



Tielaitos

Suomen matkailutiet



**Tielaitoksen
tutkimuksia**

1/1992

Helsinki 1992

Tiehallitus

Tielaitoksen tutkimuksia
1/1992

Suomen matkailutiet

Tielaitos
Tiehallitus

Helsinki 1992

Heikki Heiniö, kansikuva

ISBN 951-47-5820-X

ISSN 0788-3706

TIEL 3100002

Lomaketyö Oy

Helsinki 1992

Julkaisua myy

Tiehallitus, painotuotevarasto

Tielaitos

Tiehallitus

Opastinsilta 12 A

PL 33

00521 HELSINKI

ESIPUHE

Tutkimuksessa analysoidaan Suomen teiden matkailuvetovoimaa ja tehdään ehdotuksia matkailuteiden kehittämiseksi. Työn on teettänyt matkailun eri osapuolten perustama Automatkatiluprojekti, jonka jäsenenä Matkailun edistämiskeskus ja tielaitos ovat vastanneet tutkimuksen toteuttamisesta käytännössä.

Tutkimuksen on tehnyt työryhmä, johon kuuluivat apulaisprofessori Kai-Veikko Vuoristo tutkimusjohtajana, kauppatiet. tohtori Risto Hölttä tutkijana ja kyo Leena Hämäläinen tutkimusapulaisena, kaikki Helsingin kaupparkeakoulusta. Tutkimussopimus allekirjoitettiin 8.1.1991.

Automatkatiluprojekti asetti työtä valvomaan seurantaryhmän, johon ovat kuuluneet DI Kari Karessuo (pj.), tietopalvelupäällikkö Aira Tuomisto (siht.), osastopäällikkö Reijo Kaukinen ja tutkija Anne Hynönen.

Allekirjoittaneet tutkimuksen tekijät toivovat nyt saaduista tuloksista olevan hyötyä, kun maassamme tapahtuvaa automatkatilua edistetään ja suunnataan luontaisiin uomiinsa. Tiet palveluineen ja lähiympäristöineen ovat osa suomalaista matkailumaisemaa ja -elämystä!

Helsingissä tammikuun 2 päivänä 1992.

Kai-Veikko Vuoristo

Risto Hölttä

ABSTRACT

The aim of this study was to identify potential tourist roads of Finland for the planning of a national system of scenic highways and relevant services. The empirical inquiry data were collected among the members of two major motoring tourist organisations (Autoliitto r.y. and SF-Caravan r.y., altogether 109 000 members; sample: 3249 members). Besides, an expert inquiry was included (representatives of The Finnish Tourist Association and governmental road districts). Results were also compared with the actual distribution of attractions and services along the road network.

The respondents mentioned about 4000 road links as attractive ones. In fact, most of these evaluations were directed to certain links and routes. So, it was possible to define tourist roads as routes consisting of most attractive links or link chains. The authors suggest developing a system of tourist roads as follows:

- 1) National tourist roads: long scenic highways which cover all or most of Finland's tourist regions. According to the study, 1-3 national tourist roads could be developed (See the maps!).
- 2) Regional tourist roads: 11 attractive routes extending to about 1-3 different tourist regions (See the maps!).

Most of these proposed tourist roads are versatile or nature-weighted, according to the attractiveness. There are grounds to develop and plan them as special theme roads (e.g. Road of Thousand Lakes, Road of Wilderness and National Parks, Salmon Road).

The next step presupposes a lot of planning, work and money in order to get a well-functioning tourist road system in Finland. In the first place, this system would service dynamic, motoring tourists who want to see different Finnish landscapes and whose tourist experience is dependent of it. Some tourist roads would, true, have another function, too: to serve people aiming to one main target, e.g. in Lapland or Norway.

Sisältö

1	TUTKIMUKSEN TAVOITTEET JA RAKENNE	7
2	TIET MATKAILUN ALUERAKENTEESSA	8
3	TUTKIMUSMENETELMÄ	10
3.1	Tutkimusaineiston valinta ja otos	10
3.2	Empiirisen aineiston keruu postikyselyllä	11
3.3	Tutkimuksessa sovellettu tieverkko	12
4	EMPIIRISET ANALYYSIT	12
4.1	Teiden matkailukäyttäjät: Autoliiton jäsenet	13
4.2	Teiden matkailukäyttäjät: SF-Caravanin jäsenet	21
4.3	Teiden matkailukäyttäjien analyysin arviointia	22
4.4	Asiantuntijaorganisaatioiden näkemykset matkailuteistä	23
4.5	Mielipiteet teiden matkailupalveluista	26
4.5.1	Palvelujen arviointi	26
4.5.2	Matkailijoiden kokemukset ja kommentit	29
5	TEIDEN MATKAILUPALVELUT JA NÄHTÄVYYDET	31
6	SYNTEESI: SUOMEN MATKAILUTIET	33
6.1	Matkailuteiden muodostamisen periaatteet	33
6.2	Ehdotukset Suomen matkailuteiksi	34
6.2.1	Valtakunnalliset matkailutiet	34
6.2.2	Muut matkailutiet	36
6.2.3	Yhteenveto	40
7	JOHTOPÄÄTÖKSIÄ	42
	KIRJALLISUUTTA	45
	LIITTEET	
	Kartat ehdotetuista matkailuteistä	
	Kysymyslomakkeet	

1 TUTKIMUKSEN TAVOITTEET JA RAKENNE

Tutkimuksen tavoitteena on määrittää Suomen matkailullisesti vetovoimaiset tiet eli matkailutiet analysoimalla teiden käyttäjien ja asiantuntijoiden mielipiteitä sekä teiden matkailupalveluja ja vetovoimatekijöitä.

Teiden käyttäjillä tarkoitetaan tässä yhteydessä automatkailijoita. Asiantuntija-analyysi kohdistuu tieviranomaisiin (Tielaitoksen piirit) sekä alueelliseen matkailuorganisaatioon (Suomen Matkailuliiton matkailuyhdistykset). Nämä analyysit muodostavat tutkimuksen empiirisen osan. Teiden matkailupalvelut ja -nähtävyydet puolestaan selvitetään erikseen käyttämällä automatkailijoita palvelevaa opas- yms. kirjallisuutta lähdeaineistona.

Edellä esitetyn perusteella matkailutiet määritellään ensi sijassa teiden käyttäjien arvioinnin perusteella sekä vertailemalla teiden käyttäjien ja asiantuntijoiden näkemyksiä vetovoimatekijöiden ja palveluiden todelliseen jakaumaan tiestön piirissä. Analyysi paljastaa samalla tarjonnan ja kysynnän mahdollisen epätasapainon, mikä auttaa varsinaisten matkailuteiden suunnittelua ja kehittämistä.

Tulosten perusteella tehdään lopuksi esitys Suomen matkailuteiksi, nimetään ne alustavasti ja luonnehditaan kyseisiä teitä sen mukaan, onko niiden vetovoima luonto- tai kulttuuripohjaista tai monipuolista.

Tutkimus jakautuu viiteen osaan:

Ensiksi (luvussa 2) selvitetään teiden roolia matkailun alueellisessa rakenteessa ja kytketään matkailutie-käsite laajempaan yhteyteensä, matkailututkimuksen viitekehukseen. Samalla esitetään, miten käsitettä sovelletaan Suomen oloissa nimenomaan tätä tutkimusta varten.

Toiseksi (luvussa 3) käsitellään tutkimusmetodia, jolloin kysymykseen tulevat toisaalta empiirisen tutkimusaineiston valintaperusteet, toisaalta aineiston keruun soveltamisperiaatteet eri kohderyhmien osalta. Lisäksi määritetään tässä tutkimuksessa sovellettava tieverkko.

Kolmanneksi (luvussa 4) käsitellään empiiriset analyysit, joiden tuloksena hahmottuvat sekä teiden matkailukäyttäjien että asiantuntijoiden näkemykset maamme matkailuteistä. Tässä yhteydessä vertaillaan saatuja tuloksia keskenään sekä tehdään johtopäätöksiä vertailun perusteella.

Neljäs vaihe (luku 5) on teiden nähtävyyksien ja matkailupalveluiden analyysi eli teiden matkailutarjonnan kartoitus. Näin syntyy yksi tulkinta Suomen matkailuteiksi.

Viidennessä vaiheessa (luvussa 6) kootaan tulokset yhteen ja määritetään synteesisinä matkailutiet. Tarkoitus on, että tutkimuksen tilaaja, Automatkailuprojekti voi tämän yhteenvedon perusteella ryhtyä toimiin Suomen matkailutiejärjestelmän kehittämiseksi sekä sen tunnetuksi tekemiseksi ja markkinoimiseksi.

2 TIET MATKAILUN ALUERAKENTEESSA

Maantieteellisesti matkailu koostuu matkailijoiden lähtöalueista, kohdealueista sekä liikenneyhteyksistä ja -reiteistä, jotka yhdistävät lähtö- ja kohdealueet.

Matkailureitti on siten yhdistävä elementti, jota ilman matkailua ei ylipäänsä voi tapahtua. Sen tärkeys korostuu useissa tapauksissa vielä tästäkin, mikäli matkailureitillä itsellään on vetovoimaa, joka houkuttelee matkailijan valitsemaan juuri tietyn reitin kohteeseensa päästäkseen.

Tämän vuoksi puhutaankin kahden tyyppisestä matkailusta.

Varsinaisessa **kohdematkailussa** matka lähtöalueelta kohdealueelle pyritään suorittamaan mahdollisimman nopeasti ja edullisesti, sillä tavoitteena on lomanvietto kohteessa. Reitillä, esimerkiksi maantieyhteydellä, sinänsä ei ole vetovoimaa, vaan se nähdään pikemminkin etäisyys-kustannustekijänä ja aikatekijänä, joiden vaikutus pyritään minimoimaan. Matkailijavirrat näkyvät kuitenkin matkailukauden (matkailukausien) aikana selvästi tärkeimpien kauttakulkuteiden liikennevolyymeissä, ja nämä tiet muodostavat oman matkailutietyyppinsä, jota voidaan kuvata esimerkiksi tieliikenteen kausivaihteluindeksillä.

Kiertomatkailussa matkailuelämykset hankitaan sitä vastoin liikkumalla kohteesta toiseen, olemalla matkalla, ehkä tietämättä lopullista tavoitetta tai kääntymispistettä. Tässä tapauksessa kussakin kohteessa viivytään vain vähän aikaa ja itse reitistä tulee vetovoimatekijä.

Kiertomatkailu on usein nimenomaan automatkailua. Se on siten yhteydessä teiden matkailuvetovoimaan, mihin sisältyvät näköalat ja maisemat, tienvarren nähtävyydet (luonto, kulttuuri), muut kohteet ja palvelut. Tällöin ovat kysymyksessä juuri aidot matkailutiet. Niitä ei voi siis suoranaisesti samaistaa matkailun läpikulkuteihin, jotka palvelevat ensi sijassa kohdematkailua. Matkailutien luonteeseen kuuluu poikkeaminen pääteiltä ja hakeutuminen matkailumiljöön keskelle. Eri asia on, että kohde- ja kiertomatkailutiet joillakin alueilla luonnollisesti yhtyvät mm. tieverkon rakenteeseen liittyvien syiden johdosta.

Useissa maissa, esimerkiksi Yhdysvalloissa ja Saksassa, on määritelty ja merkitty tiekarttoihin edellämainitun tyyppisiä matkailuteitä sekä kehitetty aktiivisesti niiden palveluvarustusta. Siten Saksan matkailutiet on nimetty ja luokiteltu erityisten teemojen perusteella. Matkailija voi hakeutua esimerkiksi Viinitielle, Satutielle, Romanttiselle tielle ja jopa urheilutielle (Olympiatie).

Suomessakin on perustettu kuntien välisellä yhteistyöllä eräänlaisia matkailuteitä, joita on markkinoitu matkailijoille sopivina reitteinä. Näistä tunnetuimpia lienevät Sininen tie (Mo i Rana-Umeå-Värtsilä), joka perustuu kansainväliseen yhteistyöhön, sekä Runon ja Rajan tie, joka pyrkii hyödyntämään Luonnon-Suomen ja karelianismin vetovoimaa. Myös kokonaista valtatieä (Viitostie) markkinoidaan tieyhdistyksen matkailutienä. Matkailuteinä on Suomessa markkinoitu kaikkiaan 15 tieosuutta (kts. 4.1.). Matkailun edistämiskeskuksen vuonna 1989 tekemän matkailutiekartoituksen mukaan voitiin päätellä, että toimivia matkailuteitä oli vain kolme: Jäämerentie, Runon ja Rajan tie sekä Sininen tie. Selvityksessä todettiin, että eri yhteisöt olivat luoneet reittejä ja matkailuteitä lähinnä omien markkinointitarpeidensa mukaisesti. Luonteeltaan markkinointiorganisaatiot ovat varsin heterogeenisiä, joilla ei yleensä ole palkattua henkilökuntaa, eikä vakinaista toimipistettä vaan toiminta perustuu vapaaehtoisuuteen ja harrastukseen.

Tiettävästi mikään nykyisistä matkailuteistä ei ole perustunut tutkimukseen, jossa tien vetovoimaa ja matkailuteiomaisuuksia olisi varta vasten ensiksi perusteellisesti selvitetty. Vuoriston tutkimus valtatiehakuisista palveluyrityksistä viitostien varrella (vuodelta 1968) tosin sivuaa matkailutiekysymyksiä, mutta sen tavoitteena ei ollut matkailutien määrittäminen. Tavallaan käänteistä lähestymistapaa edustaa puolestaan välin Savonlinna-Koli-matkailutiehanke (Matkailun koulutus- ja tutkimuskeskus:Lehdistötiedote 20.8.1991). Sen yhteydessä yritetään nimittäin selvittää "etukäteen" valitun maantiereitin soveltuvuus matkailutiekseksi ja itse asiassa tehdä ehdotuksia kyseisen reitin kehittämiseksi matkailutiekseksi.

Tässä tutkimuksessa matkailutiellä tarkoitetaan ensi sijassa kiertomatka-
luokiteena vetovoimaista, suhteellisen pitkää tiekokonaisuutta, joka koostuu monista tieosuuksista (linkeistä). Se ei ole sidottu teiden muodolliseen luokitukseen (moottoritiet, valtatie, kantatiet tms.) vaan se voi rakentua erityyppisistä teistä.

Matkailutien edellytyksenä on, että ainakin useimmat siihen kuuluvista tieosuuksista on todettu vetovoimaisiksi mutta kokonaisuuteen voi siis kuulua jokin heikompikin linkki, jonka kautta on kuljettava päästäkseen seuraavalle vetovoimaiselle osuudelle tai muuhun tavoitteeseen. Huomattakoon, että matkailutieltä ei edellytetä erityisen vilkasta matkailuliikennettä, koska tässä

vaiheessa tavoitteena on matkailutiepotentiaalin kartoitus kehittämistoimien määrittelemiseksi matkailun tarpeita palvelemaan.

Matkailuteiden vetovoimaisuus ja soveltuvuus todetaan tutkimuksessa teiden matkailukäyttäjien mielipiteiden perusteella sekä analysoimalla teiden vetovoimatekijät ja matkailupalveluvarustus siten kuin seuraavissa luvuissa lähemmin esitetään. Apuna käytetään myös asiantuntijoiden arvioita.

3 TUTKIMUSMENETELMÄ

Tutkimusmenetelmä perustuu satunnaiseen otantaan perusjoukosta. Otanta tehdään tilastotieteellisellä menetelmällä yleensä tiedonhallintajärjestelmiä hyväksi käyttäen kuten tässäkin tutkimuksessa. Otoksen koko ja tutkimuksen suoritustapa ratkaisevat tulosten luotettavuuden. Mitä pienempi otos on, sitä suurempi on epävarmuus. Toisaalta kustannukset rajoittavat otoskoon suurentamista. Koska otoskoko vaikuttaa kustannusten lisäksi myös tulosten luotettavuuteen, joudutaan tässä suhteessa tekemään kompromissejä. Tämä on tärkeää, sillä tulosten luotettavuus ei kasva samassa suhteessa kuin kustannukset nousevat. Koska käsillä olevan tutkimuksen otoskokoä määräteltäessä jouduttiin miettimään myös tutkimuksen muita reunaehtoja kuten tutkimuksen perusjoukkoa, sen tavoittamista, alueellista kattavuutta ja aineiston analyysia, päätettiin pyrkiä melko suureen otokseen.

Otoskoon määrittelyn lähtökohdat perustuivat tilastotieteellisiin sääntöihin, joista keskeisin on tulosten haluttu tarkkuus eli luotettavuustaso otoskokoon vaikuttavana tekijänä. Käytäntö on osoittanut, että 95 %:n luotettavuustasoon, jota yleisesti pidetään riittävänä, päästään vajaan tuhannen otannalla. Luotettavuustason nostaminen 99 %:iin edellyttää otoksen kasvattamista noin 40 prosentin verran. Käytännössä perusjoukon suuruuden vaikutus voidaan unohtaa sen jälkeen, kun se ylittää 3000-4000 tapausta (tässä tutkimuksessa linkit eli solmuvälit), koska se ei enää vaikuta otoksen kokoa suurentavasti.

3.1 Tutkimusaineiston valinta ja otos

Empiirinen tutkimusaineisto hankittiin postikyselyllä. Kyselylomake pyrittiin laatimaan mahdollisimman lyhyeksi ja yksiselitteiseksi. Lomakkeen keskeisimmässä kysymyksessä pyydettiin vastaajia nimeämään ne tieosuudet, jotka omien kokemusten perusteella oli koettu vetovoimaisimmiksi luonnon, kulttuurikohteiden tai palveluvarustuksen perusteella. Epäselvyyksien minimoimiseksi tieosuudet pyydettiin merkitsemään myös kysymyslomakkeen karttaan.

Avoimilla kysymyksillä kerättiin tietoa matkailuteiden kehittämistarpeita ajatellen. Kontrollikysymyksellä selvitettiin, kuinka laajalti vastaajat olivat liikkuneet eri puolilla Suomea. Analyysin helpottamiseksi ja tutkimuksen luotettavuuden parantamiseksi kaikille tutkimuksen kohderyhmille (Autoliiton ja SF-Caravanin jäsenet sekä Tielaitoksen piirit ja Suomen Matkailuliiton aluejärjestöt) lähetettiin samanlainen kyselylomake. Vastausprosentin parantamiseksi kaikkien vastaajien kesken arvottiin yhdeksän ensiapulaukkua. Lomake esitettiin noin 15 henkilöllä ja se hyväksyttiin tutkimuksen seurantaryhmällä.

Tutkimuksen onnistumisen kannalta on tärkeää, että vastaajat valitaan oikeasta perusjoukosta, oikein kriteerein. Koska tässä tutkimuksessa pyrittiin tavoittamaan juuri se matkailijajoukko, jolla on parhaat edellytykset arvioida vetovoimaisimmat tiet maassamme, valittiin vastaajat systemaattisella otannalla Autoliitto r.y.:n ja SF-Caravan r.y.:n jäsenrekisteristä. Otannan suoritushetkellä Autoliitossa oli rekisteröityjä jäseniä noin 63800 ja SF-Caravanissa noin 44900. Otanta suoritettiin siten, että Autoliiton rekisteristä poimittiin joka 30. ja SF-Caravanin rekisteristä joka 40. jäsen. Näin menetellen saatiin kokonaisotannaksi 3249, josta Autoliiton jäseniä oli 2127 ja SF-Caravanin jäseniä 1122. Suuri näyte valittiin, koska postikyselyn vastausprosentti jää yleensä melko alhaiseksi (30 %). Koska kyseessä ovat aktiivimatkaajat, odotettiin jonkin verran mainitun prosenttiluvun ylitystä. Vaikka näin ei tapahtunutkaan, saatiin lopuksi riittävä aineisto kuten seuraavasta ilmenee.

3.2 Empiirisen aineiston keruu postikyselyllä

Kysymyslomakkeet postitettiin maaliskuun 1991 alussa ja vastauksia pyydettiin kuun loppuun mennessä. Ensimmäisellä kierroksella palautettuja lomakkeita saatiin määräpäivään mennessä kaikkiaan 448 kappaletta eli vain vajaat 14 %. Kaikille vastaamatta jättäneille lähetettiin uusintakysely, josta vastauksia saatiin 496. Kokonaisotokseksi tuli siten 944 lomaketta (29,06 %) eli odotettu postikyselylle tyypillinen lukumäärä.

Tässä yhteydessä on kuitenkin syytä jo todeta, että tutkittavien tapausten eli linkkien (tieosuuksien) määrä, joka on tämän tutkimuksen analyysipohjana, nousee lähes viiteen tuhanteen. Aineiston luotettavuus saavuttaa siten varsin korkean tason etenkin kun vastaajat ovat yleensä vastanneet kysymyksiin asiallisesti. Karttamerkinnot on tehty lähes poikkeuksetta huolellisesti ja esiin nousi myös sellaisia matkailullisesti vetovoimaisia tieosuuksia, joita kysymyslomakkeen karttaan ei ollut lainkaan merkitty.

Tutkimuksen kontrollikysymys osoitti, että matkailijat olivat lähes poikkeuksetta liikkuneet laajalti Suomen eri alueilla. Varsinaista analyysiä varten karsittiin

pois ne vastaukset, jotka kattoivat liian pitkiä tieosuuksia siten hämärtäen analyysiä. Mainitut vastaajat eivät olleet selvästikään mieltäneet kysymyksiä oikein, vaan ovat ikään kuin suoralta kädeltä pyrkineet määrittämään kokonaisia matkailuteitä. Puutteellisimmat vastaukset saatiin avoimiin kysymyksiin, mutta näistäkin kyettiin suodattamaan selviä tuloksia matkailuteiden suunnittelun pohjaksi.

Asiantuntijakysely, joka kohdistui tieviranomaisiin (Tielaitoksen piirit, yhteensä 13 kpl) ja valtakunnallisen matkailuorganisaation (Suomen Matkailuliitto) matkailuyhdistyksiin (yhteensä 34 kpl), tapahtui saman lomakkeen avulla kuin matkailijakyselykin. Tielaitoksen piireiltä saatiin yhtä lukuunottamatta kaikilta vastaukset. Suomen Matkailuliiton matkailuyhdistysten vastausprosentti jäi alle 50 %:n kun vastauksia palautettiin kaikkiaan 15 kappaletta. Tutkimuksen analyysiä ajatellen saatiin edelliset aineistot yhdistämällä kuitenkin riittävä peitto koko maahan. Kuten myöhemmin ilmenee, mainittua aineistoa käytettiin vain varsinaisen kyselyn tukena.

3.3 Tutkimuksessa sovellettu tieverkko

Tämä tutkimus kohdistuu Suomen tiestöön kahdella tavalla:

Empiirisessä kyselyssä periaatteessa kaikki tiet tulevat kysymykseen, joskin kysymyslomakkeen karttaan on merkitty näkyville vain "päätieverkko" eli moottoritiet, valta- ja kantatiet sekä eräät muut tärkeiksi katsotut yhteydet etenkin Pohjois-Suomessa. Tarkoitus kuitenkin oli, että vastaajat voivat täydentää karttaa sen mukaan kuin heidän vetovoimaisina pitämiään tieosuuksia ei siihen ollut merkitty. Tämä menettely oli tarkoituksenmukaista, jottei kartta olisi muodostunut liian vaikeaselkoiseksi. Toteutettu kysely osoitti, että ratkaisu oli toimiva, sillä vastaajat toivat esille useita, suuriakin frekvenssejä saavia "uusia" teitä tai tieosuuksia.

Teiden kvalitatiivisessa analyysissä keskityttiin lähdeaineiston mukaiseen tiestöön, joka valtaosin vastasi empiirisen kyselyn tieverkkoa. Lisäksi tutkittiin erikseen matkailupalvelujen esiintyminen myös muilla kyselykarttaan merkityillä teillä (kts.läh.lukua 5).

4 EMPIIRISET ANALYYSIT

Edellä on (kohdassa 3.1.) jo käsitelty empiirisen aineiston keruuta ja otoskokoa. Myöskin on todettu, että saatu aineisto käsitti kaikkiaan lähes 4800 mainintaa vetovoimaisista tieosista eli linkeistä. Koska perusjoukkoina on käsitelty Autoliiton ja SF-Caravanin jäsenistöjä, tarkastellaan seuraavassa molempien otosryhmien tuottamia tuloksia ensin erikseen, minkä jälkeen niitä

vertaillaan keskenään, jotta voitaisiin muodostaa kokonaiskuva automatkailijoiden käsityksistä Suomen matkailuteistä. Saatua tulosta tarkastellaan sitten suhteessa asiantuntijakyselyn tuloksiin.

4.1 Teiden matkailukäyttäjät: Autoliiton jäsenet

Kartassa 1 esitetään kooste Autoliiton jäsenkyselyn tuloksista kaikkien niiden vastausten osalta, joissa vastaaja oli esittänyt 1-15 linkin kokonaisuuksia käsityksensä vetovoimaisista tieosuuksista. Tieosuuksien vetovoimaisuus on kartalla kuvattu sekä volyyminä (mainintojen runsaus) että värein (tieosan matkailullinen luonne). Täten saadaan havainnollinen kuva vetovoiman tiekohtaisesta vaihtelusta ja mahdollisten matkailuteiden olemassaolosta. Tieosuuksien vetovoiman luonne on kartassa määritelty seuraavasti: Jos jokin vetovoiimatekijöistä (luonto, kulttuuri, palvelut) saa vähintään 50 % kaikkien a.o. tieosuutta koskevien mainintojen summasta, merkitään tieosuuden vetovoima kyseisellä tunnuksella (tieosuus on siten esimerkiksi luontopainotteinen). Mikäli näin selvää vetovoimatyyppiä ei ole, tieosuus merkitään monipuoliseksi.

Yleishavainto on, että vetovoimaisimmat tieosuudet sijaitsevat toisaalta järviolueella, toisaalta maan reuna-alueilla. Ne muodostavat eräissä tapauksissa eräänlaisia "käytäviä", joissa kulkee ikään kuin rinnakkain vaihtoehtoisia reittejä. Yksittäisistä tieosista ykköseksi nousee vastaajien käsityksen mukaan Parikkalan ja Savonlinnan väli eli klassisen suomalaisen matkailumaiseman halki johtava Punkaharjun tie (124 mainintaa tässä aineistossa). Siihen liittyvä Imatran-Parikkalan linkki saa toiseksi korkeimmat arvot (100 mainintaa). Suosituimpia tieosuuksia ovat lisäksi etenkin seuraavat:

- Lappeenranta-Imatra
- Joensuu-Ilomantsi
- Ilomantsi-Lieksa
- Ruovesi-Virrat
- Kitee-Joensuu
- Jyväskylä-Vaajakoski
- Muonio-Palojoensuu
- Palojoensuu-Kilpisjärvi
- Ivalo-Inari
- Inari-Kaamanen
- Utsjoki-Karigasniemi

Kohtalaisesti mainintoja ovat saaneet vielä useat kymmenet tieosuudet, joita on mm. Saimaan alueella, Tampereen-Ruoveden seudulla, Päijänteen seudulla, Hämeenlinnan-Tampereen alueella, itäisellä rajaseudulla sekä Lapissa. Rannikoilla kiinnittävät huomiota lähinnä reitti Helsingistä Hankoon, Kokkolan-Raahen väli sekä Turusta lähtevä saaristotie.

Suhteellisen heikosti ovat aineistossa edustettuina tiet, jotka johtavat:

- Pohjanmaan rannikolta Suomenselän ylitse järviolueelle ja Itä-Suomeen,
- etelä- ja lounaisrannikolta järviolueelle
- järviolueelta Oulun kautta Lappiin
- Metsä-Lappiin tai kulkevat sen kautta.

Kun tämän aineiston perusteella muodostetaan alustava käsitys matkailuteistä, on otettava huomioon ensi sijassa pitkät ja yhtenäiset vetovoimaiset tiejaksot. Tällaiseksi jaksoksi on katsottavissa myöskin vetovoimainen tiekokonaisuus, joka satunnaisesti "katkeaa" lyhyiden, attraktioiltaan vaatimattomien tieosien vuoksi.

Seuraavassa esitellään tärkeimmät reitit, joilla matkailutiekokonaisuuksia näyttää olevan rajattavissa edellyttäen, että muu tutkimusaineisto on samansuuntaista:

- 1) Turku-Salo-Tammisaari-Helsinki-Porvoo-Kouvola-Lappeenranta-Parikkala-Savonlinna-Kitee-Joensuu-Ilomantsi-Lieksa-Kuhmo-Suomussalmi-Hossa-Kuusamo-Ruka-Salla.

Tämän Kulttuuri-Suomen ytimen ja eteläisen rannikkoalueen kautta johtavan "matkailukäytävän" perusreitti kulkee Saimaan seudun läpi vaara-alueelle ja napapiirille asti itärajan tuntumassa. Perusreitit ympärillä polveilee useita suosittuja tieosuuksia ja Kouvolan jälkeen hahmottuu ainakin yksi selkeä matkailutievaihtoehto edelläkuvatulle linjaukselle. Tämä hakeutuu Mikkelin kautta Savonlinnaan ja Joensuusta Nurmekseen (joko Lieksan tai Kolin kautta) sekä edelleen Sotkamoon (mm. Vuokatille), Kajaaniin ja viitostietä Kuusamoon ja Kemijärvelle.

Vaikuttaa ilmeiseltä, että näinkin pitkä perusreitti vaihtoehtoinen on jaettavissa useaksi (kolmeksi tai neljäksi) matkailutiekseksi, koska matkailumaantieteellinen ympäristö on hyvin erilainen reitin eri osissa. Erotettavissa olisivat esimerkiksi rannikkotie, Saimaan alueen tie sekä vaara-alueen tie. Rannikkotiehen liittyisi saumattomasti Turun-Saaristomeren tie (Turku-Parainen-Nauvo-Korppoo). Monet vastaajat ovat mieltäneet rannikkotien jatkuvan Turun seudulta autolauttayhteytenä aina Maarianhaminaan asti.

2) Järvialueen keski- ja länsiosan tiet

Nämä ovat teitä, jotka alkavat käytännössä pääkaupunkiseudulta mutta jotka vetovoima-arvioinnissa nousevat selvimmin esiin vasta suunnilleen Salpausselkä-vyöhykkeeltä lukien. Eräänlaisena napanuorana erottautuu Lahden-Jyväskylän väli, jota yhdistää kaksi vetovoimaista valtasuonta:

-Lahti-Vääksy-Sysmä-Luhanka-Korpilahti-Jyväskylä sekä

-Lahti-Heinola-Lusi-Joutsa-Jyväskylä

Kolmas, heikompi suoni noudattelee nelostietä Päijänteen länsipuolella. On kuitenkin mielenkiintoista havaita erityisen Päijänteen saaristotien hahmottuminen omaksi matkailutiekokonaisuudekseen, joka on selvästi Päijänteen länsipuolista vaihtoehtoa voimakkaampi. Toinen mielenkiintoinen piirre on välin Jyväskylä-Hankasalmi-Suonenjoki-Kuopio vetovoimaisuus, joka hieman heikentyneenä ulottuu lisaalmeen asti. Näyttää siltä, että Päijänteen saaristotie (vaihtoehtoisesti Päijänteen itäpuolinen tie) yhdessä Suonenjoen kautta kulkevan tien kanssa ovat omiaan niille matkailijoille, jotka hakeutuvat järvialueelle ja edelleen sen kautta Pohjois-Suomeen. Nelostien vetovoima rajoittuu selvimmin välille Jämsä-Viitasaari.

Läntisellä järvialueella on hyvin vetovoimainen tieosuus Hämeenlinna-Tampere-Orivesi-Ruovesi-Virrat, jota jatkettaessa tapahtuu selvää heikkenemistä Seinäjoen-Lapuan suuntaan sekä myös Hämeenlinnan-Helsingin suuntaan. Virroilta pohjoiseen kulkeva reitti (Ähtäri-Lapua) saa kuitenkin sen verran mainintoja, että osa matkailijoista ilmeisesti hakeutuu tätä kautta itäisen vaihtoehdon vastapainoksi länsirannikolle ja edelleen pohjoiseen. Joka tapauksessa Virrat ja Jyväskylän yhdistää suosittu, Keuruun kautta kulkeva tie. Tämä liitettynä Jyväskylän-Suonenjoen-Kuopion reittiin muodostaa erittäin vetovoimaisen poikittaisen matkailutiemahdollisuuden.

Muita järvialueen poikittaisia vetovoimateitä ovat Mikkelin-Savonlinnan väli sekä Mikkelistä Anttolan ja Puumalan kautta Imatralle. Jälkimmäiseen sisältyy tunnettu Lietveden maisematie. Huomio kiinnittyy vielä reittiin Tampere-Kangasala-Lahti-Kouvola, joka reunustaa kaaren tavoin eteläistä järvi-aluetta ja kulkee luonnonkauniiden harju- ja järvimaisemien kautta, osittain Salpausselkää pitkin. Tämä kaarihan jatkuu edelläkuvattuna Saimaan etelärantaa ja Salpausselkää noudattelevana hyvin vetovoimaisena tienä, jota jo edellä kuvattiin. Periaatteessa olisi siis aineksia laajaan, kaaren muotoiseen, hyvinkin yhdenmukaiseen matkailutiehen välillä Tampere-Joensuu. Tällä tiellä yhdistyy mm. kaksi suomalaisen matkailumaiseman peruselementtiä: järvi-alue ja Salpausselkä.

3) Länsirannikko

Länsirannikkoa myötäilevä tie ei tämän aineiston perusteella ole kokonaisuutena erityisen vetovoimainen. Painopiste on Kokkolan-Kalajoen-Raahen välillä, mistä käsin mielenkiintoa riittää lähinnä Pietarsaareen ja Uuteenkaarlepyyhyn asti, joskin osittain Larsmon saaristoreitin kautta. Myös Turun ja Porin välinen tieosuus saa jonkin verran mainintoja.

4) Lappi

Edellä ensimmäisenä kuvattu perusreitti ulottuu Lapin lääniin Sallaan ja Kemijärvelle. Suuressa osassa muuta Etelä-Lappia teiden vetovoima ei juuri korostu. Jopa läpikulkumatkailussa tärkeän nelostien osuus Sodankylään asti osoittautui vetovoimaltaan heikoksi.

Yksittäisistä tieosuuksista suosituimmat olivat Ivalo-Inari sekä Palojoensuu-Kilpisjärvi. Lähes saman verran mainintoja saivat välit Utsjoki-Karigasniemi, Inari-Kaamanen ja Muonio-Palojoensuu. Kaiken kaikkiaan, Lapissa erottuu kaksi perusreittiä. Toinen on tunnettu Neljän tuulen tie Tornio-Kilpisjärvelle, toinen Sodankylän-Utsjoen-Nuorgamin tieosuus. Näiden rinnalle nousee kuitenkin Tenojoen tie (Angeli-Karigasniemi-Utsjoki-Nuorgam), jonka pohjoisin linkki yhtyy edellämainittuun perusreittiin. Muista Lapin teistä mainintoja saivat etenkin Kaamasen-Sevettijärven-Näätämon tie mutta myös eräät muut. Poikkataisen matkailutien aineksia näyttää olevan Muonio-Kittilä-Pokka-Inari-erämaatiellä sekä myöskin tiellä Muonio-Kittilä-Sodankylä-Pelkosenniemi-Kemijärvi. Oikotie Lappiin Ranuan kautta Rovaniemelle ei osoittautunut vetovoimaiseksi, ehkä vastoin ennako-odotuksia.

5) Valtakunnallinen matkailutie

Ruotsissa on kehitelty ajatusta erityisestä Ruotsitiestä (Sverigevägen) (Sveriges Turistråd, Rapport 1988:2), joka johtaa valtakunnan tärkeimpien matkailualueiden kautta. Vastaavanlainen Suomitie olisi ajateltavissa tämän aineiston perusteella. Eri tieosuuksien saamien vetovoimafrekvenssien mukaisesti se voisi johtaa etelärannikolta (Turusta, Hangosta tai Helsingistä) Nuorgamiin yhdistämällä edelläkuvatun perusreitit (n:o 1) ja Sodankylän-Nuorgamin reitin linkin Kemijärvi-Sodankylä avulla. Harkittavissa olisi myös ajatus kahdesta valtakunnallisesta matkailutiestä, jolloin toinen vaihtoehto koostuisi lähinnä yhdistelmästä Helsinki-Lahti-Jyväskylä-Suonenjoki-Kuopio-Kajaani-Oulu-Tornio-Kilpisjärvi. Tässä vaihtoehdossa kulku kävisi varsinaisen järvialueen halki ja siihen sisältyisivät myös Suomen korkeimmat tunturialueet sekä osia Pohjanmaasta. Voitaneen myös ajatella, että mainitut kaksi Suomitietä menisivät Pohjois-Suomessa ristiin. Tällöin idän kautta kulkeva

perusreitti (n:o 1) jatkuisi Sodankylästä Kittilään, Muonioon ja Kilpisjärvelle ja läntinen vaihtoehto jatkuisi Sodankylästä Ivaloon, Utsjoelle ja Nuorgamiin.

Vertailu tieyhdistysten matkailuteihin

Edellä on mainittu, että Suomessa markkinoidaan ns. matkailuteitä lähinnä erityisten tieyhdistysten tai epävirallisempien elinten toimesta. Näitä teitä on kaikkiaan 15 kpl ja ne ovat seuraavat:

- 1) Vihreä linja (Vaasa-Seinäjoki-Jyväskylä-Lappeenranta)
- 2) Vaihtoehto pohjoiseen (Tampere-Mänttä-Kaustinen-Kokkola)
- 3) Runon ja rajan tie (Lappeenranta-Ilomantsi-Lieksa-Suomussalmi)
- 4) Länsirannikon tie (Maarianhamina-Turku-Vaasa)
- 5) Viitostie (valtatie n:o 5 Hki-Kemijärvi sekä sen jatkoyhteys Sodankylään)
- 6) Järvi-Suomen tie (Pori-Kankaanpää-Virrat-Jyväskylä-Joensuu-Ilomantsi)
- 7) Sininen tie (Mo i Rana-Umeå-Vaasa-Viitasaari-Kuopio-Joensuu-Värtsilä)
- 8) Polartie (Bodö-Skellefteå-Pietarsaari-Kalajoki-Kajaani-Kuusamo-Rovaniemi-Kittilä-Kilpisjärvi)
- 9) Oikotie Lappiin (Kajaani-Pudasjärvi-Ranua-Rovaniemi)
- 10) Jäämerentie (The Arctic Road)(Rovaniemi-Utsjoki)
- 11) Pyhän Henrikin pyhiinvaellustie (Turku-Kokemäki)
- 12) Karoliinien reitti (Vaasa-Seinäjoki-Virrat-Tampere; jatkuu Vaasasta Ruotsin puolelle)
- 13) Kolmioreitti (Hki-Turku-Tampere)
- 14) Etelärannikon reitti (Helsinki-Naantali)
- 15) Neljän tuulen tie (Tornio-Enontekiö)

Tämän tutkimuksen empiirisen aineiston mukaan edellämainituista teistä vain muutama on selvästi vetovoimainen. Lähinnä tulevat kysymykseen Runon ja rajan tie, Jäämerentie, Viitostie ja Etelärannikon reitti, jossakin määrin myös Polartie ja Kolmioreitti. Tämäkään ei vielä välttämättä merkitse sitä, että empiirinen aineisto oikeuttaisi juuri kyseisten tiekombinaatioiden tulkitsemisen matkailuteiksi. Esimerkiksi Kolmioreitin eri tieosuudet eivät muodosta tieverkossa erottuvaa omaa kokonaisuuttaan. Matkailuteitä määriteltäessä ja profiloitaessa saattaisi olla perusteltua liittää Kolmioreitin osat laajempiin matkailutiekokonaisuuksiin.

Vertailu valtateihin

Suomen yleisten teiden koko pituus on nykyään 76 400 km, joista pääteiksi luokitellaan 11 500 km. Tieverkon runkona ovat valtatie, joita on yhteensä 21 kpl. Valtatiestön keskeinen funktio on jokapäiväisen henkilö- ja tavaraliikenteen välittäminen tärkeimpien keskusten ja talousalueiden välillä. Matkailun näkökulmasta niillä on merkitystä ensisijaisesti ainakin läpikulkumatkailulle,

koska niiden kautta on normaalisti suurimmat yhteydet tärkeimpien lähtö- ja kohdealueiden välillä. Sitävastoin on olettavissa, että valtateiden rooli kiertomatkoissa jää vaatimattomaksi, sillä suoraviivaiset valtavyöhykkeet usein suorastaan karttavat vetovoimakohteita eikä niiden linjauksessa ole aina annettu erityistä painoa maisemallisille arvoille. Silti poikkeuksiakin on pidettävä todennäköisinä sen vuoksi, että perinteinen suomalainen matkailumaisema on tavallaan ohjannut koko tieverkon syntyä ja kehitystä, mukaan lukien valtatie. Esimerkiksi valtatie hakeutuminen Salpausselälle, järvi-alueita sivuavalle reitille on ollut tarkoituksenmukaista monestakin syystä (tienrakennusmateriaali, maaperän laatu työn suorittamisen ja tien kunnossapysyvyyden kannalta, asutuksen ja siten kuljetustarpeen sijainti harjuvyöhykkeellä yms.). Samalla kun on saavutettu käytännön etuja, on itse asiassa rakennettu maisemateitä, tulevia matkailuteitä.

Empiirinen aineisto tuo esiin molemmat edelläkuvatut puolet, joita seuraavassa lyhyesti kuvataan tiekohtaisesti:

-Valtatie n:o 1 (Helsinki-Turku). Pääosa vetovoimasta jää vanhalle rannikotielle eli ns. Kuninkaantielle. Kuitenkin Turku-Salo-väli osoittautuu vetovoimaiseksi kuten lievemmin myös Salo-Vihti-Helsinki-väli.

-Valtatie n:o 2 (Helsinki-Pori). Tämä tie ei osoittaudu vetovoimaiseksi tällä aineistolla.

-Valtatie n:o 3 (Helsinki-Tampere-Vaasa). Edellä on jo todettu tieosuuden Hämeenlinna-Tampere vetovoimaisuus, mutta muuten vetovoima jää vähäiseksi.

-Valtatie n:o 4 (Helsinki-Lahti-Jyväskylä-Oulu-Rovaniemi-Ivalo-Karigasniemi). Tämä pitkä valtatie on vetovoimainen sekä järvi-alueella että Lapissa Sodankylän-Karigasniemen välillä. Heikoin osuus on Viitasaarelta Ouluun.

-Valtatie n:o 5 (Helsinki-Lahti-Mikkeli-Kuopio-Kajaani-Kuusamo-Kemijärvi). Pääosa viitostiestä on vetovoimaista, mutta karua Suomenselkää ylittävä väli Iisalmi-Kajaani ei ole attraktiivinen. Suomalaisen matkailumaiseman perustyyppit (järvi-alue, vaara-alue, tunturit) on löydettävissä tien varrelta.

-Valtatie n:o 6 (Helsinki-Koskenkylä-Kouvola-Lappeenranta-Joensuu). Edellä todettiin, että tämä tiejakso on pääosin varsin vetovoimainen.

-Valtatie n:o 7 (Helsinki-Koskenkylä-Kotka-Vaalimaa). Tien vetovoima keskittyy lähinnä vain kuutostien kanssa yhteiselle alkuosuudelle.

-Valtatie n:o 8 (Turku-Pori-Vaasa-Oulu). Pitkän läntisen rannikkotien vetovoima osoittautui suhteellisen vaatimattomaksi ja vahvimmat osuudet ovat Uusikaarlepyy- Kokkola-Raahe sekä Turku-Rauma-Pori. Kaikki osuudet saivat kuitenkin mainintoja.

-Valtatie n:o 9 (Turku-Tampere-Jyväskylä-Kuopio). Merkittävää vetovoimaa on tieosuuksilla Tampere-Orivesi, Jämsä-Jyväskylä (yhteinen osuus nelostien kanssa) ja erityisesti Jyväskylä-Suonenjoki-Kuopio (pohjoisin osuus yhteinen viitostien kanssa). Kaikki osuudet saivat mainintoja.

-Valtatie n:o 10 (Turku-Forssa-Hämeenlinna-Tuulos). Tätä tietä matkailijat eivät näytä löytäneen.

-Valtatie n:o 11 (Pori-Tampere). Ei mainintoja.

-Valtatie n:o 12 (Tampere-Lahti-Kouvola). Koko tie on jossakin määrin vetovoimainen.

-Valtatie n:o 13 (Kokkola-Jyväskylä-Mikkeli-Lappeenranta). Viistoon Suomen poikki kulkeva valtatie jakautuu kahteen erilaiseen jaksoon. Pohjoisosa Kokkolasta Äänekoskelle ei ole saanut mainintoja tällä aineistolla mutta muilta osin vetovoimaa on, joskin korkeimmat arvot esiintyvät niillä lyhyillä tieosilla, jotka ovat yhteisiä muiden valtateiden kanssa.

-Valtatie n:o 14 (Mikkeli-Savonlinna-Särkisalmi) on Suomen vetovoimaisimpia pääteitä, ja tässä suhteessa paras tieosuuskin (Punkaharjun tie) voidaan valtatiehen oikaisusta huolimatta lukea tien n:o 14 vetovoimatekijäksi.

-Valtatie n:o 15 (Kouvola-Ristiina-Mikkeli) on merkittävän vetovoimainen. Se kulkee mm. Valkealan luonnonkauniin erämaa-alueen halki. Pohjoisosa yhtyy valtatiehen n:o 13.

-Valtatie n:o 16 (Vaasa-Lapua-Kyyjärvi). Ei mainintoja.

-Valtatie n:o 17 (Kuopio-Joensuu). Tie on todettavissa jossakin määrin vetovoimaiseksi.

-Valtatie n:o 18 (Joensuu-Kajaani). Tie on merkittävän vetovoimainen varsinkin Joensuun-Nurmeksien ja Kajaanin-Sotkamon välillä.

Valtatie n:o 19 (Iisalmi-Pulkkila). Ei mainintoja.

Valtatie n:o 20 (Oulu-Kuusamo). Mainintoja on vain itäiseltä osuudelta (Taivalkoski-Kuusamo).

Valtatie n:o 21 (Tornio-Kilpisjärvi) on kauttaaltaan Suomen vetovoimaisimpia valtateitä, jonka varrella vuorottelevat joki- ja koskimaisemat, metsäiset vaarat ja maan komeimmat tunturialueet.

Edellä esitetystä katsauksesta ilmenee, että muutamia valtateitä voitaisiin perustellusti tulkita matkailuteiksi tässä tutkimuksessa käytetyn määritelmän mukaan. Tämä on sikäli myönteinen havainto, että valtatie ovat laadultaan, palveluiltaan ja ajo-ominaisuuksiltaan ikäänkuin valmiimpia palvelemaan matkailijoita kuin monet muut tiet, joiden palveluvarustus todettiin monissa avoimien kysymysten vastauksissa puutteelliseksi. Toisaalta valtatieverkkoa kuormittaa vilkas, ajoittain ruuhkainen tavara- ja henkilöliikenne, johon matkailuliikenteen tulee sopeutua.

Todettakoon, että TVH:n esityksen (1989) mukaan Suomen tieluokitus uudistetaan muodostamalla ns. päätieverkko, jossa tiet jaetaan kolmeen luokkaan: valtakunnan tason pääteihin, seudullisen tason teihin ja paikallisiin teihin (Suomen Kunnallislehti 1/1990, s. 23). Tässä yhteydessä moottoriteiden ja moottoriliikenneteiden määrä tulee kasvamaan suunnitelmassa esitettyyn tavoitevuoteen 2030 mennessä, millä on vaikutuksensa myös nykyisiin valtateihin. Missä määrin nämä muutokset vaikuttavat teiden attraktiivisuuteen, on vielä vaikea arvioida. Joka tapauksessa on selvää, että valtaosa tiemäärärahoista kuluu päätieverkon kehittämiseen, Tiehallituksen suunnitelmiin mukaan päätieverkkoon pitäisi sijoittaa 20 seuraavan vuoden aikana 32 mrd mk, mistä yli kolmannes moottoriteihin. Olisikin tärkeää varmistaa, että riittävästi varoja voitaisiin kohdentaa nimenomaan myös matkailullisesti vetovoimaisimpiin teihin sekä päätieverkossa että sen ulkopuolellakin.

Vertailu Eurooppa-teihin

Pohjois-Euroopan uuden E-tienumeroinnin mukaan Suomen kautta kulkee tai Suomeen ulottuu kuusi Eurooppatietä:

E4 (Tornio-Kemi). Eurooppa-nelonen katkeaa epäedullisesti Pohjanlahden perukkaan ja kattaa lyhyen välin, joka vilkkaasta kauttakulkumatkailustaan huolimatta ei ole tienä erityisen vetovoimainen.

E8 (Tornio-Kilpisjärvi) kulkee suosittua valtatieä pitkin.

E12 (Vaasa-Helsinki) = valtatie 3 (kts. edellä).

E18 (Naantali/Turku-Helsinki-Vaalimaa) = valtatie 1+7 (kts. edellä).

E63 (Turku-Tampere-Jyväskylä-Kuopio-Kuusamo-Sodankylä) = valtatie 9+5/
kts. edellä + jossakin määrin vetovoimainen tieosuus Kemijärvi-Sodankylä.

E75 (Helsinki-Oulu-Kemi-Rovaniemi-Utsjoki)= nelostie/kts. edellä + hyvin vetovoimainen tieosuus Kaamanen-Utsjoki.

Eurooppateiden asemointi mahdollisesti perustettavaan matkailutieverkkoon on harkittava erikseen analysoimalla niitä seikkoja, jotka tekevät tien attraktiiviseksi ulkomaalaisten matkailijoiden silmissä. Tällöin on otettava huomioon myös ne tiestön päätelinkit (Helsinki, Turku, Vaasa, Tornio, Kilpisjärvi, Karigasniemi ym.), joiden kautta ulkomaalaiset matkailijat saapuvat maahan. Kyselyn yhteydessä monet vastaajat kiinnittivät tähän huomiota merkiten vetovoimaisten tieosuuksien jatkumisen rajan toiselle puolelle (esim. Maarianhamina-Tukholma, Kilpisjärvi-Narvik).

4.2 Teiden matkailukäyttäjät: SF-Caravanin jäsenet

Karttaan 2 on merkitty SF-Caravanin jäsenotannon tulokset vastaavasti kuin edellä Autoliiton jäsenten osalta.

Koska empiirinen aineisto oli tässä tapauksessa määrällisesti puolta (laskettuja linkkejä n. 1500 kpl) pienempi, ei vetovoimainen tieosuus nouse esiin yhtä näkyvästi kuin Autoliiton jäsenten kyselyssä. Seuraavassa keskitytäänkin tulkitsemaan tuloksia pitäen silmällä toisaalta sitä, missä määrin tämä aineisto tukee laajempaa Autoliiton jäsenotannon aineistoa, toisaalta sitä, onko "karavaanareilla" mahdollisesti tiettyjä omia preferenssejään reittien suosioon nähden.

Yleisjakoumassa ei ole todettavissa eroja Autoliiton jäsenten kyselytulokseen nähden. Myöskin vetovoimaisimmat tieosuudet ovat suunnilleen samat. Etelä- ja lounaisrannikon tieosuudet eivät kuitenkaan juuri saaneet mainintoja. Tosin Hankoniemen tie erottautuu joukosta. Näin ollen edellä esitetty "matkailukäytävä" erottautuu lähinnä Lappeenrannan-Kuusamon välillä ja sen perusreitti on seuraava:

Lappeenranta-Savonlinna-Kitee-Joensuu-Ilomantsi-Lieksa-Nurmes-Kuhmo-Suomussalmi-Hossa-Kuusamo.

Yllämainitun perusreitit heikoimmat linkit ovat Savonlinna-Kitee ja Nurmes-Kuhmo. Itse asiassa Parikkalan-Savonlinnan väli, joka on kaikkein suosituin, liittyy erillisenä "sivuhyppynä" perusreittiin, joka muutoin kulkee Parikkalasta Kiteelle.

Muutkin perusreitit vaihtoehdot on erotettavissa kartalta, ja saatu aineisto ei siten ole miltään osin ristiriidassa Autoliiton jäsenotannon aineiston kanssa vaan tukee sitä.

Järvialueen keski- ja länsiosassa vahvimmat reitit ovat Orivesi-Ruovesi-Virrat sekä Mikkeli-Puumala-Imatra, jotka todettiin hyvin vetovoimaisiksi myös edellä. Jossakin määrin poikkeavaa on sitävastoin nelostien korostuminen SF-Caravanin jäsenten vastauksissa aina Viitasaaren korkeudelle asti. Kouvolan-Mikkelin välin vetovoima näkyy myös tässä aineistossa samoin kuin eräiden muiden lyhyempien tieosien suosio.

Länsirannikolla mainintoja saa lähinnä Vaasan-Kalajoen rannikkotieosuus, mikä tukee edelläsaatuja tuloksia.

Lapissa erottuvat länsirajaa noudatteleva tie sekä Päälaen tiet samaan tapaan kuin Autoliiton jäsenten aineistossakin. Sensijaan muu osa Pohjois-Suomea jää vaatimattomaksi, joskin huomion arvoisia ovat tieosuuden Pudasjärvi-Ranua-Rovaniemi saamat vetovoimaisuusmaininnat.

Yhteenvetona voidaan todeta, että jos SF-Caravanin jäsenotannan kyselytulos asetetaan päällekkäin Autoliiton jäsenten vastausaineiston kanssa, saadaan kokonaiskuva, joka varsin selkeästi toistaa sen, mitä Autoliiton jäsenten analyysitulokinnassa edellä jo yksityiskohtaisesti todettiin.

Aineistojen suuruuseron vuoksi ei ole selkeästi pääteltävissä, onko Autoliiton ja SF-Caravanin jäsenten "matkailukäyttäytymisessä" eroja. Vastauksista ilmeni kuitenkin, että SF-Caravanin jäsenistä vain harvat olivat tuoneet esiin kysymyslomakkeen kartan perustieverkosta poikkeavia vaihtoehtoja, kun taas Autoliiton jäsenet esittivät melko runsaasti sellaisia vetovoimaisia tieosuuksia, joita karttaan ei ollut merkitty.

4.3 Teiden matkailukäyttäjien analyysin arviointia

Kuten edellä on jo mainittu, tutkimuksen analyysissä käytettiin kaikkiaan lähes 5000 linkkiä vetovoimaisten tieosuuksien määrittämiseksi. Tämän lisäksi suoritettiin vielä täydentävä tarkistus niiden lomakkeiden osalta, joissa vastaajat olivat merkinneet liian pitkiä tieosuuksia ja ikään kuin suoralta kädeltä pyrkineet määrittämään kokonaisia matkailuteitä. Tarkistus ei tuonut esiin edellä esitetystä kokonaiskuvasta poikkeavia tuloksia, vaan tiheimmät frekvenssit tulivat samoille vetovoimaisille tieosuuksille. Niin sanottu Oikotie Lappiin Ranuan kautta sai muutaman maininnan samoin kuin Ahvenanmaan maakunta. Varsinaisessa tutkimusaineistossahan näitä ei koettu vetovoimaisiksi, toisin kuin etukäteen oli ehkä odotettu. Mainittuja pitkien tieosuuksien vastauksia hyödynnetään jonkin verran tutkimuksen synteesissä, kun vetovoimaisia tiekokonaisuuksia yhdistetään sellaisissa kohdin, joissa tien vetovoima tilapäisesti laskee tai sitä ei ole lainkaan.

Tutkimusaineisto käytiin läpi suuntaa antavasti myös siten, että vertailtiin, vaikuttiko asuinpaikka painottavana tekijänä vetovoimaista tieosuutta nimettäessä. "Kotiinpäin vetoa" ei voitu osoittaa, vaikka yksittäisissä vastauksissa oli joitakin mainintoja tieosuuksista vastaajan lähiseudulta, esimerkiksi vähän vetovoimaa omaavalta Pohjois-Pohjanmaalta. Voidaan tietysti ajatella niinkin, että mainitut useimmiten syrjäiset ja lyhyet tieosuudet voivat paikallisesti olla vetovoimaisia, mutta valtakunnallisesti niillä ei ole merkitystä. Vetovoima-analyysistä voidaan lopuksi todeta se, että vastauksissa tuotiin aivan oikein esiin myös näkökulma, jonka mukaan matkailutie ei katkea maan rajalla vaan se jatkuu vetovoimaisena jonkin toisen valtakunnan alueella.

4.4 Asiantuntijaorganisaatioiden näkemykset matkailuteistä

Tutkimuksen asiantuntija-analyysi kohdistui siis tieviranomaisiin eli Tielaitoksen tiepiireihin sekä Suomen Matkailuliiton matkailuyhdistykset, joista muodostuu koko maan kattava alueellinen matkailuorganisaatio. Kuten jo aiemmin on todettu, Tielaitoksen piireistä (yhteensä 13) vain yksi jätti vastaamatta. Suomen Matkailuliiton kaikkiaan 34:stä matkailuyhdistyksestä 15 vastasi kyselyyn. Vastauksia valtakunnallisesti tarkasteltaessa voidaan kuitenkin todeta, että Suomen Matkailuliiton matkailuyhdistystenkin vastaukset kattavat lähes 2/3 maamme pinta-alasta. Tämä johtuu siitä, että kyselyyn vastanneet olivat aluekooltaan suurimmasta päästä. Tiepiirien aineisto on lähes täydellinen ja yhdistämällä se edelliseen, saadaan täydellinen peitto.

Seuraavana esitettävä asiantuntija-aineistojen analyysi suoritetaan samanaikaisesti Tiepiirien ja Matkailuliiton matkailuyhdistysten vastauksia vertaillen mahdollisten poikkeamien löytämiseksi. Analyysin tuloksia tulkittaessa on otettava huomioon eri alueiden vertailuongelma, koska vastauksissa pyydettiin nimeämään vetovoimaisimmat tieosuudet jokaisen alueorganisaation alueelta, siis myös sellaisilta, jotka ehkä jo etukäteen tiedettiin valtakunnallisesti vähävetovoimaisiksi. Joissakin vastauksissa asiantuntijat ovat tosin kiinnittäneet tähän huomiota ja ovat itse tieosuuksia merkittäessään maininneet vetovoimaisuuden suhteellisuuden koko valtakunnan näkökulmasta. Yhdenmukaisuuden vuoksi tarkastelu suoritetaan saman suuraluejaon puitteissa kuin teiden matkailukäyttäjien analyysi.

Yleishavaintona voidaan todeta, että aineistosta nousevat selvästikin esiin samat tieosuudet, joita Autoliitto r.y:n ja SF-Caravan r.y:n jäsenet olivat ehdottaneet. Lisäpiirteenä mainitussa aineistossa on se, että asiantuntijat esittävät vetovoimaisiksi tieosuuksiksi enemmän pienehköjä ja useimmiten kantatiestöstä eroavia syrjäisiäkin linkkejä, joita ei välttämättä käytetä läpikulkuun. Tämä onkin ymmärrettävää, koska paikalliset asiantuntijat tuntevat oman alueensa koko maassa liikkuvaa matkailutiekäyttäjää

paremmin. Toinen ero liittyy edellisen kappaleen toteamukseen siitä, että sellaisiltakin alueilta (esim. Suomenselkä) esitetään vetovoimaisia teitä, joilta niitä ei matkailutiekäyttäjien analyysissä löytynyt.

1) Etelärannikko ja Salpausselän eteläpuoli

Eteläisellä rannikkoalueella ei tällä aineistolla saada näkyviin Kulttuuri-Suomen ytimen läpi kulkevaa "käytävää", vaan esiin nousevat enemmänkin yksittäiset pienehköt vetovoimaiset tieosuudet Turun seudulla ja läntisellä Uudellamaalla (esim. Järvenpää, Pernaja-Ruotsinpyhtää, Hamina-Klamila-Virojoki, Savitaipale-Taipalsaari-Lappeenranta jne.) Voitaneenkin ajatella, että nämä ehkä enemmän paikallista vetovoimaa omaavat tiet ikään kuin täydentävät varsinaisia valtakunnallisia matkailuteitä. Ne ovat matkailutien ulokkeita, sivuruotoja, joihin poiketaan tai joiden kautta kuljetaan maiseman, nähtävyyden tai kenties palvelun vuoksi.

2) Järvialueen keski- ja länsiosan tiet

Kyseisellä alueella Salpausselän pohjoispuolella nousee selvästi esiin sama tiejakso kuin matkailutiekäyttäjien analyysissä eli Lahden-Jyväskylän välinen Päijänteen itäpuolella Luhangan kautta kulkeva tiejakso. Aivan samoin vetovoimaiseksi osoittautuu Jyväskylästä Hankasalmen kautta Kuopioon ja siitä edelleen pohjoiseen jatkuva tieosuus. Varsinaisen nelostien vetovoima rajoittuu vain Jämsän-Jyväskylän välille. Vetovoimaisena pidetään nelostien suunnassa pohjoiseen kulkevaa ja tähän Konginkankaalle päättyvää Laukaan kautta kulkevaa tieosuutta. Tiepiirin vastauksissa nelostietä Pyhäjärven ja Kärsämäen välillä pidetään vetovoimaisena.

Läntisellä järvialueella vetovoimaiseksi tieosuudeksi osoittautuu jo aiemmin esitelty jakso Hämeenlinna-Tampere-Orivesi-Virrat, joka yhdistyy Jyväskylästä Keuruun kautta tulevaan tiehen. Näiden ilmeisten matkailuteiden liitännäisiä, eräänlaisia sivuruotoja (myös kauttakulkumahdollisuus) ovat esimerkiksi tieosuudet Tampere-Keikyä ja Tampere-Hämeenkylä Ikaalisten suuntaan sekä Suonenjoelta Rautalammin, Vesannon ja Keitelelen kautta Siilinjärven-Viitasaaren tiehen yhtyvä väli.

Saimaan alueelta vastauksia saatiin vain Tiepiireiltä. Alueen vetovoimaisin päätie on Mikkelin-Puumalan väli ja Savossa nelostie Varkaudesta Iisalmeen. Asiantuntijamaininnoissa esitetään päätiestöstä poikkeaviksi vetovoimateiksi Punkaharjun tietä välillä Tuunaansalmi-Punkasalmi sekä tieosia Sulkava-Vekara ja Mikkeli-Porrassalmi.

3) Länsirannikko ja Pohjanmaa

Mainitun alueen vastauksissa kiinnittää huomiota se, että Tiepiirien ja Suomen Matkailuliiton matkailuyhdistysten vastaukset eivät ole erityisen yhtenäisiä. Tiepiirien vastauksissa vetovoimaa saavat useimmiten syrjäiset suhteellisen lyhyet ja kantatiestöstä poikkeavat tieosuudet kuten esimerkiksi Vaasa-Björköby, Vaasa-Köklöt sekä Larsmon saaristoreitti, joka noteerattiin korkealle myös teiden matkailukäyttäjien analyysissä.

Tiepiirien vastauksissa tieosuus Kokkola-Kalajoki-Vihanti mainitaan vetovoimaiseksi. Mielenkiintoista näissä vastauksissa on se, että monet rannikolta sisämaahan Suomenselän suuntaan kulkevat tiet saavat mainintoja. Tällaisia osuuksia ovat muun muassa Kokkola-Teerijärvi-Kaustinen, Himanka-Kannus-Lestijärvi ja reitti Kalajoelta Ylivieskan ja Nivalan kautta nelostielle. Suomen Matkailuliiton matkailuyhdistysten ehdotuksissa mainitaan osittain sama vetovoimainen osuus, joka tosin Nivalasta suuntautuukin edellisestä poikkeavasti Kannuksen kautta Kokkolaan. Vaasan seudulla vetovoimateiksi katsotaan väli Vaasa-Ylistaro-Lapua-Kyyjärvi samoin kuin Vaasasta Kurikkaan ja Jalasjärvelle suuntautuvat tieosuudet. Kantatiestöstä poikkeavia välejä ovat Vaasa-Maalampi-Närpiö-Kristiinankaupunki ja Ylistaro-Oravainen Uudenkaarlepyyn eteläpuolella.

4) Itä-Suomi ja Lappi

Asiantuntijaorganisaatioiden vastaukset osoittavat, että Kaakkois- ja Itä-Suomen läpi kulkee selvä vaihtoehtoisten pohjoiseen suuntautuvien teiden "käytävä" samoin kuin aiemmin analysoidussa varsinaisessa tutkimusaineistossa (perusreitti n:o 1 Kiteeltä Pohjois-Suomeen). Joensuun seudulla esitetään perusreitit Kitee-Värtsilä-Illomantsi-Lieksa vaihtoehtoisiksi reittejä Kitee-Liperi-Polvijärvi-Koli-Lieksa. Kannatusta saa myös luoteinen suunta Outokumusta Nielsiään ja edelleen lialmeen. Suomen Matkailuliiton aluejärjestöjen mielestä vetovoimainen suunta on Kajaanista myös Utajärven kautta Ouluun ja edelleen Kemiin. Tämä reitti pohjoiseen jakaantuu Kemissä ikään kuin kahtia. Toinen suuntautuu Länsi-Lapin tiestöjä pitkin Kilpisjärvelle (myös Kautokeinin suunta) ja toinen Rovaniemen suuntaan, josta voidaan edelleen valita vaihtoehtoiset reitit pohjoiseen (nelostie tai Kittilän suunta). Asiantuntijakyselyjen perusteella Suomen päälaelta nousevat esiin jo aiemminkin vetovoimaisiksi todetut tieosuudet Ivalo-Inari-Kaamanen-Utsjoki sekä Tenonvarsitie Utsjoelta Karigasniemeen.

Tutkimuksen synteessissä suoritettavassa arvioinnissa (ehdotuksissa Suomen matkailuteiksi) voidaan edellä käsiteltyjä asiantuntijavastauksia käyttää teiden varsinaisen matkailukäyttäjien aineiston tukena. Jo tässä vaiheessa voidaan todeta, että molemmat vastausaineistot ovat selvästi päällekkäisiä. Mainitun

aineiston käyttöarvo korostuu erityisesti sellaisissa tapauksissa, joissa haetaan yhdistäviä linkkejä tilapäisesti heikentyneen vetovoiman alueilta. Yhteenvetona asiantuntijoiden vastauksista voidaan lopuksi todeta, että ne antavat matkailutieajatteluun lisäksi ikään kuin uuden paikallisen ja varsinaista valtakunnallista matkailutietä täydentävän ulottuvuuden.

4.5 Mielipiteet teiden matkailupalveluista

Matkailuteiden kehittämistarpeita ajatellen kysymyslomakkeessa tiedusteltiin myös mitä palveluja tien varrella pitäisi olla, jotta se täyttäisi matkailutielle asetettavat vaatimukset. Tienvarsipalveluiden tarkoituksenaahan on eri muodoissa palvella matkailijaa siten, että hän kokee tiellä liikkumisen miellyttäväksi ja helpoksi. Mainittuun kysymykseen oli vastattu lähes kaikissa lomakkeissa. Puutteellisimmat vastaukset saatiin avoimiin kysymyksiin, joissa tiedusteltiin millaisia kokemuksia matkailijat olivat saaneet liikkuessaan ulkomailta. Tämä johtuu luonnollisesti siitä, että yli puolet vastaajista ilmoitti, etteivät he olleet liikkuneet autolla ulkomailta. Monissa vastatuissa lomakkeissa oli kokemuksista kerrottu kuitenkin varsin seikkaperäisesti ja esiin nousi sellaisia tekijöitä, joita matkailuteitä suunnittelevien on syytä ottaa huomioon.

4.5.1 Palvelujen arviointi

Matkailutiekäyttäjät pitivät hyviä tienvarsipalveluja erittäin tärkeinä liikkumiseen kuuluvina elementteinä. Seuraavassa esitettävä palvelujen merkityksen arviointi perustuu teiden käyttäjien antamiin vastauksiin (vajaa 1000 lomaketta) kysymykseen kolme (ks. liite 2). Aineisto analysoitiin ensin erikseen Autoliiton ja SF-Caravanin jäsenten suhteen, koska oli jo ennakolta odotettavissa, että vastaukset saattavat poiketa toisistaan mainittujen ryhmien erilaisen liikkumistavan vuoksi. Vastauksista ilmeni, että Autoliiton jäsenistössäkkin on paljon matkailuvaunun käyttäjiä. Lopuksi aineistot yhdistettiin. Seuraavassa asetelmassa on esitetty kysytyjen 12 palvelumuodon tärkeysjärjestys pyöristettynä lähimpään prosenttiin.

palvelumuoto	Autoliiton jäsenet	SF-Caravanin jäsenet	Em:t yhteensä
viitoitus nähtävyyksiin	17 %	18 %	17 %
WC-palvelut	16 %	13 %	15 %
opastaulu (kartta)	14 %	14 %	14 %
jätteiden talteenotto	11 %	14 %	12 %
kahvio	12 %	4 %	10 %
penkki- ja pöytäryhmä	11 %	6 %	9 %
peseytymispaikka	6 %	11 %	8 %
uimaranta	4 %	6 %	5 %
keittokatos	3 %	1 %	3 %
sähköpiste	2 %	8 %	3 %
kioski	2 %	2 %	2 %
leikkipaikka	1 %	2 %	1 %
muu	1 %	1 %	1 %
yhteensä	100 %	100 %	100 %

Autoliitto r.y:n jäsenten kolme tärkeimmäksi arvostamaa palvelumuotoa olivat siis viitoitus tienvarsinähtävyyksiin, WC-palvelut ja opastaulu. Jätteiden talteenottopaikkoja, kahvilapalveluja ja penkki- ja pöytäryhmä pidettiin myös tärkeinä. Muista palvelumuodoista (13. muu, mikä?) selvästi eniten sai mainintoja yöpymiseen ja majoittumiseen liittyvät maininnat kuten esimerkiksi aamiaismajoitus ja ulkomaisten esikuvien tyyppiset majoitusmuodot kuten esimerkiksi Restel-hotellit ja Rastplatz leirintäalueet. Kunnollisia yöhuoltamoita ja riittävää määrää näköalapaikkojen läheisyyteen rakennettuja pysähdyspaikkoja pidettiin myös tärkeinä Autoliiton jäsenten antamissa vastauksissa.

SF-Caravan r.y:n jäsenet pitivät kaikkein tärkeimpinä suunnilleen samoja palveluja kuin Autoliiton jäsenet. Suurimmat erot mainittujen ryhmien vastauksissa tulivat näkyviin erityisesti kahviopalveluissa mutta myös penkki- ja pöytäryhmien osalta sekä WC-palveluissa, jotka ovat karavaanareille ymmärrettävästi vähemmän tärkeitä. Mainitulla matkailijaryhmällähän ovat kyseiset palvelut ikään kuin mukana matkailuvaunussa. Jälkimmäinen ryhmä tarvitsee puolestaan sähköpistettä huomattavasti enemmän kuin ilman yhdistelmää liikkuva matkailija. SF-Caravanin jäsenet toivoivat teiden varsille enemmän avarampia ja tiestä esimerkiksi metsäkaistaleella erotettuja rauhallisia levähdyspaikkoja samoin kuin jo edellä todettuja pysähdyspaikkoja tai levikkeitä sellaisiin kohtiin, jossa on nähtävyyksiä tai joista näköalat

avautuvat. Kemiallisen WC:n tyhjennyspaikat ja vaunun vedenottopaikat saivat myös lukuisia mainintoja.

Molemmat aineistot yhdistämällä tärkeimpänä palvelumuotona säilyy viitoitus tienvarsinähtävyyksiin. Seuraavina ovat WC-palvelut, opastaulut ja jätteiden talteenotto. Nämä neljä tärkeintä palvelumuotoa saavat lähes 60 % maininnoista. Lomakkeessa mainittujen palvelujen lisäksi esittivät molemmat ryhmät runsaasti huomautuksia, joissa todettiin, että esimerkiksi järviolueella liikuttaessa vesistöjen välittömästä läheisyydestä ei löydy pysähtymis-, pysäköimis- tai uimapaikkoja. Nämä vastaukset on syytä ottaa huomioon erityisesti kun ajatellaan tilannetta ulkomaisen matkailijan liikkumisen näkökulmasta ja sitä, että Suomen matkailuimago perustuu paljolti vesielementtiin.

Molemmissa aineistoissa tuotiin esiin myös toivomuksia, jotka liittyvät paikallisten tuotteiden helpompaan saatavuuteen kuten esimerkiksi koti- ja perinneruoka- sekä muiden ruokatavaroiden suoramyynti. Kioskien tarvetta pidettiin ehkä yllättävänkin vähäisenä. Niiden lukumäärähän on kasvanut varsin voimakkaasti vilkkaasti liikennöityjen teiden varsilla viime vuosina ja onpa yksi ulkomaalaisketjukin aikeissa laajentaa huomattavasti tätä palvelumuotoa. Matkailutiepalveluja kehitettäessä olisi ilmeisen järkevää liittää mainittujen myyntipisteiden yhteyteen myös muita matkailijoiden tärkeiksi kokemia palveluja kuten esimerkiksi opastusta, neuvontaa, jätteiden talteenottoa jne. Tiehallituksen suunnittelema täyden palvelun myyntipisteverkon rakentaminen lähinnä suurimpien pääteiden varsille on myös oikeansuuntaista kehitystä, koska matkailijat käyttävät alueelta toiselle siirtymiseen myös tiestön valtavyliä.

Matkailun edistämiskeskuksen tekemässä tutkimuksessa ulkomaisten lomamatkailijoiden kokemuksista Suomessa (MEK A:67 1990) todettiin, että autoilla liikkuvat ulkomaalaiset ovat suhteellisen tyytyväisiä maamme tienvarsiopasteisiin ja muihin palveluihin. Suoranaista vertailua tämän tutkimuksen tuloksiin ei voi tehdä erilaisen tutkimusasetelman vuoksi. Lisäksi ei varmuudella tiedetä esimerkiksi sitä poikkeavatko ulkomaalaisten reitinvalinnat kotimaan matkailijoiden käyttäytymisestä kuten voisi olettaa. Mainitusta tutkimuksesta ainakin ilmenee, että ulkomaalaiset ajavat varsin paljon sellaisia pääteitä, joita tämän tutkimuksen perusteella ei koettu lainkaan vetovoimaisiksi. Olkoonpa liikkuja minkämaalainen tahansa monipuoliset tienvarsiopastukset ovat tärkeitä matkailuteille. Tämän tutkimuksen kommentaarisahan ilmeni nimittäin, että ne ovat puutteellisimpia päätiestöstä poikkeavilla pienemmillä mutta silti vetovoimaisilla tieosuuksilla.

Asiantuntijoiden vastauksissa erottuivat kolmeksi tärkeimmäksi palvelumuodoksi viitoitus nähtävyyksiin tai muihin kohteisiin, opastus ja informaatiotaulut

sekä WC-palvelut eli aivan samat kuin matkailutiekäyttäjien vastauksissa. Puutteena pidettiin esimerkiksi sitä, ettei vetovoimaisten nähtävyyksien kuten luonnonkauniiden paikkojen läheisyydessä useinkaan ole kunnollisia pysähtymis- tai taukopaikkoja. Tähän seikkaanhan kiinnittivät huomiota myös varsin monet teiden käyttäjät kuten jo aiemmin on todettu.

4.5.2 Matkailijoiden kokemukset ja kommentit

Vastaajilta tiedusteltiin myös, millaisia myönteisiä kokemuksia heillä oli ollut ulkomaisista matkailuteistä ja niiden palveluista. Vastauksista ilmeni, että matkailijat olivat liikkuneet lähinnä Pohjoismaissa ja erityisesti Ruotsissa sekä Saksan Liittotasavallassa. Myös muista Euroopan maista oli jonkin verran kokemuksia.

Myönteisimmät kokemukset liittyivät opasteisiin, tiestön kuntoon, levähdyspaikkoihin, hyvään palveluun ja liikennekulttuuriin. Ulkomailla liikkuneet korostivat hyvien opasteiden ja viitoituksen tärkeyttä vieraassa maassa liikkuttaessa. Erytysmainintoja saivat riittävän ajoissa olevat ennakko-opasteet kohteisiin (nähtävyydet, huoltoasemat, majoituspaikat jne.) sekä selkeät kaupunkien läpiajo- ja kauko-opasteet. Ulkomaisten tiestön hyvään kuntoon kiinnitettiin erityisesti huomiota ja leveät pientareet koettiin myönteisinä. Väljät ja hyvällä mielikuvituksella suunnitellut rauhalliset levähdyspaikat, joissa on jätteiden talteenotto ja yöpymismahdollisuus saivat runsaasti positiivisia mainintoja.

Matkailutiepalveluihin oltiin lähes poikkeuksetta tyytyväisiä ja erityisesti kiitettiin ystävällistä suhtautumista ulkomaalaiseen matkailijaan. Palvelujen monipuolisuus (esim. peseytymismahdollisuus monilla huoltoasemilla) ja niiden saatavuus kaikkina viikonpäivinä ja kellonaikoina koettiin myönteiseksi. Joustava ja muutenkin hyvä liikennekulttuuri, yleinen siisteys sekä palvelujen kohtuulliset hinnat saivat paljon mainintoja.

Vastauksista kävi ilmi samoin kuin palvelujen arvioinnin yhteydessä (luku 4.5.1.), että SF-Caravanin ja Autoliiton jäsenet mainitsivat myönteisinä kokemuksina jonkin verran eri tekijöitä. Matkailuvaunulla liikkuvat kokivat myönteisinä muita enemmän esimerkiksi jätteiden (WC) talteenottoaikat ja väljät levähdyspaikat.

Kysyttäessä ulkomaisten palvelujen soveltamismahdollisuuksia Suomen oloihin, vastauksista ilmeni, että opasteiden, viitoituksen ym. informaation parantaminen on tarpeen matkailuteillä ja on sellaisenaan sovellettavissa Suomen oloihin. Palvelujen yleistä parantamista ja monipuolistamista pidettiin myös mahdollisena.

Asiantuntijoistakin melko monella oli kokemuksia ulkomailla liikkumisesta. Matkailutieviitoitus (nimet ja tunnukset) oli selvästi ohjannut mainittujen henkilöiden reitinvalintoja ja sitä pidettiin tärkeänä. Vastauksissa todettiin, että esimerkiksi yhtä suuren ja monipuolisen palveluvarustuksen järjestäminen maahamme ei ole mahdollista, koska meillä matkailijoiden liikennemäärät ovat suhteellisen vaatimattomia verrattuna monien muiden maiden matkailijavirtoihin. Lyhyestä matkailukaudesta johtuen monipuolisten palvelujen järjestäminen on ongelmallista.

Viimeisenä matkailijoilta kysyttiin, mitä vaikeuksia he olivat kokeneet suunnitellessaan matkoja Suomessa ja matkaillessaan autolla maassamme. Matkailuinformaatiota todettiin olevan kyllä tarpeeksi saatavilla, mutta se on useinkin hyvin hajallaan ja eri paikoissa esitteinä ym. materiaalina vaikeuttaen siten matkojen suunnittelua. Esimerkiksi huoltamo- ja hotelliketjut, alueelliset matkailuorganisaatiot ja kunnat laativat kukin omia esitteitä, joiden taso on varsin kirjava.

Varsinaiseen matkailuun liittyvinä vaikeuksina ja puutteina nousi esiin muita selvemmin levähdyspaikkojen riittämättömyys ja erityisesti niiden ahtaus ja huono palveluvarustus (esim. jätteiden talteenotto, WC:t ym), tiestön huono kunto ja opastukseen ja muuhun informaation liittyvät tekijät. Levähdysalueiden ruuhkaisuutta loma-aikoina (erityisesti karavaanarit) pidettiin varsin suurena ongelmana samoin kuin niiden huonoa siisteyttä. Opasteiden (nähtävyydet, läpikulku-opasteet, palvelujen sijainti) määrä ei ole matkailijoiden mielestä alkuunkaan riittävä Suomen teillä.

Palveluvarustusta ei yleisesti ottaen pidetty riittävänä (esim. huoltamo- ja korjaamopalvelut iltaisin ja viikonloppuisin) ja hintoja pidettiin kohtuuttomina. Joissakin kommentteissa tosin todettiin, että joidenkin lähinnä Etelä-Suomen uusien tieosuuksien yhteyteen rakennettujen palvelupisteiden vuoksi tilanne on selvästi parantunut viime vuosina. Tiestön huonon kunnan koettiin vaikeuttavan huomattavasti liikkumista. Lopuksi yllättävän moni valitti, ettei tiestön korjaustöistä ollut etukäteistietoa, vaikka tietyökarttoja on ollut saatavana jo useita vuosia. Ilmeisesti niiden olemassaolosta tiedottaminen on ollut puutteellista.

Palvelujen arvioinnin ja matkailijoiden kokemusten ja kommenttien perusteella näyttää ilmeiseltä, että esimerkiksi koko Suomen käsittävällä matkailutiekartalla ja siihen liittyvällä kunnollisella ja kattavalla tietopakettilla on selvä sosiaalinen tilaus.

5 TEIDEN MATKAILUPALVELUT JA NÄHTÄVYYDET

Teiden varsille syntyy normaalisti liikennettä ja liikkujia palvelevia yrityksiä. Pääosin tällainen maantiehakuinen palvelutoiminta selittyy muulla kuin matkailuliikenteellä mutta osa siitä palvelee myös matkailijoita ja osa on perustettu varta vasten matkailijoiden vuoksi. Tällöin voidaan puhua teiden matkailupalvelutarjonnasta, johon lisäksi kuuluu yleensäkin vetovoimatekijöiden olemassaolo riippumatta siitä, onko vetovoima aktivoitu vai jääkö se ikäänkuin passiiviseksi (esim. maisemat).

Tässä tutkimuksessa otettiin tarkastelun kohteeksi myös teiden "matkailutarjonta", jolla siis ymmärretään erityisesti matkailijoita palvelevia toimintoja sekä attraktioita. On kuitenkin tärkeää korostaa, että kartoittamalla teiden matkailutarjonta saadaan käsitys sekä läpikulku- että kiertomatkailuteistä. Analyysi ei siten paljasta matkailuteitä siinä mielessä kuin edellä käsitelty empiirinen aineisto. Tuloksia onkin tarkoitus arvioida siltä kannalta, missä määrin empiirisesti todetuille matkailuteille on syntynyt palveluja ja missä määrin nähtävyyksien jakauma vastaa teiden matkailukäyttäjien näkemyksiä.

Varsinaisena lähdeaineistona käytettiin Ari Taipaleen (Suomen Matkailuliitto 1991) Suomen tieopasta, johon on koottu päätieverkon (valta- ja kantateiden) nähtävyydet ja matkailupalvelut hyvin yksityiskohtaisesti. Vertailu- ja täydennysaineistoina oli eräitä muita hakuteoksia, kuten Vesa Mäkisen Kotimaan matkanähtävyydet (WSOY 1986) ja autoilijoiden tiekartat.

Analyysi toteutettiin tieosittain, eikä kaupunkien palveluja tai vetovoimatekijöitä otettu huomioon. Koska kysymyksessä oli teiden ja niiden lähiympäristöjen kartoitus, rajattiin käsittelyn ulkopuolelle myös ne tiekohtaisessa aineistossa mainitut kohteet, jotka sijaitsevat maan eteläpuoliskossa noin yli 10 km:n ja Pohjois-Suomessa (Oulun ja Lapin läänissä) sekä Itä-Suomen suurkunnissa (Rautavaara, Valtimo, Juuka, Nurmes, Lieksa, Ilomantsi) noin yli 30 km:n etäisyydellä tiestä.

Aineisto koostui luonnon- ja kulttuurikohteista tai nähtävyyksistä, varsinaisista matkailupalveluista (mm. majoitus- ja ravitsemispalvelut) sekä levähdyspaikoista. Viimeksimainitut kartoitettiin erikseen vaikka ne luonnollisesti ovatkin luettavissa matkailupalveluihin. Kaiken kaikkiaan tutkimuksen piiriin tuli 12 516 tiekilometriä ja 5 025 yksittäistä kohdetta tai palvelua (ilman huoltoasemia ja bensiininjakelupisteitä). Empiiriseen analyysiin nähden tutkittu tiestö oli hieman suppeampi, koska muilta kuin valta- tai kantateiltä ei ollut vastaavalla tavalla koottua aineistoa saatavilla.

Valtateillä (23 kpl) vetovoimatekijöiden ja palveluiden tiheys vaihtelee tämän aineiston mukaan välillä 28.9 (Kuopio-Joensuu) - 56.4 (Tampere-Kouvola)

kpl/100 km keskitiheyden ollessa 41.9 kpl/100 km. Mitään jyrkkiä tiekohtaisia johtopäätöksiä ei ole syytä tehdä, sillä tieosittain vaihtelu samallakin valtatiellä on merkittävää. Erikseen on huomattava, että levähdyspaikkojen osuus aineistossa on suuri (39.9 %) ja näin matkailullisten vetovoimatekijöiden merkitys ei useissa tapauksissa nouse esiin niin suurena kuin kokonaisfrekvenssin perusteella voisi päätellä. Esimerkiksi valtatie n:o 8 (Turku-Oulu) eteläosassa korkea frekvenssi 56 kpl/100 km merkitsee Turun-Laitilan välillä kulttuurinähtävyyksien runsautta kun taas Porin-Kristiinankaupungin välillä sama frekvenssi on peräisin toisaalta kulttuurikohteista mutta toisaalta nimenomaan levähdyspaikkojen suhteellisesta runsaudesta. Paikoin voidaan kuitenkin saada tukea empiirisen analyysin tuloksille. Esimerkiksi edellä esitetyllä Salpausselän tiellä Tampereen-Kouvolan välillä korkea frekvenssi (56.4) aiheutuu hyvin selvästi kulttuurikohteiden määrästä.

Kantateiden (37 kpl) osalta tulokset ovat samansuuntaisia. Vaihteluväli on tosin laajempi (17.3 - 75.4 kpl/100 km) mutta aritmeettinen keskiarvo (37.1 kpl/100 km) ei ole paljonkaan alhaisempi kuin valtateilla. Suuri vaihteluväli johtuu siitä, että osa kantateista on hyvin lyhyitä vastaten käytännössä valtateiden tieosuuksia, jolloin satunnaiset korkeat tai alhaiset frekvenssit pääsevät näkymään. Alhaisin arvo saatiin Helsingin-Karjaan välille (75 km), missä kaikki kolmetoista aineistossa mainittua kohdetta kuului kulttuurivetovoiman piiriin. Korkeimman arvon puolestaan sai Sotkamon-Kuhmo tie (61 km), mutta yli puolet (56.5 %) kohteista oli levähdyspaikkoja. Empiirisen aineiston mukaan suosituin (vetovoimaisin) tieosuus Savonlinna-Punkaharju-Särkisalmi (37 mainintaa/53km) nousee korkealle myös tällä aineistolla.

Valta- ja kantateiden vetovoimatekijöiden ja palvelujen analyysi osoittaa, kuten edellä esitettiin, itse palvelujen osalta monessa suhteessa ao. teiden ja tieosien yleistä liikenteellistä luonnetta ja tehtävää (yleinen henkilö- ja tavaraliikenne; kausiluontoinen, useimmiten kauttakulkeva matkailuliikenne). Kauttakulkeumatkailu näyttää paikoin myös vaikuttaneen palveluvarustukseen (kahvilat, ravintolat, levähdyspaikat yms.) etenkin siellä missä tavanomainen henkilö- ja tavaraliikenne jää vähäisemmäksi. Tämän on Vuoristo todennut jo aiemmin viitostietutkimuksessaan (1968). Voidaankin sanoa, että matkailuliikenne ylläpitää tiettyä palvelutiheyttä sielläkin, missä normaali asiakaspohja ja alueellinen ostovoima jäävät alhaisiksi. Näitä teitä indikoi suhteellisen hyvin tiekohtainen ns. kausivaihtelukerroin: KKVL/KVL, jossa KKVL on kesän keskivuorokausiliikenne ja KVL on keskivuorokausiliikenne. Kyseinen indeksi saa korkeimmat arvonsa yleensä Pohjois- ja Itä-Suomessa sekä tärkeimmillä kauttakulkeumatkailun väylillä.

Mitä vetovoimaan tulee, tämän analyysin keskeinen tulos lienee se, että matkailijat eivät läheskään yksiselitteisesti arvosta tai tiedosta teiden kaikkia vetovoimatekijöitä eli nimenomaan kaikkia "konkreettisia" nähtävyyksiä.

Empiirisen analyysin tulos kertoo siten hyvin paljon siitä, miten tie on koettu ja havaittu esimerkiksi maisemallisena elämyksenä, ei niinkään yksittäisten kohteiden luettelona tai summana, jollaisena lähde ("Suomen tieopas") sen esittää. Myös on otettava huomioon muita psykologisia tai sosiologisia tekijöitä, kuten esimerkiksi sään ja matkaseuran yms. vaikutus. Tutkimisen arvoista olisi myös se, missä määrin puutteet informaatiossa haittaavat tien ja sen mahdollisen vetovoiman täyttä käyttöönottoa. Eräiden tutkimusten perusteella on oletettavissa, että matkailija ei saakaan ympäristöstään irti kaikkea sitä mikä olisi saatavissa. Tällöin hänen mielikuvansa esimerkiksi tietyn tien vetovoimaisuudesta jää vaillinaiseksi.

6 SYNTEESI: SUOMEN MATKAILUTIET

6.1 Matkailuteiden muodostamisen periaatteet

Kuten edellä on todettu, tässä tutkimuksessa matkailutiellä tarkoitetaan kiertomatkailukohteena vetovoimaista, suhteellisen pitkää tiekokonaisuutta, joka koostuu monista linkeistä (tieosista). Se on siten tie, jolla automatkailijat viihtyvät ja viipyvätkin tutustuessaan sen näkyymiin, kohteisiin ja palveluihin. Tien houkuttelevuus voi perustua luontoon tai kulttuuriin mutta myös palveluihin ja monipuolisuuteen. Periaatteessa vetovoimaa voidaan kuvata ikäänkuin aihepiireittäin tai teemoittain, jotka yhdistävät samantyyppisiä vetovoimatekijöitä.

Tavoitteena on ollut selvittää, missä määrin Suomessa voidaan tunnistaa esitetyn määritelmän mukaisia matkailuteitä ja miten ne sijoittuvat tieverkossa. Keskeisenä empiirisenä aineistona on käytetty automatkailijoita (perusjoukko- na Autoliitto r.y.:n ja SF-Caravan r.y.:n jäsenet). Otantatuloksia on täydennetty asiantuntijakyselyillä sekä teiden palveluvarustuksen kartoituksella.

Tekijät esittävät seuraavassa tutkimustuloksiin perustuvat näkemyksensä sekä ehdotuksensa siitä, mitkä Suomen tiet voitaisiin tulkita matkailuteiksi. Myös potentiaalisia matkailutienimiä tullaan esittämään. Nämä ovat kuitenkin luonnollisesti vain ohjeellisia eivätkä sinänsä sido niitä organisaatioita, joiden tehtäväksi mahdollisesti tulee Suomen matkailuteiden järjestelmästä päättäminen ja siihen liittyvien toimien toteuttaminen.

Ehdotuksissa tekijät lähtevät siitä, että matkailutien runko kussakin tapaukses- sa muodostuu automatkailijoiden arviointien ja muun tätä tutkimusta varten kootun aineiston perusteella siten, että matkailutie on useiden vetovoimaisten tieosuuksien muodostama yhtenäinen kokonaisuus, jossa heikon vetovoiman omaavia osuuksia on vain vähän tai ei lainkaan.

Yhtenäisen kokonaisuuden katsotaan muodostuvan satunnaisista katkoksista huolimatta. Tällaisia katkoksia ovat muuten vetovoimaisen linkkiketjun yksittäiset tieosuudet, joiden vetovoima jää vähäiseksi varsinaisella tutkimusaineistolla, asiantuntija-arvioinneissa sekä teiden palvelukartoituksen perusteella. Asiantuntijoiden arviointeja ja tienvarsipalvelujen analyysituloksia käytetään sekä täydentävänä että vertailuaineistona edellämainittua määritelmää sovellettaessa.

Kuten edellä on todettu, matkailutie ei ole sidoksissa teiden muodolliseen luokitukseen.

Tutkijat ovat tietoisia siitä, että matkailuteiden yksiselitteinen nimeäminen on mahdollista vain eräissä tapauksissa. Tämän vuoksi voidaan puhua jopa eräänlaisista matkailukäytävistä, joiden sisällä matkailutie tai matkailutiet voidaan rajata esimerkiksi sen mukaan kuin mielenkiintoa kunkin "käytävän" kunnissa ja yrityssectorilla ilmenee. Nyt esitettävät näkemykset voidaan kokea ongelmallisiksi myös tähänastisten matkailutieorganisaatioiden taholla. Tutkimuksen tulokset perustuvat kuitenkin laajaan empiiriseen aineistoon automatkailijoiden omista kokemuksista ja preferensseistä, jotka on syytä ottaa huomioon ja tältä pohjalta arvioida olemassaolevan matkailutiejärjestelmän mahdollista muutostarvetta.

6.2 Ehdotukset Suomen matkailuteiksi

Empiirisen aineiston analyysin perusteella voidaan joukko Suomen teitä tulkita matkailuteiksi edellä esitettyjen määritelmien ja rajausten mukaisesti. Eri aineistojen synteessin perusteella havaittiin, että on mahdollista puhua toisaalta koko valtakunnan alueen kattavista, toisaalta muista hienojakoisemmista matkailutievaihtoehdoista. Niinpä tässä hahmotetaan ensiksi valtakunnallisten matkailuteiden kulkua, minkä jälkeen huomio kiinnitetään muihin merkittäviin vetovoimateihin.

6.2.1 Valtakunnalliset matkailutiet

Valtakunnallisella matkailutiellä ymmärretään tässä yhteydessä sellaista vetovoimaista tiejaksoa, joka kulkee maan halki joko kaikkien tai tärkeimpien matkailualueiden kautta. Kyseistä tietä kulkeva matkailija saa siten monipuolisen kokonaiskuvan asianomaisesta matkailumaasta, sen vetovoimatekijöistä ja matkailukohteista.

Suomessa tällaisen tien tulisi kulkea matkailun ns. suuralueiden kautta, joita on määritelty eri tavoin. Niinpä Vuoristo on 1969 rajannut kuusi matkailualueita (Etelä- ja lounaisrannikko, Järvialue, Pohjanmaan-Suomenselän alue, Pohjanlahden rannikko, Pohjois-Pohjanmaan-Kainuun alue, Lappi ja

Kuusamon seutu). Myöhemmin Artman & Helle & Vuoristo määrittivät viisi suuraluetta ensimmäisessä ns. matkailun aluerakennetutkimuksessa (1978). Nämä alueet ovat Kulttuurialue (Lounais- ja Etelä-Suomi), Järvialue, Pohjanmaa, Vaara-alue (Pohjois-Karjala, Kainuu ja Koillismaa) ja Lappi. Eräät niistä jakoutuivat vielä osa-alueisiin (kts. lähemmin MEK A:12.1978). Voitaneen lähteä siitä, että "Suomitien" tulee kulkea näiden viiden matkailualueen kautta ja mieluummin vielä niin, että osa-alueetkin sijaitsisivat reitin varrella.

Viitaten empiiriseen analyysiin (luvussa 4) ja ottaen huomioon Suomen matkailun aluerakenteen olisi valtakunnallinen matkailutie muodostettavissa ensi sijassa rungosta Turku-Tammisaari-Helsinki-Porvoo-Lappeenranta-Savonlinna-Joensuu-Ilomantsi-Lieksa-Kuhmo-Hossa-Kuusamo-Kemijärvi-Sodankylä-Ivalo-Nuorgam. Tämä reitti kattaisi neljä matkailualueita viidestä ja samalla kaikki Vaara-alueen omaleimaiset osa-alueet. Heikkoutena olisi Pohjanmaan puuttuminen tiekokonaisuudesta, samoin myös Käsivarren alueen ja Länsi-Lapin suurtuntureiden jääminen ulkopuolelle. Molemmat puutteet voidaan luonnollisesti kompensoida muodostamalla asianomaisille alueille muita matkailuteitä vetovoiman edellyttämällä tavalla.

Kohdassa 4.1. esitettiin myös osittain länsipainotteisen Suomitien luomisen mahdollisuus mitä ajatusta myös muu empiirinen aineisto selvästi tuki. Analyysien perusteella se tulisi johtaa Järvialueen sydämen kautta reittiä Helsinki-Lahti-Sysmä-Korpilahti-Jyväskylä-Suonenjoki-Kuopio-Kajaani-Oulu-Tornio-Kilpisjärvi. Tällöin kaikki suuralueet olisivat mukana, Pohjanmaa tosin vain pohjoisosaltaan. Tornionjokivarsi ja Enontekiön suurtunturit olisivat tärkeä elementti tässä vaihtoehdossa.

Empiirinen tutkimusaineisto antaa periaatteessa vielä mahdollisuuden kolmanteenkin Suomitien vaihtoehtoon, joka olisi edellistä läntisempi ja tekisi oikeutta Järvialueen länsiosan sekä Pohjanmaan rannikon vetovoimalle. Tämä vaihtoehto voitaisiin toteuttaa reitillä Turku-Hämeenlinna-Tampere-Orivesi-Virrat-Seinäjoki-Vaasa (vaihtoehtoisesti Lapua-Uusikaarlepyy)-Kokkola-Kalajoki-Raahe-Oulu-Tornio-Kilpisjärvi. Reitin pohjoisosa olisi siis yhteinen edellisen vaihtoehdon kanssa.

Korostettakoon, että edellä esitetyt perusreitit eivät yleensä ole tiukasti ja yksiselitteisesti rajattavissa nimettyihin paikkakuntiin, sillä useinkin on olemassa vaihtoehtoisia, niinkään vetovoimaisia tieosuuksia. Niitä nousi esiin myös täydentävästä aineistosta esimerkiksi asiantuntijaorganisaatioiden vastauksien tulkinnessa (kohta 4.4.). On kuitenkin lähdettävä siitä, että tällaisista vaihtoehdoista voidaan muodostaa muita matkailuteitä, joilta on yhteys valtakunnalliseen Suomitiehen.

On siis ajateltavissa kolmen Suomitien perustaminen, jolloin käytettävissä olisivat itäinen, keskinen ja läntinen reitti. Mikäli tähän päädytään, olisi kuitenkin ehkä harkittava keskimmäisen vaihtoehdon muuttamista siten, että se ohjattaisiin kulkemaan Kajaanista Puolangan-Ranuan-Rovaniemen reitille ja sieltä ykkösvaihtoehtoon liittyen Sodankylään ja Nuorgamiin. Tällöin se kulkisi todella maan halki keskiosien kautta. Vastaaajien preferenssit eivät kuitenkaan erityisesti tue tätä ratkaisumallia vaikka se voisikin olla tarkoituksemukainen. Vaihtoehtoa ei ole merkitty liitteeseen 1.

Mikäli tyydytään yhteen Suomitiehen, eräänlaiseen matkailutiestömme lippulaivaan, olisi etusija annettava ensiksi esitetulle vaihtoehdolle, jota empiirinen aineisto kaikilta osin ja matkailun aluerakenne selvimmin tukevat. Kahden tai kolmen reitin vaihtoehdot olisivat kuitenkin käyttökelpoisia ajatellen edestakaista matkaa. Meno- ja paluureitin voisi suunnitella toisen tai jomman kumman vaihtoehdon varaan.

Tässä esitetyt Suomitie-vaihtoehdot ovat kansainvälisestikin ajatellen todella pitkiä reittejä, toista tuhatta kilometriä kukin. Matkailija voi siis viipyä tiellä pitkäkhön ajan tutustuessaan reittiin ja sen varrella sijaitseviin kohteisiin. Itse asiassa koko lomamatkan voi rakentaa tällaisen matkailutien varaan.

Valtakunnallinen matkailutie on ymmärrettävästi varsin monipuolinen kokonaisuus. Eteläosissa on kulttuurivetovoimalla suhteellisesti enemmän merkitystä mutta Suomen oloissa luonto on kuitenkin aina lähellä. Toisaalta kulttuurivetovoimaa on merkittävästi myös maan itä- ja pohjoisosissa (esim. karjalaiset, ortodoksiset ja saamelaidraditiot).

Suomitie olisi ymmärrettävästi omiaan houkuttelemaan ulkomaalaista matkailijaa, joka haluaa saada läpileikkauksen koko maasta kulkemalla tällaisen Finlandia-tien päästä päähän.

Tässä yhteydessä on epäselvyyksien välttämiseksi todettava, että eräässä matkailuesitteessä "myydään" Finlandia Ferienstrassen nimellä reittiä Helsinki-Tampere-Kokkola-Oulu-Rovaniemi-Utsjoki (Keski-Pohjanmaan Matkailuyhdistys r.y. c/o Kokkolan Matkailu Oy 1988). Käytännössä kyseessä on kuusipäiväisen matkapaketin tarjoaminen, mihin liittyy myöskin käynti Nordkapissa.

6.2.2 Muut matkailutiet

Muut kuin valtakunnalliset matkailutiet kattavat vain osan suuralueista tai niiden osa-alueista. Ne voivat kuitenkin olla jopa usean sadankin kilometrin pituisia reittejä. Erilliset, hyvin lyhyet mutta vetovoimaiset tieosat voidaankin tulkita yksittäisiksi kohteiksi, joihin poiketaan varsinaiselta matkailutieltä esimerkiksi maisemallisen kauneuden vuoksi.

Seuraavassa käsitellään lähinnä niitä matkailureittejä, jotka eivät kokonaisuudessaan sisälly johonkin edelläkuvatuista kolmesta valtakunnallisesta Suomitie-vaihtoehdosta.

Etelä- ja lounaisrannikolla on potentiaalisia muita matkailuteitä suhteellisen vähän, koska Suomitie-ehdotukset sisältävät historiallisen rantatien (käytännössä ns. Kuninkaantien). Lähinnä kysymykseen tulee saaristotie Turku-Parainen-Nauvo-Korppoo-Houtskari, joka perustuu lauttayhteyksien olemassaoloon ja on vetovoimaltaan monipuolinen luonnonvetovoiman kuitenkin korostuessa. Työnimeksi sopisi "Saaristo-Suomen tie". Erikoislaaiuista vetovoimaa reitillä voidaan katsoa olevan myös talvikaudella, jolloin on käytettävissä jäälle avattuja talviteitä.

Järvialueella on mahdollista tunnistaa suunnilleen länsi-itäsuuntaisia matkailuteitä, jotka ovat yleensä poikittaisia Suomiteihin nähden mutta saattavat silti eräin osin yhtyä niihin.

Yhden poikittaistien perusrungoksi hahmottuu kaikkien analyysitulosten perusteella reitti Virrat-Jyväskylä-Suonenjoki-Kuopio tai vaihtoehtoisesti Virrat-Jyväskylä-Mikkeli-Puumala-Imatra. Mikäli pyritään koko maan ylittävään poikittaisratkaisuun, reitit voisi aloittaa Vaasasta ja ensiksi mainitun vaihtoehdon jatkaa Joensuuhun ja Värtsilään. Sinisen tien tähän mennessä tarjoama jatkoyhteys Ruotsiin ja Norjaan (tulevaisuudessa myös Itä-Karjalaan) toteutuisi tässä yhteydessä. Pääasiassa tieparin vetovoima on luontopohjaista kuten yleensäkin tämän tutkimuksen aineiston mukaan. Kulttuuri- ja palveluelementtejä on kuitenkin merkittävästi paikka paikoin. Teiden nimeämisessä ja luonnehdinnassa voidaan ottaa huomioon molemmille yhteisinä tekijöinä kansainvälinen jatkoyhteys, kulku Pohjanmaan ja Järvialueen kautta lännestä itään (tai päinvastoin) sekä pohjalaisuus, karjalaisuus ja ortodoksisen kulttuurin vetovoima. Pohjoisempi vaihtoehto ulottuu sitäpaitsi kolmannelle suuralueelle (Vaara-alue). Jonkin verran mainintoja (erityisesti asiantuntijoiden vastauksissa) saa lännestä itään kulkeva reitti, joka alkaa Vaasasta ja kulkee Lapuan, Kyyjärven ja Viitasaaren kautta Siilinjärvelle ja edelleen vaara-alueelle.

Mielenkiintoisen poikittaistiemahdollisuuden tarjoaa kaaren muotoinen reitti Tampere-Kangasala-Lammi-Lahti-Kouvola-Lappeenranta, joka sai kaikissa empiirisissä analyyseissä vetovoimamainintoja koko pituudeltaan. Reitin itäosa on tosin selvästi vetovoimaisempi kuin länsiosa. Tähän matkailutiehen sisältyy suomalaisen matkailumaiseman perinteisiä luontoelementtejä, kuten harjut (esim. Kangasalan harju), Salpausselkä ja Järvialueen vetovoima. Se yhdistää myös hämäläisyyden ja karjalaisuuden kulttuurialueet. "Salpausselän tie" tarjonnee lähtökohdan nimen pohdinnalle.

Saatujen vastausten perusteella tarjoutuu monia mahdollisuuksia eräänlaisille rengastievaihtoehdoille, joiden keskeinen vetovoimatekijä on suomalainen järvi- ja metsämaisema kaikessa vaihtelevuudessaan ja jota kulttuurivetovoima tukee. Matkailutieidea on mahdollista kehittää toisaalta laajan Järvi-Suomen kierroksen, toisaalta suppeampien, lähinnä vesistöaluekokonaisuuksien varaan.

Laaja järvialueen reitti ulottuisi Näsijärven, Päijänteen ja Saimaan vesistöalueille, mutta sen yksityiskohtaista kulkua on vaikea määrittää. Sen tulisi luonnollisesti kulkea vetovoimaisimpien tieosuuksien kautta mutta vaihtoehtoja on silti kovin runsaasti. Ratkaisu riippuukin suuresti siitä, miten valtakunnalliset matkailutiet ensin rajataan. Kysymykseen saattaisi tulla esimerkiksi reitti Tampere-Ruovesi-Virrat-Jyväskylä-Viitasaari-Kuopio-Joensuu-Savonlinna-Sulkava-Anttola-Mikkeli-Joutsa-Tammijärvi (Luhanka)-Kärkistensalmi (Korpilahti)-Orivesi-Tampere. Tällaisen matkailutien varrella olisi runsaasti tunnettuja matkailunähtävyyksiä ja se edustaisi myös hyvin järvimaisemien vaihtelevuutta ("jylhä Päijänne", "hymyilevä Saimaa", "vehmas Keitele" jne.) ja suomalaisen topografian kirjavuutta. Monta kulttuurikohdetta ja matkailukaupunkia sijaitsee joko reitin varrella tai sen lähietäisyydellä. Kyseinen perusreitti tarjoaa myös runsaasti vaihtoehtoja poikkeamiselle syrjäisille mutta vetovoimaisille pikkuteille.

Suppeampia järvialueen matkailuteitä muodostuu luontevasti suurimpien järvien tai vesistöalueiden äärelle. Hyviä esimerkkejä ovat:

-Päijännetie (Lahti-Vääksy-Pulkkilanharju-Sysmä-Luhanka-Kärkistensalmi (Korpilahti)-Jyväskylä), joka kulkee Päijänteen kauneimpien maisemien halki, myös saaristossa lukuisien siltojen kautta, ja johtaa Päijänteen poikki Kärkistensalmella (lossiyhteys). Reitin varrella on useita erityisiä näköalapaikkoja ja kulttuurikohteita. Tämä reitti on vastausten mukaan ylivoimaisesti suosituin Päijänteen alueen kolmesta vaihtoehdosta ja sen vetovoimaindeksi on maamme korkeimpia. Yhteenvedossa (6.2.3.) tie kuitenkin sisältyy keskimmäiseen Suomitiehen sen omaleimaisena osana.

-Suur-Saimaan kierros (Lappeenranta-Taipalsaari-Suomenniemi-Ristiina-Mikkeli-Anttola-Puumala-Ruokolahti-Imatra-Lappeenranta). Nimensä mukaisesti reitti kiertää varsinaisen Suur-Saimaan ja sivuaa lisäksi muita isoja lähivesiä (esim. Kuolimo, Lietvesi, Luonteri). Edellisen tavoin reitti on erikoinen siksi, että se kulkee huomattavassa määrin varsinaisten pääteiden ulkopuolella.

-Pielisen kierros (Joensuu-Kontiolahti-Koli-Juuka-Nurmes-Lieksa-Joensuu) yhdistää järvi- ja vaaramaisemien vetovoiman, joka huipentuu kansallisroman-

tiikan tyssijalla, Kolin uudessa kansallispuistossa. Koko kierros osoittautui sekä tienkäyttäjää että asiantuntijakyselyssä varsin vetovoimaiseksi.

Länsi-Suomessa on tällä aineistolla selvästi erotettavissa lähinnä edellämainitun valtakunnallisen tien se osa, joka kulkee Pohjanmaan rannikon kautta Vaasan-Tornion välillä. Vetovoimaa on kuitenkin myös rannikkovaltatien eteläisellä osuudella aina Turkuun saakka. Mikäli matkailutietä tänne suunnitellaan, olisi hakeuduttava historialliselle rannikkotielle ja hyödynnettävä vanhojen kaupunkien (Uusikaupunki-Rauma-Pori-Kristiinankaupunki-Kaskinen) vetovoimaa. Pohjanmaan avarat jokitasangot, maankohoamisrannikko, lentohietikot (Yyteri) ja valtatie tuntumassa sijaitsevat jäännösvuoret (mm. Kristiinankaupungin Pyhävuori) erityisnähtävyyksineen antavat itse asiassa monipuolisia mahdollisuuksia kotimaiselle matkailijalle. Vetovoima on luonteeltaan monipuolista, mutta kulttuurivetovoima nousee etusijalle eteläosassa.

Pohjois-Suomessa ovat valtakunnalliset matkailutievaihtoehdot keskeisessä asemassa, sillä vetovoima kanavoituu pääosin niiden kautta, kuten edellä on jo selvitetty. Kuitenkin aineistosta nousi esiin eräitä muitakin mielenkiintoisia vetovoimateitä.

Suomen maisemallisesti kenties komein tie Angeli-Karigasniemi-Utsjoki-Nuorgam, joka kulkee Tenon-Inarijoen laaksossa, osoittautui yhdeksi suosituimmista reiteistä, vaikka se on pääosiltaan uusi. Tällaisen matkailutien nimeäminen ei tuottane vaikeuksia ellei sitten valinnanvaraa ole liikaakin. "Tenon lohitie" käyköön esimerkistä! Yhteydet Norjan tieverkkoon lisäävät Tenon laakson tien arvoa.

Toinen Lapin "polkutie": Kaamanen-Sevettijärvi-Näätämö sai myös suhteellisen runsaasti mainintoja. Eräretkeilijöiden, urheilukalastajien ja myös Norjanmatkaajien suosima reitti on samalla myös kolttien tie. Mikäli tietä pidetään liian lyhyenä (vain n. 120 km) varsinaiseksi matkailutiekseksi, on ajateltavissa, että molemmat edellämainitut reitit yhdistettäisiin toisiinsa sekä Norjan puolella kulkevaan reittiin Polmak-Tana-Neiden-Näätämö. Tällöin syntyisi kansainvälinen rengasreitti, joka ulottuisi pidemmälle Tenon alajuoksulle ja Jäämeren (Varanginvuonon) rannikolle asti.

Vetovoimainen on edelleen erämaatie, joka johtaa Muonionjoen-Könkämäen varresta Kittilän ja Pokan kautta Inariin. Se alkaa kahtena haarana, eteläisempi Muoniosta, pohjoisempi Palojoensuusta. Jälkimmäinen kulkee Hetan kautta ja kiertää Pallas-Ounastunturin kansallispuiston itäpuolitse. Tiet yhtyvät kansallispuiston eteläpuolella Pohjois-Lapin lähes asumattomien kairojen halki johtavaksi erämaareitiksi, joka sivuaa myös Suomen suurinta kansallispuistoa (Lemmenjoen kansallispuisto). Reitillä on Levin matkailukeskus.

Aapasuot, jäkälikkökankaat, kairat ja tunturirykelmät värittävät tämän luontopainotteisen "Kairojen ja kansallispuistojen tien" näkymiä.

Muut Lapin tiet saivat selvästi vähemmän vetovoimamainintoja. Niistä mainittakoon Kaamasen-Karigasniemen väli, jonka kautta osa matkailijoista hakeutuu joko Tenon reitille tai erityisesti Norjaan. Tieosuus on maisemallisesti komeaa, sillä sen molemmiin puolin leviävät tunturialueet: etelässä Muotkatunturit, pohjoispuolella Ailigas sekä Utsjoen läntisen erämaan tunturit (mm. Paistunturit). Tieltä voi helposti poiketa lähimmille tuntureille, ja sen varrelta alkaa suosittu Kevon vaellusreitti. Muut maininnat (erityisesti asiantuntijavastaukset) kohdistuivat välille Sodankylä-Luosto-Pyhätunturi-Kemijärvi. Kyseinen tieosuushan yhdistää Pohjois-Lapin mahdolliseen itäiseen Suomitiehen.

Teiden vetovoima perustuu vastausten mukaan ensisijaisesti luontoon ja luonnon nähtävyyksiin varsinkin Pohjois-Suomessa ja järviolueella kuten oli odotettavissakin. Monipuolisuus näkyy selvimmin Keski- ja Itä-Suomessa. Kulttuurivetovoima nousi ykköstilalle vain muutamilla, lähellä rannikkoa kulkevilla tieosuuksilla kuten kartoista 1 ja 2 ilmenee. Palvelut ohittivat muut vetovoiimatekijät vain väleillä Helsinki-Lahti ja Helsinki-Hämeenlinna.

6.2.3 Yhteenveto

Edellä esitetyt vastausaineiston tulkinnat luovat pohjan prosessille, jonka tuloksena maamme matkailutiet rajataan ja nimetään. Samalla on määriteltävä matkailutie-käsitteen ulkonaiset ja toiminnalliset puitteet ja tavoitteet. Monet tekijät vaikuttavat siihen, millainen Suomen matkailuteiden verkko lopulta tulee olemaan. Mikäli suunnittelu- ja kehitystyö tehdään tämän empiirisen tutkimuksen tuloksien nojalla ja siis teiden käyttäjien kokeman vetovoimaisuuden perusteella, voidaan keskustelun pohjaksi asettaa kohtien 6.2.1. ja 6.2.2. yhteenvetona seuraavat ehdotukset, joiden muodostama tieverkko on esitetty yhteenvetona kartassa 3 ja jotka on tiekohtaisesti merkitty myös erillisiin karttoihin (liite 1).

A) Valtakunnalliset matkailutiet

Suomitiet (Finlandiatiet) on yhdestä kolmeen "kansallista" matkailutietä, jotka ovat vetovoimaisia ja jotka johtavat maan tärkeimpien matkailualueiden kautta sekä antavat monipuolisen kuvan suomalaisesta matkailumaisemasta. Aineiston perusteella on muodostettavissa itäinen, läntinen ja keskinen vaihtoehto. Mikäli päädytään yhteen Suomitiehen, on itäinen vaihtoehto parhaiten perusteltu (kohta 6.2.1. ja liite 1). Huomattakoon erityisesti, että karttaan on merkitty eräänlaiset perusreitit. Tutkimustulosten mukaan niiden "ympäri" voidaan muodostaa muunkinlaisia vaihtoehtoja.

Koska nämä kansalliset matkailutiet ovat pitkiä (toista tuhatta kilometriä kukin) ja johtavat matkailualueelta toiselle, on mahdollista jakaa ne erikseen nimettäviin osiin. Siten esimerkiksi itäinen Suomitie jakautunee luontevasti eteläiseen, kaakkoiseen, itäiseen ja pohjoiseen jaksoon, joiden matkailuteemoja sekä nimiä voidaan muodostaa esimerkiksi Kuninkaantien, järviolueen, Karjalan, ortodoksisen kulttuurin, "Runon ja rajan", vaarojen ja erämaiden antamista lähtökohdista.

B) Muut matkailutiet

Nämä ovat Suomiteitä lyhyempiä ja matkailumaantieteellisesti vähemmän kattavia vetovoimaisia reittejä, ja ne kulkevat yleensä yhden tai kahden matkailualueen piirissä (liite 1). Lukumäärä ja rajaus riippuvat perustettavien Suomiteiden määrästä. Muihin matkailuteihin voi kuitenkin kuulua osia viimeksimainituista (näitä osia ei ole merkitty erikseen karttaan). Muut matkailutiet nimetään ao. matkailualueiden ja tienvarren vetovoimatekijöiden mukaan. Edellyttäen, että kaikki kolme Suomitietä perustetaan suunnilleen tutkijoiden esityksen mukaisesti, muita matkailuteitä olisi kaikkiaan yksitoista (nimet ovat tutkijoiden antamia työnimiä):

- 1) Saaristo-Suomen tie (Turku-Houtskari)
 - 2) Poikittaistie I: Vaasa-Seinäjoki-Virrat-Jyväskylä-Suonenjoki-Kuopio-Joensuu-Värtsilä (-Sortavala)
 - 3) Poikittaistie II: Vaasa-Seinäjoki-Virrat-Jyväskylä-Mikkeli-Puumala-Imatra (-Viipuri)
 - 4) Salpausselän tie (Tampere-Kangasala-Lammi-Lahti-Kouvola-Lappeenranta)
 - 5) Tuhansien järvien tie (laaja Järvi-Suomen kiertoreitti, kts. lähemmin kohtaa 6.2.2.)
 - 6) Suur-Saimaan kierros (Lappeenranta-Mikkeli-Puumala-Imatra-Lappeenranta)
 - 7) Pielisen kierros (Joensuu-Koli-Nurmes-Lieksa-Joensuu)
 - 8) Pohjanlahden rannikon vanha valtatie (Turku-Uusikaupunki-Rauma-Pori-Kristiinankaupunki-Kaskinen-Vaasa-Kokkola-Raahe)
 - 9) Tenon lohitie (Angeli-Karigasniemi-Utsjoki-Nuorgam)
 - 10) Kolttien tie (Kaamanen-Sevettijärvi-Näätämö)
- Yhdistämällä kaksi edellistä sekä reitti Polmak-Tana-Neiden-Näätämö syntyy kansainvälinen tunturien, lohijokien ja Jäämeren reitti.
- 11) Kairojen ja kansallispuistojen tie (Palojoensuu-Hetta-Raattama/Muonio-Kittilä-Pokka-Inari); alkuosa siis kaksihaarainen.

Nämä yksitoista matkailutietä yhtyvät osittain valtakunnallisiin Suomiteihin, kuten edellä todettiin.

Lisäksi aineisto toi esiin monia lyhyitä mutta vetovoimaisia tieosia, jotka voidaan tulkita nähtävyyksiksi sinänsä. Niihin voi yleensä tutustua joltakin varsinaiselta matkailutieltä käsin ja niihin voi liittyä jokin erityiskohdekin. Esimerkkeinä monien joukosta mainittakoon tieosuudet Virrat-Ähtäri, Joensuu-Heinävesi, Hamina-Klamila-Virojoki, Tammisaari-Hanko, Naantali-Kustavi, Hämeenlinna-Pälkäne, Joroinen-Rantasalmi-Juva, Kaamanen-Karigasniemi, Raatteen tie ja eräissä tapauksissa jopa vetovoimaisin yksittäinen tieosuus eli Punkaharjun tie.

7 JOHTOPÄÄTÖKSIÄ

Tutkijat ovat päätyneet esitykseen Suomen matkailuteiksi yhdistämällä teiden matkailukäyttäjien preferenssit. Nämä puolestaan perustuvat vastaajien kokemuksiin eri tieosien vetovoimaisuudesta ja palveluista. Vastaavasti on hyödynnetty asiantuntijoiden preferenssejä. Mikäli ehdotukset johtavat matkailuteiden perustamiseen, on välttämätöntä profiloida kukin matkailutie yksityiskohtaisesti, jotta teiden markkinointi ja tiekohtaiset esitteet vastaisivat mahdollisimman hyvin todellisuutta. Tällöin on kussakin tapauksessa matkailutie asemoitava

- 1) alueelliseen ympäristöönsä
- 2) nimeensä
- 3) jatkoyhteyksiinsä (valtakunnallisesti ja kansainvälisesti)

Asemointi alueelliseen ympäristöön tarkoittaa sitä, että mm. esitteessä annetaan riittävä informaatio niistä matkailualueista, joiden kautta tie kulkee. Tämä informaatio sisältää alueen luonnon ja kulttuurin kuvauksen sekä samalla tiedon siitä, missä määrin esitetyt asiat on nähtävissä juuri tämän tien varrella tai sen läheisyydessä. Esimerkiksi Salpausselän tien esitteessä tulisi selittää muutamien virkkein, piirroksin ja valokuvin ainutlaatuisen "harju-maiseman", reunamuodostuman, synty sekä lisäksi ohjeet siitä, missä kohdin Salpausselän rakenne ja maisemat on parhaiten nähtävissä. Selvää on, että ainakin osassa näitä näköalapaikkoja tulee olla myös opaste- ja informaatio- tauluja, joissa kerrotaan lähemmin kohteesta. Esitteessä pitäisi myös mainita, millaisena tie ja sen edustama matkailualue näyttäytyy eri vuodenaikoina siitäkin huolimatta, että matkailun painopiste useinkin on kesäkaudessa. Tämä alueellinen asemointi on annettava asiantuntijoiden tehtäväksi.

Matkailija ei saa jäädä epä tietoiseksi matkailutien nimen lähtökohdista. Edellämainitussa esimerkissä nimi on tavallaan alueellinen, koska Salpausselkä hallitsee pitkällä matkalla tienvarsimaisemaa, mutta nimi voi perustua myös paikallisiin ja jopa ei-konkreettisiin vetovoimatekijöihin. Esimerkiksi "Runon ja rajan tie" on konkreettinen jälkiosaltaan, mutta "runon" roolia juuri tällä tiellä

on paikallaan selvittää lähemmin. Nimi ei saa olla tuulesta temmattu, pelkästään kauniilta kalskahtava, vaan sen tulee olla mahdollisimman yksilöllinen ja samalla totuudellinen. Sen kautta matkailutie erottuu muista teistä ja periaatteessa kilpailee markkinoista muiden teiden kanssa. Tässä mielessä järviin, metsiin, erämaihin ja tuntureihin sinänsä liittyviin nimiin on suhtauduttava jossakin määrin kriittisesti, koska useimmilla matkailuteilla nämä yleiset attraktiot ovat yhteisiä. Olisi löydettävä attraktiotyyppiin sisältyvä yksilöllinen piirre (esim. Päijänteen jylhyys: vuoret, jyrkänteet, vuonomaiset lahdet ja syvät vedet).

Jatkoyhteydet ovat tärkeitä, koska matkailutie on nähtävä laajan, valtakunnallisen ja kansainvälisen matkailutieverkon osana. Matkailuteitä määritettäessä onkin syytä ottaa huomioon erityisesti ne suunnat, joiden kautta ulkomaalaiset matkailijat Suomeen saapuvat tai maasta poistuvat. Esitteestä tulisi käydä selville, mitkä muut matkailutiet liittyvät kyseiseen tiehen. Itse asiassa jokaisen matkailutien esitteen "pakollisena kuviona" tulisi olla Suomen matkailuteiden yleiskartake, josta asianomainen tie projisoidaan lähempään esittelyyn.

Matkailutiestön luominen edellyttää toimivaa järjestelmää, yhteistä logoa ja yhteisiä symboleja sekä tunnuksia tien varsille ja nähtävyyksien kohteisiin. Vain näin aikaansaadaan kokonaisuus ja matkailija tuntee liikkuvansa tietyllä tiellä ja vakuuttuu sen tasosta. Tässä ei ole aiheellista eikä mahdollistakaan puuttua yksityiskohtiin, jotka tulevat eteen vasta matkailutiepäätöksen jälkeen. Yleisesti on kuitenkin vielä todettava, että tutkijoiden ehdotus sisältää tavallaan hierarkisen ratkaisumallin: valtakunnalliset matkailutiet muodostavat periaatteessa ylemmän tason kuin muut. Tällöin tarvittaneen myös kahden tasoisia logoja samoin kuin tuote- ja attraktiosymboleja.

Vaikka empiirinen aineisto olisikin kokonaisuudessaan riittävä ja asianmukainen, voidaan lopuksi muistuttaa siitä, että huonokuntoinen tiestö on mahdollisista vetovoimatekijöistään huolimatta jäänyt todennäköisesti arviointien ulkopuolelle, koska vastaajat eivät liene niillä juuri liikkuneet. Toisaalta ei edes ole mahdollista lähteä suurin taloudellisin uhrauksin muuttamaan pitkiä korpiteitä käyttökelpoisiksi matkailuteiksi. Matkailuteitä perustettaessa voidaan tällaisiakin teosuuksia kuitenkin hyödyntää, mikäli ne suhteellisen lyhyinä linkkeinä yhdistävät vetovoimaisia tiejaksoja tai sijaitsevat suhteellisen lähellä varsinaisia matkailuteitä ja tulevat siten kysymykseen eräänlaisina nähtävyyksinä.

Kysymys matkailuteiden optimimäärästä ei ole yksiselitteisesti ratkaistavissa. Kolmea valtakunnallista ja yhtätoista regionaalista matkailutietä voitaneen kuitenkin pitää enimmäismääränä, jotta matkailijat kokisivat matkailutiet omaleimaisina ja kiehtovina kokonaisuuksina. Mikäli kuitenkin päädyttäisiin sellaiseen ratkaisuun, jossa valtakunnallisia teitä olisi vähemmän kuin kolme,

olisi tarpeen harkita muiden matkailuteiden perustamista joillekin kyseisistä reiteistä. Esimerkiksi erillisen Päjännentien perustaminen olisi aineiston mukaan erittäin perusteltua.

Myöskin teiden preferenssijärjestyksen esittäminen on vaikeaa. On kuitenkin ajateltavissa, että liikkeellelähtö tapahtuisi asteittain, jolloin ensiksi perustettaisiin yksi valtakunnallinen matkailutie (itäinen vaihtoehto) ja vain muutama muu matkailutie (esim. Poikittaistie I tai II, jokin järvialueen tie, jokin Pohjois-Suomen tie). Tärkeintä on joka tapauksessa, että matkailutiet tuodaan markkinoille vasta kaikin puolin täysin valmiina tuotteina.

KIRJALLISUUTTA

Artman, H. & Helle, R. & Vuoristo, K-V. (1978): Suomen matkailun aluerakennne. MEK A:12.

Hemmi, J. & Lehtinen, J. & Vuoristo, K-V. (1987): Matkailu ja matkailijat. Hki-Porvoo-Juva.

Hämäläinen, Leena (1991): Matkailuteiden tutkimus ja markkinointi Suomessa. Julkaisematon seminaaritutkielma, Helsingin kauppakorkeakoulu.

Levähdysalueiden kehittämisspolitiikka, Luonnos (Tielaitos 1990)

Matkailun edistämiskeskus (1988): Suomalaisten lomat ja vapaa-ajanmatkat 1987. MEK A:63.

Matkailun edistämiskeskus (1990): Ulkomaiset lomamatkailijat Suomessa kesällä 1989. MEK A:67.

Matkailun Koulutus- ja Tutkimuskeskus (1991): Lehdistötiedote Savonlinna-Koli-matkailutiehankkeesta.

Mäkinen, Vesa (1986): Kotimaan matkanähtävyydet. Hki-Porvoo-Juva.

Pearce, D. (1987): *Tourism Today, A geographical analysis*. New York.

Sveriges Turistrådet (1988): En studie med förslag till utväckling av bilturismen. Rapport 1988:2.

Taipale, Ari (1991): Suomen tieopas. Julk. Suomen Matkailuliitto. Jyväskylä.

Teemaloma: Reittiopas. 1991.

Tulevaisuuteen 130 vuoden kokemuksella. Kuopion tiepiirin 130-vuotisjulkaisu. 1990.

TVH:n esitys päätieverkoksi. Suomen Kunnallislehti 1/1990.





Vuoristo, K-V. (1968): Highway-oriented service. Establishments on Route 5, Finland. Fennia 97, N:o 8.

Vuoristo, K-V. (1969): On the geographical features of tourism in Finland. Fennia 99, N:o 3.

Kartta 1

Reittien vetovoima kyselyn mukaan (Autoliitto-otos)

mainintoja:

-  ≥30
-  10-29
-  3-9
-  <3

funktio:

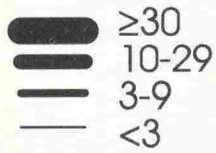
-  monipuolinen
-  luontopainotteinen
-  kulttuuripainotteinen
-  palvelupainotteinen



Kartta 2

Teiden vetovoima kyselyn mukaan (SF-Caravan-otos)

mainintoja:






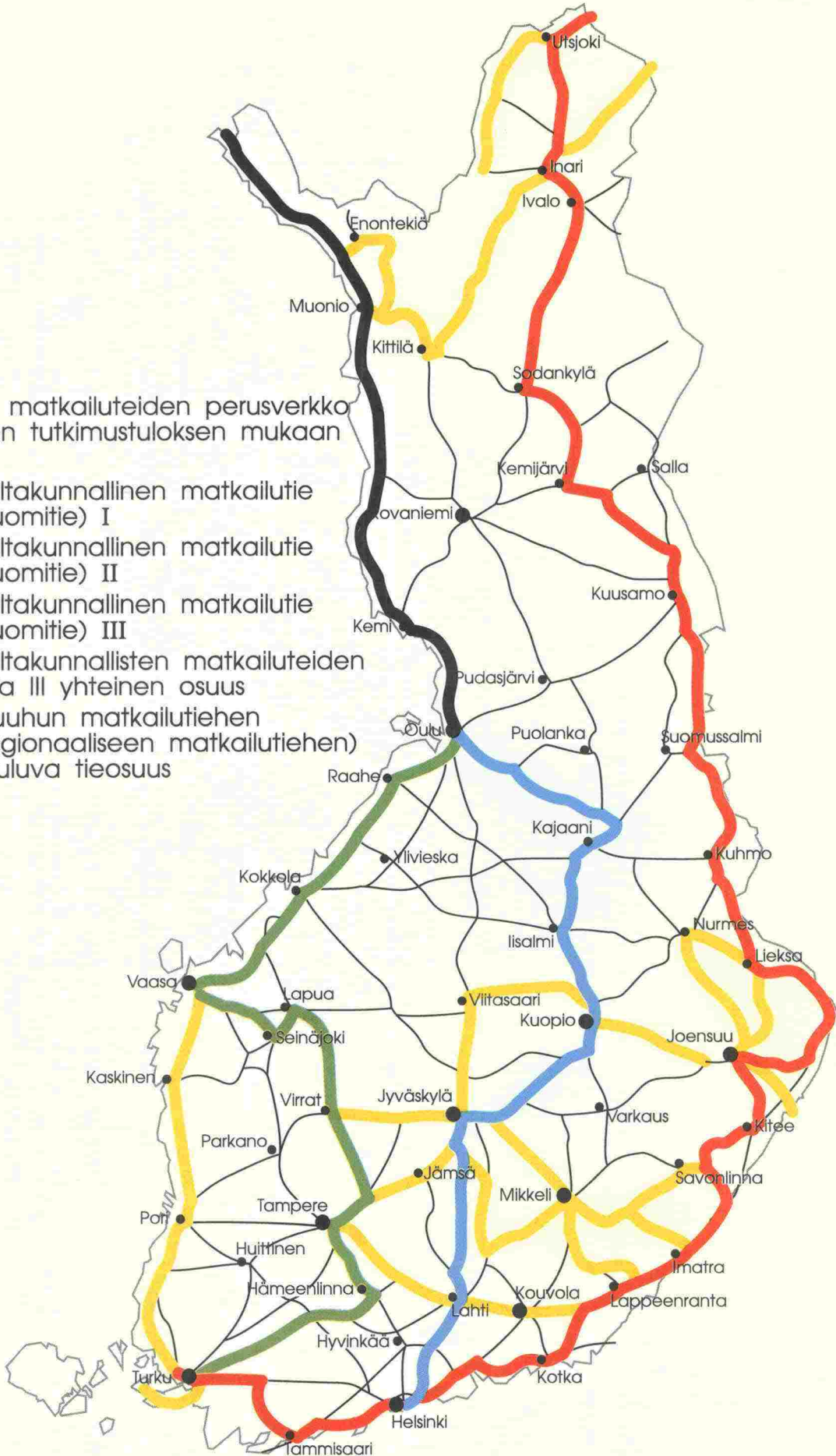
funktio:



Kartta 3

Suomen matkailuteiden perusverkko
empiirisen tutkimustuloksen mukaan

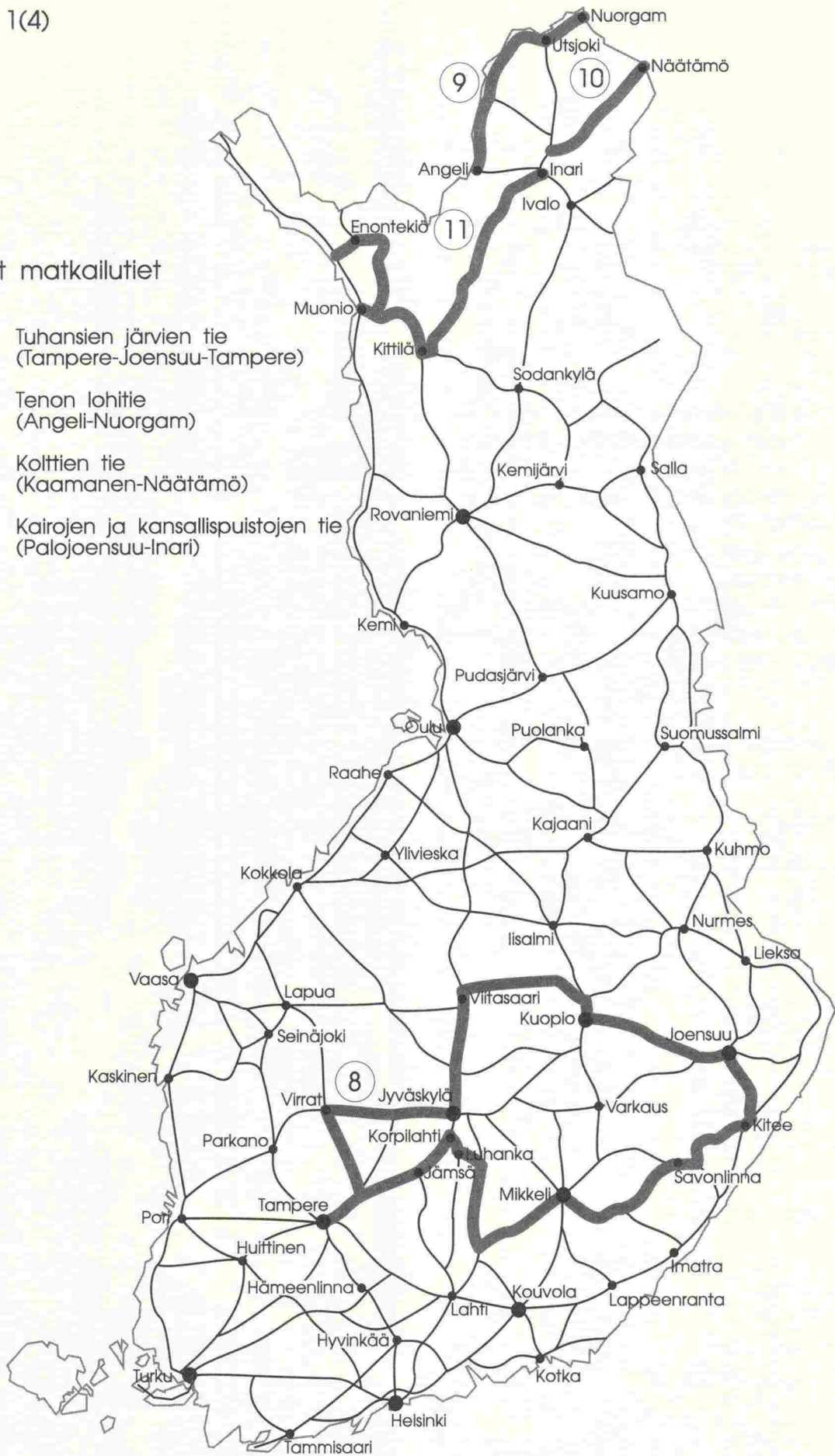
-  Valtakunnallinen matkailutie (Suomitie) I
-  Valtakunnallinen matkailutie (Suomitie) II
-  Valtakunnallinen matkailutie (Suomitie) III
-  Valtakunnallisten matkailuteiden II ja III yhteinen osuus
-  Muuhun matkailutiehen (regionaaliseen matkailutiehen) kuuluva tieosuus



Liite 1(4)

Muut matkailutiet

- 8 Tuhansien järvien tie
(Tampere-Joensuu-Tampere)
- 9 Tenon lohittie
(Angeli-Nuorgam)
- 10 Kolttien tie
(Kaamanen-Näätämö)
- 11 Kairojen ja kansallispuistojen tie
(Palojoensuu-Inari)



MATKAILUTIETUTKIMUS / kysymyslomake ja kartta

- ① Nimetkää allaolevaan taulukkoon 3-5 tieosuutta, joita pidätte oman kokemuksenne perusteella Suomen parhaina matkailutieosuuksina. Rastikaa kunkin tien kohdalle kaikki ne tekijät, joihin valintanne perustuu.

Nimetkää kukin tieosuus solmukohtien eli lähtö- ja päätepisteen mukaan. Väärinkäsitysten välttämiseksi nimetkää myös kyseiseltä tieosuudelta jokin välipaikkakunta, sillä monia paikkakuntia yhdistää usea eri reitti. H u o m. Valintanne voi kohdistua myös sellaiseen tieosuuteen, jota ei ole merkitty kartalle.

lähtöpiste	välipaikkakunta/ -kunnat	päätepiste	luonto ja luonnonnähtävyydet	kulttuurimaiset ja -kohteet	varsinaiset matkailupalvelut*	muu, mikä?

* Varsinaisilla matkailupalveluilla tarkoitetaan kysymyksen 3 mukaisia palveluja.

- ② Merkitkää valitsemanne tieosuudet oheiseen karttaan mieluiten väräkynällä. Jos valitsemianne tieosuuksia ei löydy kartalta, merkitkää ne siihen itse ja merkitkää taulukkoon lähtö- ja päätepisteet sekä välipaikkakunnat.

- ③ Mitä palveluja pidätte tärkeinä, kun maamme matkailuteitä ryhdytään kehittämään matkailijoiden tarpeita vastaaviksi? Rengastakaa allaolevasta luettelosta kolme tärkeintä palvelumuotoa. Jos jokin mielestänne tärkeä palvelu puuttuu, nimetkää se/ne kohtaan 13 ja rengastakaa kyseinen numero.

- | | | |
|-------------------------------------|----------------|------------------|
| 1. Opastaulu (kartta) | 6. Kahvio | 12. Leikkipaikka |
| 2. Jätteiden talteenotto | 7. WC | 13. Muu, mikä? |
| 3. Peseytymispaikka | 8. Kioski | _____ |
| 4. Viitoitus tienvarsinähtävyyksiin | 9. Keittokatos | _____ |
| 5. Penkki- ja pöytäryhmä | 10. Uimaranta | _____ |
| | 11. Sähköpiste | _____ |

- ④ Ympyröikää suurpiirteisen aluejaon mukaan ne alueet, joilla olette matkoillanne liikkuneet.

- | | | |
|----------------------------|--------------|---------------------------|
| 1. Etelä- ja lounais-Suomi | 3. Pohjanmaa | 5. Pohjois-Suomi ja Lappi |
| 2. Järvi-Suomen alue | 4. Itä-Suomi | |

Vastaajan nimi:

Osoite :

Postitoimipaikka:

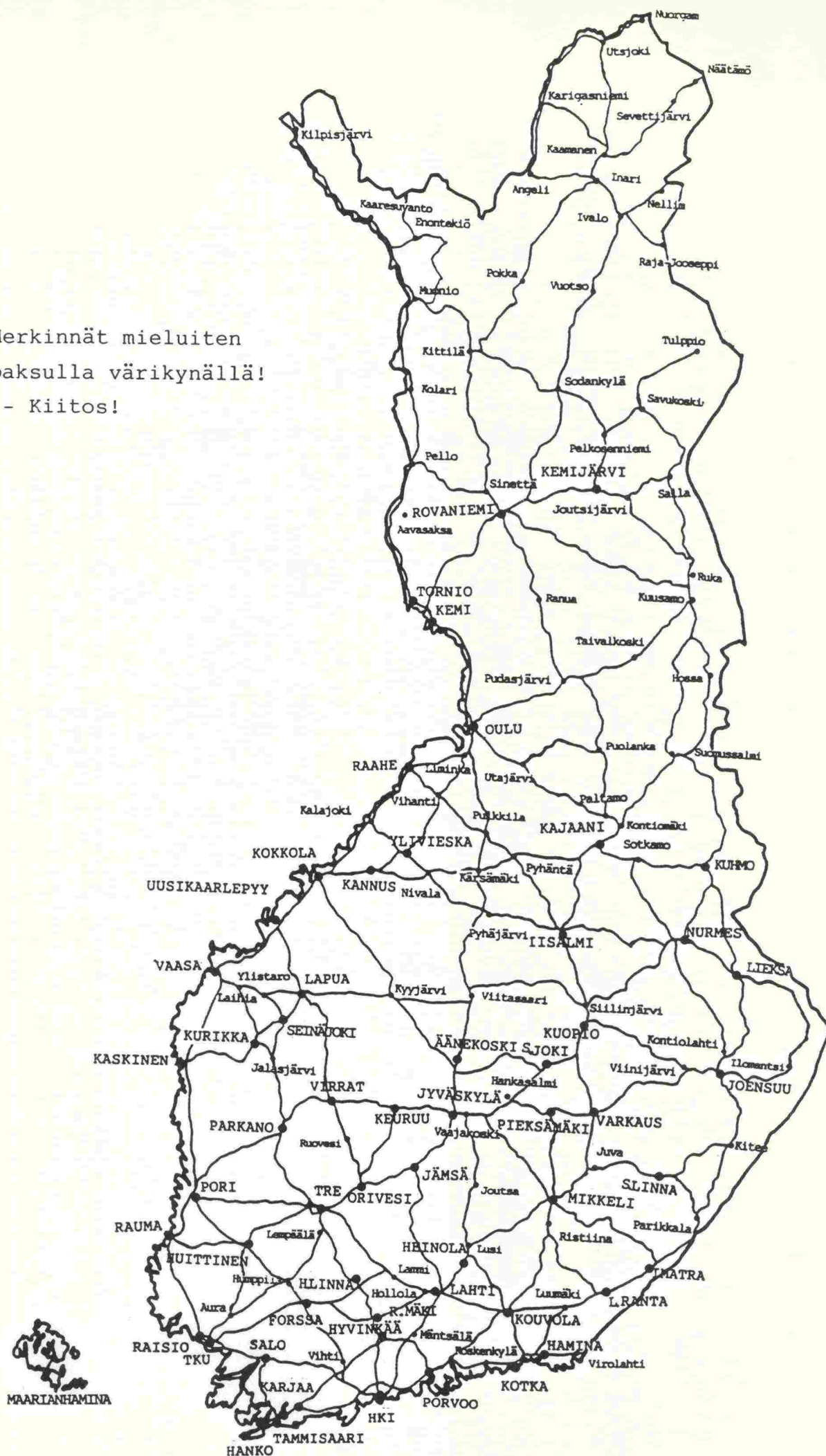
MATKAILUTIETUTKIMUS / lisätietoja

⑤ Mitä myönteisiä kokemuksia Teillä mahdollisesti on ulkomaisista matkailuteista ja niiden palveluista? Olisiko mielestänne mahdollista soveltaa niitä myös Suomen oloihin?

⑥ Mitä vaikeuksia olette kokenut suunnitellessanne automatkoja Suomessa / matkaillessanne autolla Suomessa?

Merkinnät mieluiten
paksulla värikynällä!

- Kiitos!



ISBN 951-47-5820-X
ISSN 0788-3706
TIEL 3100002