilijoiden käyttämiä ajonopeuksia. Väyläparannusehdotuksissa keskitytään vain vaarallisimpiin ja huonoimmassa kunnossa oleviin tieosuuksiin:

1. Polkutietä välillä Ersby-Lillmälö (n. 13,4 km), kunnostetaan oikomalla jyrkimmät mutkakohdat. Lisäksi Turun tiepiiri on toteuttamassa omana erillisenä projektinaan Ersbyssä puuttuvan n 1,6 km:n polkutie osuuden rakentamisen.
2. Sattmarkin-, Abborsundin- ja Röllhålsundin siltojen yhteyteen tulisi rakentaa oma kevyenliikenteen väylä tai oma kevyenliikenteen silta. Sattmarkin sillalle voitaisiin myös vaihtoehtoisesti asentaa muuttuvat nopeusrajoitukset Juhannuksesta koulujen alkamiseen.
3. Polkutietä pitäisi myös jatkaa Prostvikista aina Nauvoon saakka (n. 13,7 km). Kalliimpi vaihtoehto voisi olla rakentaa oma erillinen kevyenliikenteen väylä tai molemminpuolinen tienpientareenlevennys (vähintään 1 m).
4. Tie (mt 180) Korppoon (Retainen) lauttarannasta Galtbyn lauttarantaan (n. 6,2 km) on kapea ja kuoppainen (kuva 8). Tienpiennarta pitäisi levennää tai osuudelle tulisi rakentaa erillinen kevyenliikenteen väylä tai polkutie.
5. Kustavintie on kapea aina Iniöntien risteyksestä Vehmaansalmelle saakka. Tienpiennarta tulisi tällä osuudella levennää tai rakentaa erillinen kevyenliikenteen väylä tai polkutie ainakin Iniöntien risteyksestä Taivassaloon saakka (n. 10,0 km), jolla välillä pyöräilevät sekä Velkuan että Mietoisten ja Askaisten kautta reittiä kulkevat matkailijat. Vehmaansalmen jälkeen tie levenee. Tie on vilkkaasti liikennöity.
6. Rymättylöntie on kapea Poikosta Rymättylän kirkonkylälle saakka (n. 4,3 km), ja tienpiennarta tulisi tällä osuudella levennää tai rakentaa erillinen kevyen liikenteen väylä tai polkutie. Tie on vilkkaasti liikennöity. Osuudella olevaa 1,3 kilometrin mittaista pätkeä Mäensyrjän mutkien kohdalla ollaan jo oikaisemassa turvallisemman liikennöinnin takaamiseksi, mutta pyöräilijöiden kohdalla tilanne ei merkittävästi parane, koska uusi tie noudattelee suurin piirtein paikalla jo olevan tien leveyttä (Hyytiäinen 2007).

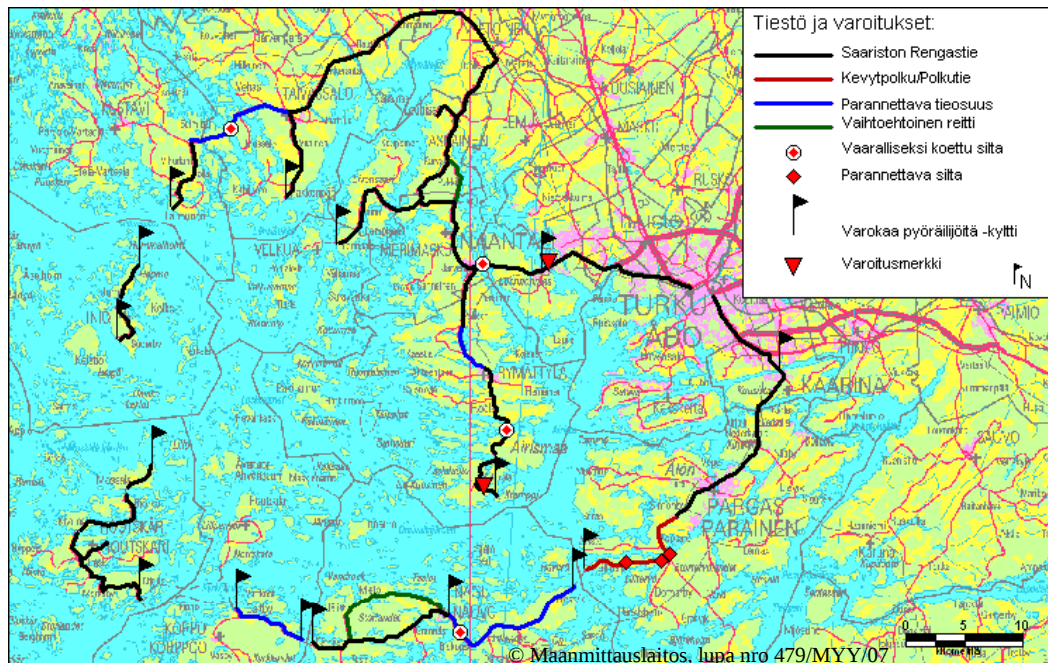


Kuva 8. Korppoontie.

Pyöräilijöiden turvallisuutta voidaan kohentaa lisäksi myös seuraavin toimenpitein:

1. Kaarinan ja Paraisten välillä kulkevan kevyen liikenteen väylän alikulkutunnelit tulisi puhdistaa säännöllisesti. Kenttätöitä tehtäessä alikulkuja ei oltu puhdistettu lainkaan.
2. Korkeiden ja erityisen vaarallisiksi koettujen siltojen (Norrströmmenin silta, Kaitaisten silta, Särkänsalmen silta ja Kirveenrauman silta) kaiteiden tulisi olla korkeammat tai niissä pitäisi olla pleksisuojat. Nykyiset kaiteet ovat normien mukaiset, mutta em. toimenpiteet vähentävät tuulen pyöräilijöille aiheuttamaa turvattomuuden tunnetta.
3. Naantalissa oleva Kuparivuorentien mäki on vaarallinen polkupyöräilijöille: mäki on jyrkkä ja mäen alla on heti vilkkaasti liikennöity risteys, jossa pyöräilijän pitää väistää muuta liikennettä. Luonnonmaan suunnasta tulevia pyöräilijöitä pitäisi varoittaa risteyksestä ja alamäestä esim. varoituserkein.
4. Aaslaluodossa juuri ennen lossirantaa on erittäin kapea kallioiden välistä kulkeva osuus, josta tulisi varoittaa sekä pyöräilijöitä että autoilijoita. Vaihtoehtoisesti kallioita voitaisiin louhia niin, että molemmille puolille jäisi enemmän tilaa väistämismahdollisuuden takaamiseksi.

- Autoilijoita tulisi muistuttaa Saariston Rengastietä kiertävistä pyöräilijöistä erityisin Varokaa pyöräilijöitä -kyltein ongelmallisiksi koetuilla paikoilla.



Kuva 9. Ehdotetut väylänparannukset ja pyöräilijöiden turvallisuuden vaikuttavat kehittämistoimenpiteet.

3.4 Tiedottaminen

Aikaisemmat matkailuna ja matkailureittien kehittämistä koskevat tutkimukset (esim. Talonen et al. 2005: 59–60) ovat osoittaneet, että tiedottaminen nähdään mm. matkailuyrityksissä tärkeänä kehittämiskohteena. Saariston Rengastien tiedottamisen parantamisen lähtökohdaksi on otettu jo olemassa olevan, Turunmaan seudun Matkailun (Region Åboland) ylläpitämän Saariston Rengastien internetsivujen (<http://www.saaristo.org/fi/reitit-virtual.htm>) kehittäminen. Kaikkien Rengastien reitin varrella olevien kuntien kotisivuilta tulisi olla linkki edellä mainituille Saariston Rengastien -sivuille.

Kehittämisehdotuksia:

- Sivuilla olevan matkailukartan tulisi olla interaktiivinen, niin että merkityjä kohteita klikkaamalla pääsisi suoraan yrityksen/nähtävyyden kotisivuille tai yhteystiedot esittävälle sivulle
- Sivuilla tulisi olla tietoa myös mahdollisista vaihtoehtoisista reiteistä (ks. kappale 3.5.)

3. Sivuilla voisi olla esimerkinomainen ehdotus tottumattomille pyöräilijöille, miten reitti kannattaisi ajaa läpi aikatauluineen ja levähdyspaikkoineen (ks. kappale 3.5.)

Lisäksi tiedottamisessa ei tulisi unohtaa perinteisiä painettuja oppaita. Esimerkiksi Fillariopas (Genimap Oy 2005) ja Saariston palvelukartta (Turunmaan seutu 2007) ovat saaneet hyvää palautetta ja ne on nähty erittäin hyödyllisiksi niin matkailuorganisaatioiden kuin matkailijoidenkin näkökulmasta. Fillarioppaasta ei ole painettu vuoden 2005 jälkeen uutta painosta. Sen sijaan Saariston Palvelukartasta painetaan joka vuosi uusi versio, jota jaetaan ilmaiseksi mm. matkailuinfopisteissä. Myös Fillarioppaasta tulisi julkaista uusi päivitetty versio muutaman vuoden välein. Lisäksi alueesta tulisi tehdä suurempimittakaavainen kartta, esim. 1:50 000 tai 1:75 000, joka palvelisi pyöräilijöitä nykyisiä pyöräilijöille tarkoitettuja karttoja paremmin. Esimerkiksi Genimap Oy:n Pyöräily GT Karttasarja ulkoiluun -kartat (Genimap Oy 2004), joiden avulla eritoten vaihtoehtoisten pyöräilyreittien seuraaminen on hieman vaivalloista, ovat mittakaavaltaan 1:200 000.

3.5 Reitin sujuvuus

Reitin sujuvuuden parantamiseksi Saariston Rengastiellä tehtiin kenttätöön ohessa aikatauluanalyysi ja reittikuvaus pyöräilymatkailun näkökulmasta. Aikataulun ja välimatkojen avulla pyöräilijät voivat arvioida matkavauhtinsa ehtiäkseen paremmin yhteysaluksiin samalla vähentäen odotteluajojaan yhteysalusrannoissa. Reittikuvauksen avulla pyöräilijät saavat myös kuvan mahdollisista taukopaikoista, nähtävyyksistä, palveluista, uimarannoista jne., joita he haluaisivat käyttää. Turunmaan seudun Matkailun (Region Åboland) ylläpitämällä Saariston Rengastien internetsivuilla (<http://www.saaristo.org/fi/reitit-virtual.htm>) on jo kuvaus Reitin kulusta, jota voitaisiin täydentää liitteessä 4 esitetyllä esimerkinomaisella reittikuvauksella.

4. TOIMENPITEIDEN VAIKUTTAVUUS

4.1 Taloudelliset vaikutukset

Matkailun aluetaloudellisia vaikutuksia voidaan tutkia useilla eri menetelmillä. Usein käytettyjä menetelmiä ovat satelliittitilinpito (esim. Laakkonen 2002), pohjoismaainen menetelmä (ks. Kauppila 1999 & 2001), panos-tuotosanalyysi (esim. Huhtala 2006). Saariston Rengastien alueella viime vuosina tehdyissä matkailun aluetaloudellisia vaikutuksia arvioivissa tutkimuksissa on käytetty pohjoismaista menetelmää. Berghäll (2005) on tutkimuksessaan arvioinut Saaristomeren kansallispuiston luontomatkailun aluetaloudellisia vaikutuksia. Lundman (2007) on puolestaan tutkinut juuri Saariston Rengastien aluetaloudellisia vaikutuksia. Tutkimuksissa todetaan mm., että matkailu on erittäin tärkeä tulonlähde ja työllistäjä Saariston Rengastien alueella. Edellä mainituilla menetelmillä ei kuitenkaan voi arvioida tämän hankkeen kehittämistoimenpiteiden aikaansaamia vaikutuksia

aluetalouteen, koska olisi mahdotonta erottaa, kuinka suuri osa vaikutuksista on syntynyt juuri toimenpiteiden ansiosta ja kuinka suuri osa johtuu muista tekijöistä. Olemassa olevilla menetelmillä ei myöskään voida tarkasti määrittää niitä muutoksia, mitä matkailun kehittämiseksi tehdyt toimenpiteet saavat aikaan matkailijamäärissä. Matkailijamäärien kasvu on riippuvainen monista asioista, joihin matkailunkehittämisestä vastaavat tahot eivät voi vaikuttaa. Näitä tekijöitä ovat esim. sää, yleinen taloudellinen tilanne jne. Tässä raportissa esitetyt matkailijamäärien kasvuennusteet ja -arviot ovat suuntaa-antavia.

Varsinais-Suomen liiton (2000b) Matkailuselvityksen mukaan pyöräilijä kuluttaa Saariston Rengastiellä keskimäärin noin 278 euroa matkansa aikana. Tämän arvon mukaan pyöräilijät toivat Rengastien alueelle noin 600 000 euroa vuonna 2006. Moottoriajoneuvoilla matkaavat kuluttavat keskimäärin 195 euroa, joten ero on merkittävä pyörämatkailijoiden eduksi. Lukuihin on kuitenkin syytä suhtautua varauksella, sillä mahdollisesti majoitus ja ruokailut on varattu ja maksettu etukäteen, eivätkä matkailuselvitykseen vastanneet välttämättä ole ilmoittaneet tätä rahamäärää vastauksissaan. Kokonaisrahankäyttö voi siis olla vielä suurempi kuin em. 278 euroa. Pyörämatkailijan keskimääräinen yöpymismäärä Matkailuselvityksen mukaan on 2,3 yötä eli pyöräilijä kuluttaa keskimäärin noin 120 euroa yöpymisvuorokaudelta kohden. Pyörämatkailun kehittämiseen kannattaakin panostaa, sillä jo muutaman sadan lisäpyörämatkailijan houkuttelemisen alueelle vuodessa tai pyöräilijöiden matkan keston pidentäminen lisävuorokaudella toisi alueen matkailuyrityksille lisätuloja ja parantaisi siten niiden kannattavuutta. Matkailijoiden yrityksille tuoma tulo heijastuu koko alueen talouteen, sillä osa matkailuyritysten saamista tuloista jää kiertämään paikallistasolla yrittäjien käyttäessä paikallisia palveluja kuten alihankkijoita. Matkailijamäärien kasvaessa yritykset tarvitsevat lisätyövoimaa ja näin alueelle voi syntyä uusia työpaikkoja. Osa matkailijoiden alueelle tuomista tuloista vuotaa esimerkiksi saariston ulkopuolella vakinaisesti asuvien työntekijöiden verojen takia alueelta pois, mutta siitäkin huolimatta on kyseessä merkittävä lisäsumma.

Pyöräilijämäärät Saariston Rengastiellä ovat kasvaneet keskimäärin noin 30 prosenttia vuodessa. Tämä tarkoittaisi noin 2 800 pyöräilijää jo vuonna 2007, mikä toisi alueelle arviolta noin 800 000 euron tulot, mikä on noin 200 000 euroa enemmän kuin vuonna 2006. Mikäli pyöräilijöiden määrä kaksinkertaistuisi nykyisestä, olisi pyöräilijöiden määrä yli 4 400 (yrityshaastattelussa käytetty kasvuvauhti: ks. kappale 4.2.). Vastaavasti arvioidut tulot alueelle olisivat noin 1 230 000 euroa, joka olisi 625 000 euroa suurempi kuin vuoden 2006 tulot. Lyhyellä aikavälillä pyöräilijämäärien kaksinkertaistuminen ei ole varmaankaan hyvin todennäköistä, mutta suunniteltujen toimenpiteiden toteuttamisen jälkeen pyöräilijämäärien huomattavakaan kasvu ei ole mahdottomuus. On kuitenkin huomioitava, että pyöräilijöiden määrään vaikuttaa useita eri tekijöitä kuten esim. sää, minä takia tarkkojen ennusteiden tekeminen on vaikeaa. Taulukosta 1 voidaan havaita, että polkupyöräilijöiden määrä seurailee karkeasti kesän keskilämpötiloja. Toisaalta tulovaikutusta voidaan pitää sikäli varovaisena että, em. tieto Rengastien pyöräilijämäärästä perustuu yhteysaluksilla kuljetettujen pyörien määrään. Rengastiellä liikkuu lisäksi myös pyörämatkailijoita, jotka polkevat vain osan rengas-

tiestä eivätkä käytä yhteysalusta, ja jäävät näin ollen huomioimatta em. laskelmista.

Matkailijan Rengastien alueella kuluttama rahasumma on sitä suurempi mitä kauemmin hän viipyy alueella ja mitä useammassa palvelu/nähtävyyshankkeessa hän pysähtyy. Jotta matkailijat saataisiin houkutelluiksi viipymään alueella ja käymään eri kohteissa, tulee panostaa markkinoinnin edistämiseen ja käyntikohteiden viitoituksen parantamiseen. Pelkkä viitoituksen parantaminen ilman markkinointia ei tuo alueelle uusia matkailijoita (Tiehallinto 2004: 34), mutta se voi lisätä heidän matkalla viettämänsä aikaa, jolloin he myös todennäköisemmin tarvitsevat erilaisia palveluja ja tuovat lisää tuloja paikallisille yrityksille. Lisäksi kun matkailun puitteet ovat kunnossa ja matkanteko on sujuvaa, kokee pyöräilijä matkansa onnistuneeksi. Hän saattaa palata Saariston Rengastielle uudestaan ja houkutella muitakin matkailijoita Rengastielle. Matkailuyrittäjien mielestä parasta mainosta heille on palveluun, eli tässä tapauksessa Saariston Rengastiehen, tyytyväiset asiakkaat, jotka kertovat kokemuksistaan muille. Toimenpide-ehdotusten toteuttaminen toimii samalla alueen markkinointina, sillä kehittämistoimenpiteistä tiedotetaan ja kirjoitetaan usein esimerkiksi paikallisissa ja miksei valtakunnallisissakin sanomalehdissä.

4.2 Työllisyysvaikutuksia arvioiva yrityshaastattelu

Aikaisemmat tutkimukset (esim. Talonen et al. 2005: 59–60) ovat osoittaneet, että matkailuinfrastruktuuriin panostaminen saa yrittäjien keskuudessa hyvää palautetta, vaikkakin yksittäisten hankkeiden todellisten tulosten tunnistaminen on vaikeaa. Hankkeiden hyödyllisyys yrityksen kannalta ei kuitenkaan ole riippuvainen ainoastaan hankkeen toteutuksen onnistumisesta, vaan myös siitä, millaiset valmiudet yrityksillä on saada hankkeesta irti sen tarjoamat mahdollisuudet sekä siitä, kuinka sitoutuneita yritykset ovat hankkeeseen (Talonen et al. 2005: 69–70).

Saariston Rengastien pyöräilyolosuhteiden kehittäminen -hankkeen työllisyysvaikutuksia arvioitiin suorittamalla suppea puhelinhaastattelu. Yrityksiltä kysyttiin kuinka paljon työntekijöitä yritykset työllistävät nykyisellä liikevaihdollaan, onko heillä aikeissa palkata tulevaisuudessa lisätyövoimaa, kuinka merkittävä asiakasryhmä Rengastien pyöräilevät ovat heille tällä hetkellä ja mitä heidän toimintaansa vaikuttaisi, jos pyöräilijöiden määrä kasvaisi kaksinkertaiseksi vuodesta 2006 eli, jos pyöräilijöiden määrä Saariston Rengastien pyöräilyolosuhteiden kehittämisalueella olisi noin 4400.

Haastateltuja yrityksiä oli yhteensä kymmenen kappaletta (ks. liite 5; Wanhaa Luotsiasemaa, Kustavi, ei otettu alustavan tiedustelun jälkeen haastattelun mukaan, koska nykyinen yrittäjä on ilmoittanut lopettavansa toimintansa vuoden 2007 jälkeen). Haastatellut yritykset työllistivät tällä hetkellä keskimäärin 4–5 työntekijää, joista suuri osa oli kausityöntekijöitä. Noin puolet yrityksistä arvioi palkkaavansa lisää työntekijöitä. Syynä lisätyövoiman tarpeeseen on matkailijoiden määrän kasvu ja toiminnan laajentamiseen tähtäävät investoinnit. Pyöräilijät nähtiin haastatelluissa yrityksissä yleisesti ottaen tärkeänä, vaikkakin taloudelli-

selta merkitykseltään autoilevia matkailijoita huomattavasti pienempänä, asiakas-kuntana.

Noin puolet haastatelluista yrityksistä olisi valmiita palkkaamaan yhden tai kaksi lähinnä sesonki- tai osa-aikaista lisätyöntekijää, jos polkupyöräilijöiden määrä kaksinkertaistuisi, mitä voidaan pitää hyvänä tietona. Jo se, että matkailuyritysten nykyiset työpaikat säilyvät, on pienten yritysten ja kuntien kannalta merkittävää. Lisäksi muutamassa yrityksessä uskottiin pyöräilijämäärän kaksinkertaistumisen aiheuttavan tarvetta lisäinvestoinneille. Loput yritykset eivät lisätyövoimaa tarvitsisi, vaikka pyöräilijämäärä kaksinkertaistuisikin. Osalla näistä yrityksistä ei yksinkertaisesti ole mahdollisuuksia laajentaa toimintaansa ja osa ilmoitti pyöräilijöiden olevan vain pieni osa heidän asiakaskunnastaan, jolloin merkittäväkin pyöräilijämäärän lisäys ei suuremmin vaikuttaisi kokonaistoimintaan. Muutama näistä jälkimmäiseen ryhmään kuuluvista yrityksistä kertoi, että pyöräilijämäärien tulisi nelin- tai viisinkertaistua, jotta työntekijöitä palkattaisiin lisää. Kaiken kaikkiaan, vaikka työntekijöiden määrä ei rajusti kasvaisikaan, parantaisi pyöräilijämäärän kasvu yritysten tulosta, millä puolestaan olisi positiivinen vaikutus kunnallistalouteen.

4.3 Sosiaaliset vaikutukset

Matkailun kehittämisellä on monia positiivisia vaikutuksia: väestömäärän kasvu ja -rakenteen tervehtyminen, asunympäristön viihtyvyyden paraneminen, alueen imagon kohentuminen jne. (Kauppila 2004: 84–87). Saariston Rengastien pyöräilyolosuhteiden kehittämistoimenpiteet vaikuttavat välillisesti myönteisesti kaikkiin edellä mainittuihin asioihin. Toimenpiteet parantavat pyörällä liikkuvien matkailijoiden ohella myös alueen kuntien vakituisten ja kesäasukkaiden vapaa-ajan sekä työssäkäynnin liikkumismahdollisuuksia.

Liian vähäisen liikunnan vaikutus ihmisen terveyteen ja terveyshuollon kustannuksiin on kasvamassa jyrkästi. Yhä useampi matka tehdään autolla, vaikka esim. pyöräily olisi luonteva tapa saada liikuntaa. (Varsinais-Suomen liitto 2007: 36.) Kehittämällä pyöräilyolosuhteita edistetään sekä paikallisten asukkaiden että matkailijoiden mahdollisuuksia valita liikkumisvälineeksi auton sijasta polkupyörä. Polkupyöräilyn lisääntymisestä seuraisi merkittäviä kansanterveydellisiä etuja.

Rengastien pyöräilyolosuhteiden kehittämistoimenpiteiden arvioidut haitalliset sosiaaliset vaikutukset ovat vähäisiä. Parantamisinvestoinnit, joihin tarvitaan yksityisten omistamaa maata saattaa aiheuttaa vastustusta. Samoin kasvavat matkustajamäärät koetaan joskus haitallisiksi paikallisten ja kesäasukkaiden näkökulmasta.

4.4 Ympäristövaikutukset

Rengastien pyöräilyolosuhteiden kehittämistoimenpiteiden arvioidut ympäristövaikutukset ovat pieniä. Ylipäänsäkin ympäristökysymysten korostuminen matkailussa tukee pyörämatkailun kehittämistä ja vastaavia toimia (Suomen Matkailuasiantuntijat Oy 2006: 51). Pyöräily on ympäristöystävällinen liikkumismuoto ja pyörämatkailu on automatkailua huomattavasti kestävämpi vaihtoehto. Automat-kailuun verrattuna pyöräilyn kehittäminen ei tuo mukanaan melu-, pöly-, tai pakokaasuhaittoja. Kehittämistoimenpiteet, kuten levähdysalueiden parantaminen pyöräilijöiden mukavuuden lisäämiseksi, eivät vaadi isoja pinta-aloja ja kohdistuvat jo rakennettuihin alueisiin eivätkä siten vaikuta haitallisesti ympäristöön tai maisemaan. Tietenkin matkailijamäärien kasvusta voi aiheutua ympäristöhaittoja esimerkiksi roskaamisen muodossa. Haittoja voi ehkäistä matkailijoille suunnatulla ympäristökasvatuksella, josta Pidä saaristo siistinä Ry:n tekemä työ on hyvä esimerkki. Lisäksi uusien levähdysalueiden rakentaminen ja olemassa olevien levähdysalueiden tason parantaminen, mm. roska-astioita lisäämällä, vähentää roskaamista.

4.5 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Kevyen liikenteen onnettomuudet autojen kanssa johtavat jo alhaisilla nopeuksilla usein kuolemaan. Edellisissä luvuissa ehdotetuilla tienparannuksilla ja varoitusviitoituksella on positiivinen vaikutus liikenneturvallisuuden edistämiseen nimenomaan pyöräilijöiden liikenneturvallisuuden kannalta. Liikenneturvallisuuden edistäminen hyödyttää matkailijoiden lisäksi myös paikallista väestöä.

5. KUSTANNUKSET

Seuraavaksi arvioidaan ehdotettujen kehittämistoimenpiteiden toteuttamisesta aiheutuvia kustannuksia. On syytä huomioida, että alla esitetyt kustannusarviot ovat erittäin karkeita ennusteita ja, että todelliset kustannukset voivat poiketa huomattavastikin esitetyistä arvioista suuntaan tai toiseen. Lähteinä on käytetty mm. Tiehallinnon asiantuntijoita ja Tiehallinnon Mitä maksaa? Tienpidon kustannuksia 2005 -tilastoa (Tiehallinto 2005).

Taulukko 3. Viitoitukseen ja opasteisiin liittyvät kehittämistoimenpiteet ja niiden arvioidut kustannukset.

Viitoitus ja opasteet:	kpl	€/kpl	Yhteensä €
Reittiviitat	10	510	5 100
Opaskyltit	20-30	170	4 000-6 000
Etäisyysopasteet	34	510	17 340
Varokaa pyöräilijöitä - merkit	16	200	3 200
Muut varoitusmerkit	3	200	600
Uudet nähtävyyss- opasteet	2	200	400
Uimarantojen kyltit	4	200	800
Yhteensä:	n. 35 000		

Taulukossa 3 on yhteenvedo viitoituksen ja opasteiden kustannusarviosta. Viitoituksen ja opasteiden yhteenlasketut kustannukset nousevat noin 35 000 euroon. Osa opastuksen kustannuksista jakautuu myös levähdysalueiden kehittämisen kustannuksiin (infokartat ja uudet infopisteet sekä tienvarsioasteet levähdysalueelle). Kustannusarvion viitta/opastekohtainen hinta on laskettu pystytyskustannuksineen. Jos viitoituksessa voidaan käyttää hyväksi jo olemassa olevia liikennetolppia, niin kustannukset laskevat huomattavasti.

Taulukko 4. Levähdysalueisiin liittyvät kehittämistoimenpiteet ja niiden arvioidut kustannukset.

Levähdysalueet:	kpl	€/kpl	Yhteensä €
Uusi levähdysalue	1	20 000	20 000
Pöydät+penkit	10	400	4 000
Sadekatokset	4	8 000	32 000
Uudet infopisteet	2	2-3 000	4 000 - 6 000
Infokartat ¹	5		
WC:t	1	300 €/kk	1 200 €/4 kk
Roska-astiat	3	-	-
Tienvarsioaste	2	200	400
Yhteensä:	n. 65 000		

Levähdysalueverkon kehittämisestä koituisi noin 65 000 euron kustannukset kuten taulukosta 4 voi havaita. Noin kolmannes arvioituista kustannuksista aiheutuu Retaisten lauttarannan kehittämisestä uudeksi levähdysalueeksi. Kuten jo edellä on mainittu on levähdysalueiden kehittämisen kustannusarvioon sisällytetty myös

¹ Kustannukset riippuvat infokarttojen materiaalista.

osittain viitoitusta ja opasteita koskevia kustannuksia, koska ne liittyvät läheisesti levähdysalueisiin.

Taulukko 5. Parannettavat tieosuudet ja eri toimenpidevaihtoehtojen arvioidut kustannukset.

Tien parannukset	km	Pientareen levennys (94 000 €/km)	Kevyen- liikenteen väylä (150 000€)	Polkutie (50 000 €/km)
Prostvik-Nauvo	n. 13,7	1 290 000	2 055 000	750 000
Retainen-Galtby	n. 6,2	582 000	930 000	310 000
Kustavintie	n. 10,0	940 000	1 500 000	500 000
Rymättylä-Poikko	n. 4,3	404 000	645 000	215 000
Polkutie	n. 13,4			25 000
Yhteensä:		3 216 000	5 130 000	1 800 000

Ehdotetuista toimenpiteistä tieosuuksien parantaminen aiheuttaa korkeimmat kustannukset (taulukko 5). Eri vaihtoehtoista polkutien rakennus on halvin toimenpide. Pientareenlevennys yhdellä metrillä teiden molemmilta puolilta ja kevyenliikenteen väylän rakentaminen on huomattavasti polkutietä kalliimpi vaihtoehto (noin 2-3 -kertainen kustannus). Joka tapauksessa, koska parannettavaksi ehdotettujen tieosuuksien yhteispituus on yli 30 kilometriä on todennäköistä, ettei kaikkia tieosuuksia voida parantaa tavoiteltuna toteuttamisajanjaksona 2008–2010. Lisäksi on todettava, että kustannussyistä uusien kevyenliikenteen väylien rakentaminen on epätodennäköistä.

Taulukko 6. Siltoihin liittyvät kehittämistoimenpiteet ja niiden arvioidut kustannukset (Sattmarkin sillan vaihtoehtoisena ratkaisuna mahdollisesti käytettävän muuttuvien nopeusrajoitusmerkkien asentamisen kustannusarvio on noin 60 000 €).

Sillat:		Kustannukset €:
Sattmark		500 000
Abborsund		70 000
Röllhalsund		70 000
Korkeammat kaiteet		
vaativia siltoja (kpl) ²	4	
Yhteensä:		640 000

Taulukossa 6 näkyvät siltoihin liittyvät kustannusarviot. Suurin osa yhteenlasketusta kustannusarviosta, 640 000 euroa, koostuu Sattmarkin sillan leventämisen kustannuksista. Sattmarkin sillalla halvempaan vaihtoehtona olisi käyttää muuttuvia nopeusrajoitusmerkkejä, joiden asentamisen kustannusarvio on noin 60 000 €. Myös Abborsundin ja Röllhalsundin siltojen osalta on vielä kaksi ratkaisuvaihtoehtoa: sillan levittäminen tai kevyen liikenteen silta.

² Kaiteiden korotusvaihtoehtojen ja kustannusten selvitys on käynnissä Tiehallinnossa.

Kehittämishankkeen toteuttamiseen on arvioitu käytettävän noin 1–1,3 miljoonaa euroa, mikä tarkoittaa sitä, että kaikkia edellä mainittuja toimenpiteitä ei voida toteuttaa tavoiteltuna toteuttamisajankasana 2008–2010.

6. YHTEENVETO

Yhteenvetona voidaan todeta, että kehittämishankkeen kustannukset, 1–1,3 miljoonaa euroa, saadaan kutakuinkin katetuksi, jos pyöräilijämäärät kasvavat vuosittain sadalla pyöräilijällä seuraavan 10 vuoden aikana. Kun tähän lisätään vielä pyöräilymäärien kasvusta aiheutuva suora työllisyysvaikutus (ks. kappale 4.2), jolla puolestaan on vaikutusta paikalliseen kulutuskysynnän kasvuun ja kuntien verotulojen lisääntymiseen, ylittäisivät aluetaloudelliset tulot kehittämistoimenpiteiden kustannukset. Kehittämistoimenpiteiden toteuttamisesta koituu tietenkin myös paljon ei rahassa mitattavia hyötyjä kuten esimerkiksi hyödyt paikallisväestölle, terveyshyödyt ja liikenneturvallisuuden paraneminen.

7. LÄHDELUETTELO

- Berghäll, J. (2005). Saaristomeren kansallispuiston luontomatkailun aluetaloudelliset vaikutukset. *Metsähallituksen luonnonsuojelujulkaisuja. Sarja A* 153.
- Hokkinen, L. (2007). *Saariston Rengastien matkaopas*. Kaarinan Tasopaino Oy, Kaarina.
- Huhtala, M. (2006). Pallas-Ounastunturin kansallispuiston kävijöiden rahankäyttö ja sen paikallistaloudelliset vaikutukset. *Metlan työraportteja* 35.
- Hyytiäinen, E. (2007). Rymättylä haluaa pikkurengastien kulttuurikaupunkivieraiden poljettavaksi. Mäensyrjän mutkat oikenevat kiharoilta laineille. *Turun Sanomat* 17.3.2007.
- Genimap Oy (2004). *Pyöräily GT. Karttasarja ulkoiluun*. Vantaa.
- Genimap Oy (2005). *Fillariopas Turun Saaristo - Saaristomeren kierros*. Vantaa.
- Ilmatieteenlaitos (2007). Puhelinkeskustelu. 19.4.2007.
- Kauppila, P. (1999). Matkailu ja aluetalous - työkaluja matkailun aluetaloudellisten vaikutusten mittaamiseen ja arviointiin. *Nordia Tiedonantoja* 1999: 2, 115–163.
- Kauppila, P. (2001). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset: pohjoismaisen mallin matkailijatutkimukset. *Naturpolis Kuusamo, koulutus- ja kehittämispalvelut, tutkimuksia* 2001: 3.
- Kauppila, P. (2004). Matkailukeskusten kehitysprosessi ja rooli aluekehityksessä paikallistasolla: esimerkkinä Levi, Ruka, Saariselkä ja Ylläs. *Nordia Geographical Publications* 33: 1.
- Laakkonen, S. (2002). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset. Seurantaindikaattorit ja vuoden 2000 tulokset. *Kauppa- ja teollisuusministeriön kertomuksia ja selvityksiä* 2002: 4.
- Lundman, R. (2007). *Saariston Rengastien sosio-ekonomiset vaikutukset Varsinais-Suomen saaristokunnissa*. Pro gradu -tutkielma. Turun yliopisto, Turku.
- Lyly, T. (2005). *Saariston Rengastie: Kustavi-Iniö-Houtskari -yhteyden kehittäminen*. Diplomityö. Tampereen teknillinen yliopisto, Tampere.
- Remes, M. (2007). *Vetovoimaiset matkailutiet alueiden elinvoimaisuuden ylläpitäjänä. Esimerkkitaipauksena Saariston Rengastie*. Pro gradu -tutkielma. Turun kauppakorkeakoulu, Turku.

- Suomen Matkailuasiantuntijat Oy (2006). Vetovoimainen rannikkoseutu - selvitys matkailun haasteista ja mahdollisuuksista. *Varsinais-Suomen Te-keskuksen julkaisuja* 2006: 2.
- Talonen, H., M. Laiho, H. Willner & A. Tammivuori (2005). Julkinen tuki matkailuhankkeisiin Suomessa vuosina 2000–2003. *Kauppa- ja teollisuusministeriön rahoitetut tutkimukset* 2005: 5.
- Taloustutkimus Oy (2006). *Sommarturister i skärgården. Houtskär, Iniö och Korpo kommuner*. Turku.
- Tiehallinto (2004). *Matkailuteiden määrittely; periaatteet*. Helsinki.
- Tiehallinto (2005). Mitä maksaa? Tienpidon kustannuksia 2005. 13.6.2007. <<http://www.tiehallinto.fi/pls/wwwedit/docs/10565.PDF>>
- Tielaitos Turun tiepiiri & Varsinais-Suomen liitto (1998). *Saariston Rengastien pyöräilyolosuhteiden parantaminen, Turun saaristo. Tarveselvitys*. Turku.
- Turunmaan seutu ry. (2007). *Saariston matkailukartta 2007*. Parainen.
- Vanhala, S. <sirpa.vanhala@fma.fi> (2007). Pyöräilijöiden määrät rengastiellä. *Henkilökohtainen sähköpostiviesti*. 3.4.2007.
- Varsinais-Suomen liitto (2000a). *Lounais-Suomen saariston pyöräilyreittien kehittäminen. Lounais-Suomen saariston liikennejärjestelmäsuunnitelman osaraportti*. Turku.
- Varsinais-Suomen liitto (2000b). *Matkailuselvitys 2000. Lounais-Suomen saariston liikennejärjestelmäsuunnitelman osaraportti*. Turku.
- Varsinais-Suomen liitto (2001). *Tienkäyttäjiä palvelevan levähdysalueverkon kehittämis ehdotus. Lounais-Suomen saariston liikennejärjestelmäsuunnitelman osaraportti*. Turku.
- Varsinais-Suomen liitto (2003). *Lounais-Suomen saariston liikennejärjestelmäsuunnitelma*. Turku.
- Varsinais-Suomen liitto (2006a). *Turun seudun kehyskuntien liikennejärjestelmä suunnitelma. Liikennestrategia 2025*. Turku.
- Varsinais-Suomen liitto (2006b). *Vakka-Suomen kehyskuntien liikennejärjestelmä suunnitelma. Liikennestrategia 2025*. Turku.
- Varsinais-Suomen liitto (2007). *Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma. Liikennestrategia 2030. Luonnos 7.6.2007*. Turku.

LIITE 1 HAASTATELLUT

Nicklas Gestranus, Turistchef, Region Åboland (23.3.2007)
Lauri Hokkinen, Matkailusuunnittelija, TurkuTouring (23.3.2007)
Kauko Kangas, Kunnanjohtaja, Rymättylän kunta (26.3.2007)
Veijo Katara, Kunnanjohtaja, Kustavin Kunta (20.3.2007)
Pekka Liimatainen, Tieinsinööri, Turun tiepiiri (22.3.2007)
Maritta Lindqvist, Toimitusjohtaja, Naantalin Matkailu Oy (25.4.2007)
Tapio Penttilä, Saaristoasiamies, Varsinais-Suomen liitto (22.3.2007)
Anne Wilenius, Asemanhoitaja, Saaristomeren tutkimuslaitos (27.4.2007)

lisäksi puhelinhaastattelu:

Maritta Jalonen, Vapaa-aikasihteeri, Kustavin kunta (26.3.2007)

sekä sähköpostikysely:

Aleksandra Kitacheva, Matkailusuunnittelija, TurkuTouring (13.4.2007)

Anita Salonen, Matkailusihteeri, Region Åboland (11.5.2007)

LIITE 2 HAASTATTELURUNKO

- Mitkä asiat ovat mielestänne kiireellisimpiä ja keskeisimpiä erityisesti Saariston rengastien pyöräilymatkailun kehittämisen kannalta?
- Osaatko nimetä pyöräilyn kannalta erityisen ongelmallisia/parantamista vaativia kohteita tai tieosuuksia reitin varrella?
- Mitä parannettavaa/kehitettävää näette esim.
 - opasteissa ja viitoituksessa?
 - matkailupalveluissa?
 - matkailijoille suunnatussa informaatioissa (sis. www-sivut ja opaskartat)?
 - laituri-alueissa ja niiden yleisessä viihtyvyydessä?
 - levähdysalueissa?
- Esille on aikaisemmissa selvityksissä (mm. Taloustutkimuksen matkailijoille tekemässä kyselyssä) myös tullut matkailijoiden esteetön pääsy merenrantaan sopivissa kohdin.
 - Onko kunnassanne/alueella yleisiä uimarantoja ja onko niihin myös opastus/viitoitus?
 - Onko kunnassanne/alueella reittejä esim. luontopolkuja, jotka kulkevat rannassa ja onko niihin myös opastus/viitoitus?
- Hankkeissa mukana olleille:
 - Minkälaisia ehdotuksia hiljattain päättyneissä matkailuhankkeissa on tullut esille?
 - Voisiko niiden tuloksia hyödyntää pyöräilymatkailua ajatellen?
- Mitä hankkeita on vireillä ja suunnitteilla Rengasreitin kehittämiseksi?
- Entä onko tiedossanne Rengasreitin kehittämiseen tähtäviä aloitteita/kehittämisehdotuksia?
- Miten reitin kiinnostavuutta voitaisiin mielestänne parhaiten lisätä?
- Lisäselvitystarpeet?

Muuta Rengastiehen liittyvää, jota haluaisitte sanoa lopuksi?

LIITE 3 KOULULAISKYSELY

Saariston rengastien pyöräilyolosuhteiden kehittäminen

KYSELY

LIIKENNETURVALLISUUS

1 Millainen mielestäsi oli teiden kunto? (rastita vaihtoehdot):

☐ Hyvä ☐ Keskinen ☐ Huono

Tarkena _____

2 Minkälaisia tiet olivat ajaa varusteiden kanssa?

☐ Helppoja ☐ Sopivia ☐ Vaikeita

3 Nimeä hankalia kohtia/tieosuuksia reitin varrella?

4 Muita huomioitasi ja parannusehdotuksia, jotka liittyvät tiehen ja liikenneturvallisuuteen?

LEVÄHDYSALUEET JA LAUTTARANNAT

5 Oliko sopivia levähdyspaikkoja tarjolla riittävästi? _____

6 Mitä parannettavaa näet lauttarannoissa? Esim. viihtyisyys, palvelut, siisteys, tms. ...

LAUTAT JA YHTEYSALUKSET

7 Oliko pyörän kanssa helppo kulkea niissä? Muita huomioita?

VIITOITUS

8 Oliko nähtävyydet merkitty riittävän selkeästi? ☐ Kyllä ☐ Ei

9 Oliko kilometriopasteiden perusteella helppo arvioida matkaa seuraavaan kohteeseen?

Kyllä ☐ Ei ☐

10 Miten parantaisit viitoitusta?

11 Vastasiko reitti odotuksiasi? Lähtisitkö kiertämään reitin uudestaan tai suosittelisitko sitä muille ?

Kyllä ☐ Ei ☐

Perustelee _____

12 Mikä reitillä oli parasta/mielenkiintoisinta? Entä mikä huonointa/ongelmallisinta?

13 Pyöräilyolosuhteita koskevia kehittämis ehdotuksiasi

KIITÄMME VASTAAMISESTA!

LIITE 4 REITTIKUVAUS

Yleistä

Reittikuvauksen tavoitteena on kuvata olemassa oleva pyörämatkailijoita palveleva infrastruktuuri ja palvelut. Lisäksi reittikuvauksessa esitetään eri osuuksien pyöräilymatkat ja niihin kuluva ajoaika sekä osuuksien kunto. Eli reittikuvauksella toimii myös aikatauluanalyysinä. Yhteenvedo ajomatkoihin ja -ajoista taulukoissa 7 ja 8.

Reittikuvauksen ajoajat ovat arvioita. Ajat on laskettu käyttäen keskinopeutena 16 km/h ottaen huomioon myös mahdolliset lossien odotteluajat, mäkisemmät tai huonommassa kunnossa olevat tieosuudet, tuuliset paikat, jne. Reittikuvauksessa käytetään aina pyöräilijöille tarkoitettuja reittejä eli kevyenliikenteenväyliä, polkutietä ja opastettuja pienempiä teitä. Reittikuvauksessa kerrotaan myös mahdollisista hyvässä kunnossa olevista suositeltavista vaihtoehtoisista reiteistä, sekä ilmoitetaan niiden kiertämisestä aiheutuvat lisäkilometrit ja -ajoaika.

Turku-Parainen

Saariston Rengastie alkaa Turun tuomiokirkolta, josta poljetaan tietä nro. 110 pitkin Kaarinaan, jonka keskustasta löytyvät kaikki tarvittavat palvelut, päin. Matkaa Kaarinan keskustan ohi Kuusiston saaren Linnanraunioitien risteykseen kertyy 10,3 km, josta voi jatkaa halutessaan Kuusiston linnanraunioille, jonne on matkaa 6,4 km. Pyöräily Turusta Linnanraunioitien risteykseen kestää noin 40 min ja edelleen Kuusiston linnanraunioille noin 25 min. Turusta Kaarinaan voi polkea myös Uittamon kautta. Lisämatkaa tästä vaihtoehtoisesta reitistä kertyy 6,7 km, mutta aikaa usean risteyksen kautta kulkevan reitin kulkemiseen kuluu noin tunti enemmän aikaa kuin suoraan tietä nro 110 pitkin. Uittamalla ja Kaarinassa on uimarannat. Myös Kaarinan Kuusiston Kuuslahdessa on uimaranta.

Linnanraunioitien risteyksestä matkaa Paraisten keskusta kevyenliikenteen väylää, tien nro 180 (Turuntie) vierailemisen arvoisia nähtävyyksiä ja uimaranta.

Parainen-Nauvo

Paraisilta matka jatkuu kevyenliikenteen väylää ja myöhemmin pieniä hiekkateitä ja polkutietä pitkin Sattmarkin kahvituvalla, jossa on hyvät palvelut pyöräilijöille sekä uimaranta ja luontopolkuja. Matkaa kertyy 9,6 km, jonka polkemiseen kuluu noin 40 min. Paraisilta Sattmarkin kahvituvalla voi kiertää myös Tervsundintien (päällystetty tie) ja Vänontien (tie on päällystämätön mutta hyväkuntoinen) kautta.

Tälle ajoittain hienojen maisemien kautta kulkevalle vaihtoehtoiselle reitille kertyy 8,4 lisäkilometriä, ja sen kulkemiseen kuluu noin 50 min pidempää kuin suoraan tien nro 180 (Saaristotie) viertä pitkin. Sattmarkin kahvituvalta on vielä matkaa Lillmälön lauttarantaan polkutietä pitkin 11,1 km, mihin kuluu aikaa noin 50 min. Lillmälön lauttarannassa on kioskki, wc jne. Matkan varrella Lillmälöön on myös Lenholman suojelualue, jossa on upea lehtoalueen läpi kulkeva luontopolku. Polkutiellä on kevyttuhkapäällyste, joka on raskaampi polkea kuin asfaltti. Polkutie on paikoitellen huonossa kunnossa. Polkutien jälkeen on vielä 1,6 km osuus maantietä ennen Lillmälön lauttarantaa.

Lauttamatka Lillmälöstä Prostvikiin kestää noin 10 min. Lautat kulkevat aikataulun mukaan. Lauttojen aikataulut on syytä tarkistaa etukäteen, koska Houtskarlin jälkeen vuorojen määrä harvenee. Myös Prostvikin puolella lauttarannan läheisyydessä on kioskki. Tien nro 180 varrella noin 500 m päässä päätiestä Prostvikintien varressa on luontopolku. Luontopolku löytyy myös lyhyenmatkan päässä sijaitsevan mäkihyppymäen päältä. Matkaa Prostvikin lauttarannasta Nauvon keskusta ja lauttarantaan, jossa on kauppa, huoltamo, kahviloita, uimaranta jne., tietä nro 180 pitkin, kertyy 15,3 km, jonka polkemiseen kuluu noin 1h. Tie on kapeahko ja vilkasliikenteinen joten, jos haluaa välttää tieosuutta, jossa on vilkkaampi liikenne voi tehdä lenkin Lillandetintien kautta, joka on hyvässä kunnossa. Reitin varrella sijaitsee myös Gytjtjan kotiseutumuseo. Ylimääräistä matkaa tälle vaihtoehtoiselle reitille kertyy 5,9 km, ja sen polkemiseen menee noin 20 min kauemmin kuin päätiestä pitkin.

Nauvo-Korppoo ja Nauvo-Houtskari

Nauvosta Pärnäisten lauttarantaan kertyy tietä nro 180 pitkin matkaa 14 km, ja aikaa polkemiseen kuluu noin 50 min. Tie on edelleen kapea ja suhteellisen vilkasliikenteinen. Nauvosta voi lähteä myös Norrstrandintien kautta kulkevalle vähäliikenteisemmälle vaihtoehtoiselle reitille (hyväkuntoinen soratie), jonka varrella on myös enemmän palveluita kuin pääreitillä. Ylimääräistä poljettavaa kertyy 3,7 km ja aikaa kuluu noin 15 min enemmän kuin tietä nro 180 pitkin. Pärnäisten lauttarannassa on kioskki muine palveluineen. Vieressä on myös leirintäalue, jossa on uimaranta. Toisella puolella Retaisten lauttarannassa on WC. Lauttamatka kestää vain noin 5 min.

Retaisten lauttarannasta Korppoon keskusta kertyy matkaa kapeaa tietä nro 180 ja Korppoon koulun kohdalla kevyenliikenteen väylää pitkin 10,5 km, jonka polkemiseen kuluu noin 45 min. Korppoon keskustassa on mm. kauppa, uimaranta (noin 1,5 km päässä keskustasta) ja läheisessä vierasvenesatamassa myös ravintola. Korppoon keskustasta voi vielä jatkaa matkaansa Korpoströmin Saaristokeskukseen. Sinne on matkaa 9 km, ja aikaa hyväkuntoisen tien polkemiseen kuluu noin 35 min.

Galtbyn risteyksestä matkaa varsinaiseen lauttarantaan on vain 1 km. Lauttamatka Kittuisiin kestää noin puoli tuntia eli kauemmin kuin aikaisemmat lauttamatkat.

Halutessaan voi myös poiketa lautalla Norrskatan saarelle, jossa kulkee 14,5 km pitkä lenkkitie, jonka varrella on mm. uimaranta. Norrskatan lauttarannassa ei ole odottelutiloja ja tie on paikoitellen huonokuntoinen. Norrskatalla on kuitenkin upeita maisemia ja kaunis kirkko. Lauttamatka kestää noin 15 min ja lenkin polkemiseen kuluu aikaa noin 1 h 15 min. Kittuisten lauttarannasta, jossa on kiosk, on matkaa tietä nro 1800 pitkin Houtskarın keskustan risteukseen 9,4 km, josta keskustaan on matkaa vielä 2,1 km lisää. Halutessaan tieltä voi myös poiketa Trollbergin näköalapaikalle. Kittuisten lauttarannasta Houtskarın keskustan risteukseen polkee arviolta 45 minuutissa ja tästä keskustaan noin 10 minuutissa. Risteuksesta voi myös lähteä toiseen suuntaan Järviksen näköalatornille. Houtskarın keskustassa on mm. kauppa ja Houtskarın saaristomuseo. Houtskarın keskustasta voi vielä jatkaa matkaansa lähellä sijaitsevalle uimarannalle. Tie nro 1800 on kapea, mutta onneksi liikenne ei enää Houtskarissa ole niin vilkasta kuin esim. Nauvossa.

Houtskari-Iniö

Houtskarın keskustan risteuksesta matkaa Mossalan yhteysalusrantaan kertyy noin 14,2 km. Matkan varrella on kaksi lossia, joita voi joutua odottelemaan jonkin aikaa. Matkantekoon kannattaakin varata aikaa noin 1 h 15 min. Mossalan yhteysalusrannan yhteydessä on leirintäalue, jonka kioskipalveluita voi halutessaan käyttää hyväkseen. Yhteysalusmatka Dalenin yhteysalusrantaan kestää vajaan tunnin verran. Dalenissa on WC. Matkaa Dalenista Iniön keskustaan kertyy 2,9 km. Tiet Iniössä ovat kapeita, mutta liikennettä on suhteellisen vähän. Ajoaikaa Iniön keskustaan kuluu noin 15 min. Iniössä on mm. kauppa.

Iniö-Kustavi-Taivassalo

Iniön keskustasta matkaa yhden lossin kautta Kannvikin yhteysaluslaituriin kertyy noin 6 km. Noin kilometrin matkan jälkeen aivan tienvierestä pääsee halutessaan luontopolulle. Pyörämatka Kannvikiin kestää noin 25 min. Yhteysalusmatka Kannvikista Kustavin puolelle Heponiemen yhteysalusrantaan kestää noin 25 min. Heponiemen yhteysalusrannasta uupuvat vielä toistaiseksi odotustilat. Heponiemestä matka jatkuu tietä nro 1922 (Iniöntie), jonka varrella sijaitsee myös Kustavin savipaja, pitkin Kustavintien (tie nro 192) risteukseen. Matkaa tälle välille kertyy 7,2 km ja sen polkemiseen kuluu aikaa noin 30 min. Jos haluaa polkea vähäliikenteisemmän Laupustentien kautta, aiheutuu siitä 2,8 lisäkilometriä. Aikaa tämän vaihtoehtoisen reitin kautta kulkemiseen kuluu noin 10 min enemmän. Halutessaan voi myös poiketa Kustavin keskustaan, jossa sijaitsee mm. kauppa, uimaranta jne. Kustavin keskustaan pääsee Kustavintien lisäksi myös suoraan tieltä 1922 kääntymällä Viherlahdentielle ja vasta sen päässä Kustavintielle. Kustavintie on kapea ja vilkasliikenteinen. Kustavintien risteuksesta matkaa Taivassaloon kertyy noin 9,8 km. Polkeminen kestää noin 40 min. Matkan varrella on huoltamo ja kauppa sekä Kaitaisten sillan jälkeen levähdysalue kioskeineen.

Taivassalo-Hakkenpää-Teersalo-Merimasku

Taivassalosta voi mennä Merimaskuun kahta eri reittiä: Hakkenpään ja Teersalon kautta tai Askaisten kautta (seuraava kappale). Taivassalon keskustasta Hakkenpään suuntaan lähtee kevyenliikenteen väylä, mikä kuitenkin loppuu keskustan jälkeen. Lopputieosuus, tie nro 1961 eli Hakkenpääntie, on kapea. Matkaa Hakkenpään yhteysalusrantaan kertyy 8,4 km, jonka polkemiseen kuluu noin 35 min. Hakkenpään lauttarannassa on mm. WC ja uimaranta.

Yhteysalusmatka Teersaloon kestää noin 45 min. Teersalon lauttarannassa on hyvät palvelut: mm. Palvelutalo Kummeli. Lähellä on myös uimaranta. Teersalosta pääsee lautalla myös Velkuan keskusta. Teersalosta tietä nro 1931 (kapeahko Velkuantie) Merimaskulle on matkaa 17,6 km, jonka polkemisessä kuluu noin 1 h 15 min. Hyvänä taukopaikkana matkan varrella toimii Toivaisten kyläkaupan pihalla, jossa on mm. pöytä ja penkit.

Taivassalo-Askainen-Merimasku

Taivassalosta pääsee Merimaskuun myös pohjoiskautta jatkamalla kapeahkon Kustavintien vartta Mietoisille asti, jonne matkaa kertyy 22,4 km ja jonne pyöräilee noin puolessatoista tunnissa. Matkan varrella on mm. huoltamoita ja useampiakin levähdysalueita, sekä sellaisia nähtävyyksiä kuten esim. Tukikohta Motti ja Muntin museosilta. Mietoisilta Askaisiin pääsee useampaa reittiä. Virallinen Saariston Rengastien reitti on pituudeltaan 7,4 km ja sen polkee noin 30 minuutissa. Mietoisten keskustan (kevyenliikenteen väylä) kautta ylimääräisiä kilometrejä kertyy 1,7 ja Lehtistentien (hyväkuntoinen hiekkatie) kautta 1,2 km. Lisäaikaa jommankumman vaihtoehtoisen reitin kiertämisestä koituu noin 5–10 min. Askaisista voi poiketa upeaan Louhisaaren kartanolinnaan, jonne matkaa hiekkatietä pitkin kertyy noin 2,4 km ja jonne polkee noin 10 minuutissa. Louhisaaren kartanolinnaan johtavalta hiekkatieltä pääsee myös uimarannalle.

Askaisilta Merimaskuun matkaa kertyy kapeahkon Velkuantien kautta 15,2 km. Aikaa tämän osuuden polkemiseen kuluu noin 1 h 5 min. Suositeltavampaa olisi kuitenkin polkea Merimaskuntien kautta, koska reitti on vähäliikenteisempi, se kulkee osittain aivan merenrannassa ja se on itse asiassa 3,6 kilometriä virallisesti autoille viitoitettua reittiä lyhyempi. Aikaakin vaihtoehtoisen reitin avulla voi säästää noin 10 min. Merimaskuntie on kuitenkin suurilta osin päällystämätön.

Merimasku-Naantali

Merimaskun keskustassa on kauppa, ravintola, uimaranta jne. Merimaskusta Naantaliin on matkaa vielä 10,5 km, jonka polkee noin 40 minuutissa. Matka taittuu aina Luonnonmaalle (tie nro 189, Rymättyläntie) saakka kevyenliikenteen väylää pitkin, jonka jälkeen joutuu polkemaan tienpientareella, joka on kuitenkin suhteellisen leveä. Jos haluaa voi myös polkea Kultarannan kautta (Luonnonmaantie), joka aiheuttaa vain 100 lisäpyöräilymetriä. Luonnonmaantien vieressä kulkee melkein kokomatkanajan erillinen kevyenliikenteen väylä.

Naantali-Turku

Naantali on ehdottomasti pysähtymisen arvoinen kaupunki palveluineen. Keskustan tuntumassa on mm. 3 uimarantaa. Kuparivuorentunnelin joutuu kiertämään Kuparivuorentien ja Uolevi Raaden kadun kautta. Naantalista Turun Tuomiokirkolle matkaa kertyy teitä nro 40 ja 185 (Naantalintie) pitkin 17 kilometriä. Osuuden polkeminen kestää hiukan yli tunnin. Turkuun voi myös pyöräillä vaihtoehtoisesti Messukeskuksen, Turkuhallin ja Turun linnan kautta, jolloin lisäkilometrejä useamman risteysreitin reitille kertyy 1,6. Aikaa tämän vaihtoehtoisen reitin kiertämiseen kuluu noin 25 min.

Nauvo-Rymättylä-Naantali (Pieni Rengastie)

Yhteysalusmatka kauniin ja historiallisesti rikkaan Seilin saaren kautta Nauvosta Hankaan kestää noin tunnin. Hanka on esimerkillinen lauttaranta, sillä siellä on erittäin hyvät odottelutilat. Matkaa Hankasta Rymättylän keskustaan kertyy, kapeaa tietä nro 1890 pitkin, 14,7 km. Osuuden ajaa hiukan yli tunnissa. Matkan varrella on kuitenkin aikataulun mukaan kulkeva lossi, jota voi joutua odottelemaan jonkin aikaa. Matkan varrella voi myös pysähtyä Röölässä, jossa on mm. kauppa. Rymättylän keskustassa on kauppa, huoltamo, uimaranta Kirkkolahden rannalla jne.

Matkaa Rymättylästä Naantaliin kertyy 17,3 km. Aikaa reitin polkemiseen kuluu noin 1 h 10 min. Tie nro 189, eli Rymättyläntie, on aina Poikkoon saakka kapea, jonka jälkeen piennar levenee. Jos haluaa välttää vilkasliikenteisellä Rymättyläntiellä ajamista, voi käyttää hyväkseen Kuralantien (hyväkuntoinen hiekkatie) ja Ylttistentien (päällystetty tie) kautta kulkevaa vaihtoehtoista reittiä, josta aiheutuu noin 3,5 lisäkilometriä ja noin 15 minuuttia ylimääräistä ajoaikaa.

Taulukko 7. Yhteenveto Saariston Rengastien osuuksien pituudesta ja niihin kuluva pyöräilyajasta.

OSUUS:	KM:	AIKA:	LISÄ KM:	LISÄ AIKA:
Turku-Linnanraunio tien risteys	10,3	0:40		
Uittamon kautta			6,7	1:00
Linnanraunio tien risteys-Kuusiston linna	6,4	0:25		
Linnanraunio tien risteys-Parainen	13,4	1:15		
Parainen-Sattmark	9,6	0:40		
Vånon kautta			8,4	0:50
Sattmark-Lillmälö	11,1	0:50		
Lauttamatka (Lillmälö-Prostvik)		0:10		
Prostvik-Nauvo	15,3	1:00		
Lillandentien kautta			5,9	0:20
Nauvo-Pärnäinen	14,0	0:50		
Norrstrandintien kautta			3,7	0:15
Lauttamatka (Pärnäinen-Retäinen)		0:05		
Retäinen-Galtbyn risteys	6,2	0:30		
Galtbyn risteys-Korppoo	4,4	0:15		
Korppoo-Korpoström			9,0	0:35
Galtbyn risteys-Galtby	1,0	0:05		
Lauttamatka (Galtby-Norrskata)		0:15		
Norrskatan lenkki			14,5	1:15
Lauttamatka (Galtby-Kittuinen)		0:30		
Kittuinen-Houtskar in kk risteys	9,4	0:45		
Houtskar in kk risteys-Houtskari	2,1	0:10		
Houtskar in kk risteys-Mossala	14,3	1:15		
Lauttamatka (Mossala-Dalen)		1:00		
Dalen-Iniö	2,9	0:15		
Iniö-Kannvik	6,0	0:25		
Lauttamatka (Kannvik-Heponiemi)		0:25		
Heponiemi-Kustavintien risteys	7,2	0:30		
Laupusen kautta			2,8	0:10
Kustavintien risteys-Taivassalo	9,8	0:40		
Taivassalo-Hakkenpää	8,4	0:35		
Lauttamatka (Hakkenpää-Teersalo)		0:45		
Taivassalo-Mietoinen	22,4	1:30		
Mietoinen-Askainen	7,4	0:30		
Mietoisten kk:n kautta			1,7	0:10
Lehtistentien kautta			1,2	0:05
Askainen-Louhisaaren kartano			2,4	0:10
Askainen-Merimaksu	15,2	1:05		
Merimaskuntien kautta			3,6	0:10
Teersalo-Merimasku	17,6	1:15		
Merimasku-Naantali	10,5	0:40		
Kultarannan kautta			0,1	0:00
Naantali-Turku	17,0	1:05		
Turun linnan kautta			1,6	0:25

Taulukko 8. Yhteenvedo Pienen Rengastien osuuksien pituudesta ja niihin kuluva pyöräilyajasta.

OSUUS:	KM:	AIKA:	LISÄ KM:	LISÄ AIKA:
Turku-Linnanraunio tien risteys	10,3	0:40		
Uittamon kautta			6,7	1:00
Linnanraunio tien risteys-Kuusiston linna	6,4	0:25		
Linnanraunio tien risteys-Parainen	13,4	1:15		
Parainen-Sattmark	9,6	0:40		
Vånon kautta			8,4	0:50
Sattmark-Lillmälö	11,1	0:50		
Lauttamatka (Lillmälö-Prostvik)		0:10		
Prostvik-Nauvo	15,3	1:00		
Lillandentien kautta			5,9	0:20
Lauttamatka (Nauvo-Hanka)		1:00		
Hanka-Rymättylä	14,7	1:05		
Rymättylä-Naantali	17,3	1:10		
Kuralan kautta			3,5	0:15
Kultarannan kautta			0,1	0:00
Naantali-Turku	17,0	1:05		
Turun linnan kautta			1,6	0:25

LIITE 5 YRITYSHAASTATTELUUN OSALLISTUNEET YRITYKSET

Faffas Bed & Breakfast, Korppoo (29.5.2007)
Grännäs Bed & Breakfast, Nauvo (29.5.2007)
Kahvila-Myymälä Vanhatupa, Rymättylä (29.5.2007)
Kappeliranta Oy Loma-asunnot, Parainen (29.5.2007)
Kustavin Ranta-aitta KY Laura Peterzens Studio, Kustavi (29.5.2007)
Kustavin Savipaja, Kustavi (29.5.2007)
Majatalo Martta, Nauvo (29.5.2007)
Pub Grundan, Houtskari (29.5.2007)
Sattmarkin yöpymismökit, Parainen (29.5.2007)
Äärlän Renkitupa, Rymättylä (31.5.2007)