

# **Suomen matkailureittien toiminnan jatkuvuus**

Jonna Hänninen

Opinnäytetyö  
Huhtikuu 2016  
Matkailu- ja ravitsemisala  
Restonomi (AMK), Matkailun tutkinto-ohjelma



Tekijä(t) Hänninen, Jonna	Julkaisun laji Opinnäytetyö	Päivämäärä 16.2.2016
	Sivumäärä 69	Julkaisun kieli Suomi
		Verkojulkaisulupa myönnetty: x
Työn nimi <b>Suomen matkailureittien toiminnan jatkuvuus</b>		
Koulutusohjelma Matkailun koulutusohjelma		
Työn ohjaaja(t) Susanna Nuijanmaa		
Toimeksiantaja(t) Culture Finland		
Tiivistelmä <p>Opinnäytetyön tarkoituksena oli kartoittaa Suomen kulttuurireittien ja virallisten matkailuteiden toimintaa Suomessa. Tavoitteena oli tuottaa koonti tietojoiden ja -organisaatioiden toiminnasta työn toimeksiantajalle Culture Finlandille ja tehdä matkailureiteille suosituksia tulevaisuuden toimintamalleista, joissa huomioitaisiin matkailureittien välinen yhteistyö ja teiden varsilla toimivat yritykset.</p> <p>Keväällä 2015 matkailureittitoimijoille lähetettiin kysely, johon osa toimijoista vastasi. Tutkimusvaiheessa otettiin yhteyttä toimijoihin, jotka eivät vastanneet kyselyyn keväällä. Vastausten perusteella päädyttiin laadulliseen tutkimukseen, joka toteutettiin teemahaastatteluna. Haastatteluissa syvennettiin vastauksia teiden toiminnasta ja taustalla olevista organisaatioista.</p> <p>Vastauksista kävi ilmi, että reitit olivat useassa tapauksessa aktiivisia ja toiminnan kehittämiseen löytyi ideoita. Osalla jatkohankkeet olivat jo vireillä ja sosiaalista mediaa on alettu hyödyntämään markkinoinnissa. Monet tietojijat mainitsivat teiden välisen yhteistyön olevan tärkeää tulevaisuudessa.</p> <p>Työn koontiosioista reittitoimijat voivat saada ideoita toisiltaan ja suosituksista selviää konkreettisia kehittämiskohteita. Mahdollisessa jatkotutkimuksessa voidaan perehtyä tienvarsien yrityksiin ja tutkia kehittämiskohteita tiellä liikkuvien matkailijoiden näkökulmasta.</p>		
Avainsanat ( <a href="#">asiasanat</a> ) matkailutie, matkailutietojija, teemamatkailu, kvalitatiivinen tutkimus		
Muut tiedot		



Author(s) Hänninen, Jonna	Type of publication Bachelor's thesis	Date dd.mm.yyyy
		Language of publication: Finnish
	Number of pages 69	Permission for web publication: x
Title of publication <b>The continuity of travel route operating in Finland</b>		
Degree programme Degree programme in Tourism		
Tutor(s) Nuijanmaa, Susanna		
Assigned by Culture Finland		
Abstract <p>The purpose of the Bachelor's Thesis was to chart the operation of all culture routes and official travel routes in Finland. The aim was to make a compact package of information for Culture Finland, the commissioner of the thesis, about how all the travel and culture route operators worked. Another aim was to make recommendations regarding future operation models for the routes, which take other routes and companies along the routes into account.</p> <p>A questionnaire to travel route operators was sent in the spring of 2015 and several operators responded. In the research phase, the operators who had not responded yet were contacted. On the basis of the responses, a qualitative theme interview was chosen to be the method of the research. In the interviews, the functions of the routes and the organisations operating behind them, were studied in depth.</p> <p>It was found out that several routes were active and ideas on how to develop their operating were found. Those routes had already an idea of their future operating, and they had begun to utilise social media in their marketing. Many of the route operators pointed out the importance of future co-operating between the travel routes in Finland.</p> <p>A compact package of information is aimed at travel route operators to get ideas from each other. In the recommendation part of the thesis, concrete development ideas are presented. In further research, companies along the routes can be studied, and targets to be developed from a tourist's point of view can be examined.</p>		
Keywords/tags ( <a href="#">subjects</a> ) travel route, travel route operator, theme tourism, qualitative research		
Miscellaneous		

## Sisällys

<b>1</b>	<b>Johdatus opinnäytetyöhön .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Matkailutiet ja -reitit .....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Culture Finland.....</b>	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>Matkailutiet ja -reitit osana teemamatkailua .....</b>	<b>10</b>
4.1	Kulttuurimatkailu .....	11
4.2	Luonto- ja maaseutumatkailu .....	12
4.3	Kiertomatkailu.....	13
<b>5</b>	<b>Suomen matkailureittien kehittäminen.....</b>	<b>13</b>
5.1	Barentsintie.....	15
5.2	E75 Lapland.....	16
5.3	Eurovelo13 .....	17
5.4	Hämeen härkätie.....	19
5.5	Kansallisväylä .....	20
5.6	Kuninkaantie .....	21
5.7	Linnasta Linnaan .....	23
5.8	Länsi-Kymen kulttuuritie.....	24
5.9	Pohjanlahden rantatie .....	26
5.10	Revontulentie .....	28
5.11	Saariston rengastie .....	30
5.12	Sininen tie .....	32
5.13	Sodan ja rauhan tie .....	34
5.14	Taikayöntie.....	35
5.15	Tervan tie .....	36
5.16	Via Karelia .....	37
5.17	Vihreän kullan kulttuuritie .....	39
<b>6</b>	<b>Tutkimuksen taustat ja kulku.....</b>	<b>40</b>
6.1	Tutkimusmenetelmä.....	41
6.2	Tutkimuksen luotettavuus .....	42
<b>7</b>	<b>Haastatteluiden vastaukset .....</b>	<b>44</b>
7.1	E75 Lapland.....	44
7.2	Eurovelo13 .....	45
7.3	Hämeen Härkätie .....	45
7.4	Kuninkaantie .....	46
7.5	Linnasta linnaan .....	48

7.6	Länsi-Kymen kulttuuritie .....	49
7.7	Revontultentie .....	49
7.8	Saariston rengastie .....	50
7.9	Sininen tie .....	51
7.10	Taikayöntie.....	52
7.11	Tervan tie .....	52
7.12	Via Karelia .....	53
7.13	Vihreän kullan kulttuuritie .....	54
<b>8</b>	<b>Suosituksset reittitoimijoille .....</b>	<b>55</b>
<b>9</b>	<b>Opinnäytetyöprosessin sujuminen.....</b>	<b>57</b>
	<b>Lähteet .....</b>	<b>60</b>
	<b>Liitteet.....</b>	<b>67</b>
	Liite 1. Alustava kysely .....	67
	Liite 2. Teemahaastattelu .....	68

## **Kuvat**

Kuva 1. Länsi-Kymen kulttuuritie.....	26
Kuva 2. Taikayön tie.....	36

## **Kuviot**

Kuvio 1. Liikenneviraston määrittelemät matkailutiet 2015.....	5
Kuvio 2. Barentsintie.....	16
Kuvio 3. E75 Lapland.....	17
Kuvio 4. Eurovelo13.....	19
Kuvio 5. Hämeen Härkätie.....	20
Kuvio 6. Kansallisväylä.....	21
Kuvio 7. Kuninkaantie.....	23
Kuvio 8. Pohjanlahden rantatie.....	28
Kuvio 9. Revontulten tie.....	30
Kuvio 10. Saariston rengastie.....	32
Kuvio 11. Sininen tie.....	34
Kuvio 12. Tervan tie.....	37
Kuvio 13. Via Karelia.....	39
Kuvio 14. Vihreän kullan kulttuuritie.....	40

## 1 Johdatus opinnäytetyöhön

Opinnäytetyö tarkastelee Suomen matkailureittien ja virallisten matkailuteiden toimintaa ja selvittää, miten ne toimivat pitkäjänteisesti ja millainen taustaorganisaatio kunkin tien taustalla vaikuttaa. Toimeksiantaja työssä on Culture Finland.

Tutkimuksen tavoite on tuottaa koonti matkailureittien taustalla vaikuttavien organisaatioiden tai toimijoiden toiminnasta ja tehdä matkailureiteille suosituksia, jotka edistävät teiden organisoitumista, toimintaa ja yhteistyötä matkailureittien välillä sekä reittien varrella olevien yritysten kanssa tulevaisuudessa. Koonnissa käyvät ilmi teiden nykytilanne, toimijoiden hallintomallit, toimijoiden suunnitelmat tulevaisuuteen ja toimijoiden itsensä näkemä hyöty matkailuteiden kehittämisessä. Tutkimuskysymyksiä ovat: ”Miten Suomen kulttuurireitit ja viralliset matkailutiet toimivat?” ja ”Mitkä tekijät edistävät teiden jatkuvaa toimintaa?”.

Lukijaa johdatellaan aiheeseen perehtymällä ensin matkailutien ja kulttuurireitin käsitteisiin sekä esittelemällä toimeksiantaja Culture Finland. Näiden teemojen myötä avataan Suomen matkailun tavoitteita muutamien vuosien päähän Matkailun tiekartan avulla. Näin lukija tietää, miksi matkailuteiden kehittäminen on tärkeä osa Suomen matkailua. Lukijalle esitellään vielä ennen matkailuteiden ja kulttuurireittien yksityiskohtaista esittelyä matkailumuodot, joihin matkailuteilla tapahtuva matkailu liittyy. Näin saadaan kattava kuva Suomen matkailutietoiminnasta ennen kuin lukija pääsee tutustumaan matkailuteihin tie kerrallaan.

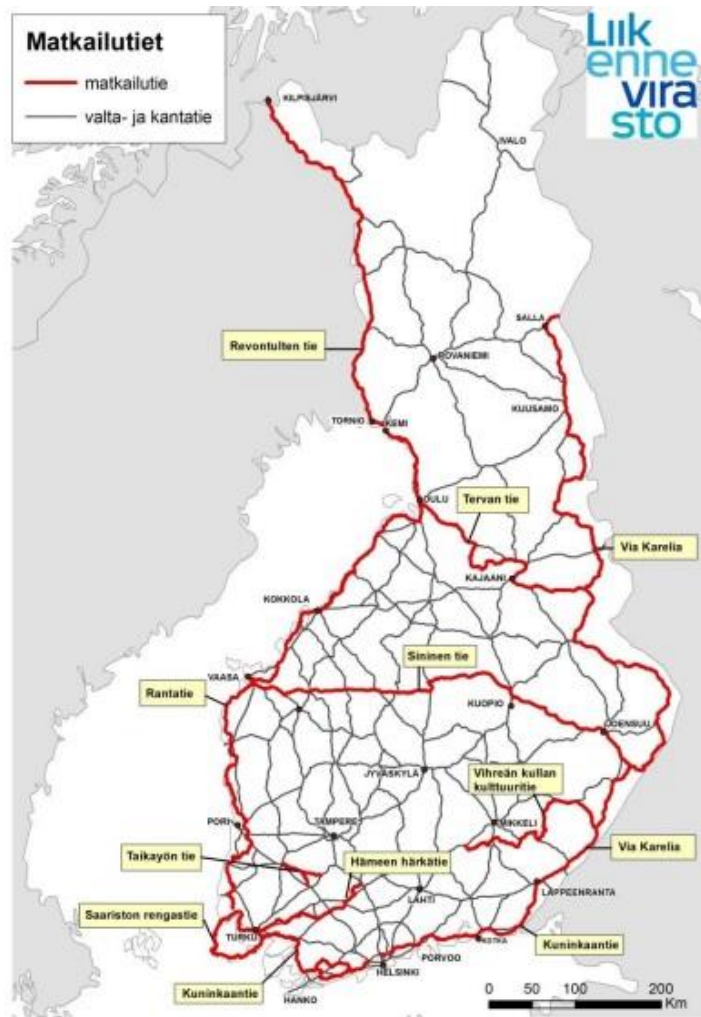
Aineisto koostuu keväällä 2015 matkailutietoimijoille lähetetyn kyselyn vastauksista, tietoimijoiden yksilöhaastatteluista puhelimitse sekä tietolähteistä Internetistä ja kirjallisuudesta saadusta materiaalista. Haastatteluiden vastauksista reitti kerrallaan löytyvät vastaukset siihen, kuinka reitit toimivat Suomessa ja yhteistyössä muiden maiden kanssa. Vastausten perusteella laadittujen suositusten joukosta löytyvät konkreettiset ratkaisut, jotka edistävät teiden toimintaa pitkäjänteisesti tulevaisuutta ajatellen.

## 2 Matkailutiet ja -reitit

Tiehallinto (nykyinen Liikennevirasto) on määritellyt matkailutien seuraavasti:

”Matkailutie on tie, jolla on sen yleiseen liikenteelliseen merkitykseen nähden poikkeuksellisen runsaasti matkailijoiden kannalta merkittäviä kohteita. Tämän lisäksi sillä on erityinen matkailuelinkeinon toimintaedellytyksiä ja alueen kilpailukykyä tukeva merkitys.” Keskeinen periaate on, että matkailutiekse voidaan merkitä vain Liikenneviraston erikseen hyväksymä tie. (Matkailuteiden määrittely 2004, 7-12.)

Virallisia matkailuteitä on Suomessa kymmenen (ks. Kuva 1.); Hämeen Härkätie, Kuninkaantie, Pohjanlahden rantatie, Revontulentie, Saariston rengastie, Sininen tie, Taikayöntie, Tervantie, Via Karelia ja Vihreän kullan kulttuuritie (Suomen viralliset matkailutiet 2014).



Kuvio 1 Liikenneviraston määrittelemät Suomen matkailutiet 2015 (alkup. kuva ks. Rautiainen 2015, 15.)

Liikenneviraston toimintaa ohjaa liikenne- ja viestintäministeriö. Liikennevirasto on mukana matkailutiehankkeiden kehittämisessä ja jakaa tietoa teistä, liikenteestä ja palveluista. (Matkailuteiden määrittely 2004, 12.) Matkailuteiden toiminnassa on mukana myös kauppaja- ja teollisuusministeriö, kansallinen matkailun vastuuviranomainen, joka vastaa matkailua koskevasta lainsäädännöstä. Aluekehityksestä vastaa sisäasiainministeriö ja maakuntakaavoituksesta maakuntien liitot. (Matkailuteiden määrittely 2004, 15.)

Viime vuosina matkailuteitä kohtaan osoitettu kiinnostus on ollut kasvussa ja monenlaiset hankkeet ovat hakeneet Liikennevirastolta virallista matkailutiestatusta ja oikeutta merkitä matkailutie kyltein. Matkailutiestatus tarjoaa keinon toimijoille



verkostoitua ja kehittää matkailua alueellisesti. Alueiden kehittäminen on ollut punainen lanka periaatteita laadittaessa. (Matkailuteiden määrittely 2004, 7.)

Virallisten matkailuteiden lisäksi Suomessa on myös paljon muitakin matkailun ja kulttuurin kannalta merkityksellisiä reittejä, jotka on kuitenkin rajattu virallisten matkailuteiden määrittelyn ulkopuolelle. Näitä reittejä ovat muuan muassa museotiet, maisematiet ja valtakunnallinen pyöräretkeilyreitistö. Kulttuuri- ja matkailureitteihin lukeutuvat Barentsintie, Eurovelo13, E75 Lapland, Kansallisväylä, Länsi-Kymen kulttuuritie sekä Sodan ja rauhan tie. Linnasta Lintaan on vanhojen linnojen ja linnakkeiden verkosto Kaakkois-Suomen ja Venäjän välillä, ja sen voi lukea osaksi kulttuurireittejä, vaikka kyseessä ei fyysinen tie olekaan. (Matkailuteiden määrittely 2004, 17.)

Tienpito on Liikenneviraston teiden hoitoa ja kehitystä, jotta toimintojen ja palveluiden saavutettavuus paranee. Se edistää alueen hyvinvointia ja verkostoitumista ympäröivään alueeseen. Tienpidon näkökulmasta verkostoituminen on muuan muassa matkailutiehankkeita. (Matkailuteiden määrittely 2004, 13.)

Tienpito on tapa tukea alueiden elinvoimaisuutta ja kilpailukykyä, ja sen taustalla on alueiden kehittämislaki (A 602/2002), jonka tavoite on ”luoda edellytyksiä kestäväan kehitykseen perustuvaan talouskasvuun, elinkeinotoimijoiden kehitykseen ja työllisyyden parantamiseen” vähentämällä alueiden kehityseroja (Matkailuteiden määrittely 2004, 14).

Alueiden kehittämislain (A 602/2002) mukaan maakuntien liitot laativat kunnanvaltuustojen toimikausittain maakuntaohjelman neljäksi vuodeksi, joka ”sisältää maakunnan mahdollisuusiin ja tarpeisiin perustuvat kehittämisen tavoitteet, maakunnan kehittämisen kannalta keskeisimmät hankkeet ja muut olennaiset toimenpiteet tavoitteiden saavuttamiseksi ja suunnitelman ohjelman rahoittamiseksi” (Matkailuteiden määrittely 2004, 14). Matkailutiet ovat konkreettinen esimerkki verkostoituneista matkailupalveluista, joihin liittyy alueellinen yhteistyö.

## Matkailutiet Euroopassa

Ihmiset ovat kulkeneet pitkiä teitä kautta historian sekä Euroopassa että muualla maailmassa. Vanhimpia tunnettuja matkailureittejä ovat kauppateet, kuninkaiden tiet ja pyhiinvaellusreitit. Kauppateillä kuljetettiin muun muassa suolaa, joka oli keskiajalla Euroopassa arvokas kauppatavara. Esimerkkinä tällaisesta tiestä on historiallinen The Old Salt Street, joka kulki Saksan läpi, Alppien yli, aina Italian eteläiseen kärkeen asti. (The Old Salt Route through Europa, Saxony and Bohemia n.d.)

The European Institute of Culture Routes'n tehtävänä on jatkaa Culture Routes-ohjelmaa, joka toimii 50:ssä Euroopan maassa. Instituutti toimii yhteistyössä Euroopan yliopistojen kanssa ja pyrkii jakamaan neuvojaan ja ammattitaitoaan sekä virallisille kulttuurireiteille että projektivaiheen reiteille. Instituutin kanssa työtä tekevät projektipäälliköt, tutkijat ja opiskelijat. (European Institute of Culture Routes 2014.)

Vanhin ja pisin tie, joka yhdisti Itä- ja Länsi-Euroopan, on nimeltään Via Regia. Tie on ollut olemassa jo yli 2 000 vuotta ja kulkee kahdeksan maan halki 4 500 kilometrin matkalla. Tie ylittää aina Espanjan Santiago de Compostelasta Ukrainan Kiovaan. Nykyään tie symboloi Euroopan yhdentymistä ja on palkittu vuonna 2005 ollessaan "Major Cultural Route of the Council of Europe". (Via Regia - Cultural Route of the Council of Europe 2015.)

Santiago de Compostela on Euroopan tunnetuimpia pyhiinvaelluskohteita, ja sinne vie lukuisia reittejä, joista tunnetuin on varmasti Ranskan puoleisilta Pyreneiltä alkava Camino Frances. Tiet saattavat olla jopa 1 500 kilometrin mittaisia, ja ne halkovat Pohjois-Espanjaa verkostona, jonka varrella matkailija pääsee tutustumaan kristillisiin katedraaleihin, kirkkoihin, sairaaloihin, hotelleihin ja jopa siltoihin. (Routes of Santiago de Compostela: Camino Francés and Routes of Northern Spain 2015.)

Ruotsissa matkailutiet merkitään kukkatunnuksin, ja näitä tunnuksia voivat saada tiet, jotka ovat reittejä kahden kohteen välillä. Reitin varrella tulee myös olla matkailijoita kiinnostavia kohteita. Tien pituuden tulee olla pohjoisessa 4 - 6 ajotuntia

ja etelässä 2 - 3. Teiden tulee olla ajokelpoisia henkilöautojen lisäksi myös asuntovaunuilla ja busseilla. Ruotsissa yksityisteistä voi tehdä matkailuteitä vain poikkeustapauksissa. (Matkailuteiden määrittely 2004, 28.)

Norjassa matkailuteistä halutaan luoda laadukas kansallinen matkailutuote. Tärkein kriteeri Norjassa reiteille ovat maisemat. Toisin kuin Ruotsissa, Norjassa maisemaltaan vaihtelevat, paljon kontrastia sisältävät tiet voidaan lukea matkailuteiksi, ja niitä arvostetaan jopa eniten. Norjassa palvelut reittien varsilla ovat positiivinen tärkeä lisä, mutta eivät välttämättömyys, jos itse ajaminen on jo elämys. Matkailureittien olisi hyvä olla vaihtoehtoja pääväylille. ( Mts. 28.)

### 3 Culture Finland

Toimeksiantaja opinnäytetyössä on Culture Finland, joka on Visit Finlandin ohjauksessa toimiva valtakunnallinen katto-ohjelma, jonka avulla ohjataan kulttuurimatkailun kehittämistä ja koordinointia Suomessa. Culture Finlandia hallinnoi Finland Festivals ry, ja sen toimintaa rahoittavat sekä opetus- ja kulttuuriministeriö että Visit Finland. (Suomen kulttuurimatkailu syntyy kiehtovista vastakohtista 2015.)

Visit Finland toimii yhteistyössä yritysten, vienninedistäjien ja lähetystöjen kanssa ympäri maailman tavoitteenaan kehittää Suomen matkailullista imagoa. Eri markkinoilla painotetaan erilaisia toimenpiteitä, sen mukaan, kuinka tunnettu Suomi on kyseisessä maassa. (Visit Finlandin ydintehtävät pähkinänkuoressa 2015.)

Visit Finland kehittää valtakunnallisesti matkailustrategiaan pohjautuvia teemahankkeita ja osallistuu asiantuntijana matkailukeskusten tuotekehityshankkeisiin. Visit Finland osallistuu alueellisten matkailustrategioiden ja -ohjelmien laadintaan ja välittää matkailun näkemyksiä alaa rahoittaville ja kehittäville julkisille organisaatioille. (Visit Finlandin ydintehtävät pähkinänkuoressa 2015.)

Culture Finland on alkanut tammikuussa 2011 ja jatkaa opetus- ja kulttuuriministeriön Kulttuurin matkailullinen tuotteistaminen -toimintaohjelman (2009 - 2013) tehtäviä taiteen, kulttuurin alojen ja matkailuelinkeinojen parissa

luoden yhteistyötä ja toimintaedellytyksiä alojen välille. (Kulttuurimatkailun katto-ohjelma 2015, 1.)

Culture Finlandin tärkeimpinä tavoitteina on lisätä Suomeen kohdistuvaa kiinnostusta matkailualalla ja edistää yhteistyötä kulttuuri- ja matkailualojen toimijoiden kesken ympäri Suomen. Culture Finlandin kautta toimijat saavat valtakunnallisesta koordinoinnista tukea. Culture Finlandissa alueelliset kehittäjät ottavat selvää alueen matkailutoimijoista ja kulttuurisista vahvuuksista, joiden piirissä kehittämistyötä tehdään. (Kulttuurimatkailun katto-ohjelma 2015, 2.)

Culture Finlandissa luodaan alueellisten koordinaattoreiden kesken verkostotiimimalli ja edistetään kulttuuri- ja matkailuhankkeiden välistä yhteistyötä. Ohjelmassa pyritään kehittämään työkaluja, joiden avulla kulttuurimatkailutuotteet ja -palvelut saataisiin tuotteistettua paremmin. Työkalut sisältävät kehitystyötä muun muassa sähköisten jakelukanavien, hinnoittelumallien ja e-oppimiskokonaisuuksien parissa. (Kulttuurimatkailun katto-ohjelma 2015, 2.)

Ohjelmassa tuetaan myös laadun kehittämistä matkailutuotteiden parissa ja edistetään myyntiä. Ohjelman kohderyhmänä ovat kulttuurimatkailun kehittäjätahot sekä kulttuurialojen ja matkailun toimijat ja tuottajaverkostot. Hyödynsaajina ovat tuotteiden ja palveluiden kuluttajat sekä Suomessa että ulkomailla. (Kulttuurimatkailun katto-ohjelma 2015, 2.)

### Matkailun tiekartta 2015-2025

Suomen matkailuelinkeino on kasvanut viime vuosina nopeammin kuin mikään muu toimiala. Matkailusta on tullut kansallisesti merkittävä vientitoimiala ja työllistäjä. Vuoteen 2025 matkailutulolla on mahdollisuus kasvaa 13 miljardista eurosta aina 20 miljardiin euroon. Kansainvälisiä matkailijoita on yhä enemmän, ja vuonna 2013 ulkomaisten matkailijoiden jättämät tulot olivat 4,3 miljardia euroa. (Matkailun tiekartta 2015-2025 2015.)

Matkailuelinkeinon kasvu ei ole kuitenkaan itsestään selvää epävakaa taloustilanteen vuoksi. Yritykset ja alueet eivät menesty ilman verkostoja kovassa kilpailussa, ja asiakkaiden vaatimukset ovat kasvaneet. Enää matkailijoille eivät riitä yksipuoliset palvelut, vaan yrityksiltä vaaditaan yhteistyössä rakennettuja laadukkaita ja elämyksellisiä palvelukokonaisuuksia. (Matkailun tiekartta 2015 - 2025 2015.)

Suomen matkailun kasvun ja uudistumisen tiekartta vuosille 2015 - 2025 syntyi vuoden 2014 matkailun kärkihankkeessa. Hankkeeseen osallistui yli 700 matkailuelinkeinojen ja alueiden edustajaa, joilta Työ- ja elinkeinoministeriö sai 42 hanke-ehdotusta. Matkailun kasvun edellytykseksi kiteytyi eri toimijoiden yhteistyö ja sen avulla saavutetut laadukkaat palvelupaketit ja näin myös asiakkaiden odotusten ylittäminen. (Matkailun tiekartta 2015 - 2025 2015.)

Päämääränä matkailun tiekartalla on saada Suomi pohjoisen Euroopan ykkösmatkailukohteeksi vuoteen 2025 mennessä. Tiekartan tärkeimmät strategiapainopisteet tavoitteen saavuttamiseksi ovat matkailukeskusten ja yritysverkostojen teemapohjaisen yhteistyön vahvistaminen ja uudet avaukset tuotekehityksessä, myynnissä ja markkinoinnissa. Strategiassa painottuvat myös kilpailukykyisen ja monipuolisen tarjonnan kehittäminen matkailun ja muiden alojen rajapinnoista sekä markkinointitoimenpiteiden vaikuttavuuden lisääminen ja tuotteiden helppo ostettavuus. (Matkailun tiekartta 2015-2025 2015.)

#### 4 Matkailutiet ja -reitit osana teemamatkailua

Teemamatkailu määritellään Vaasan yliopiston viestintätieteiden laitoksen (2004) mukaan matkailuna, joka on kehitetty ennalta määritellyn teeman ympärille. Käsitteisiin ja termeihin ei kuitenkaan ole paneuduttu tarkasti, vaikka mediassa puhutaankin useasti matkailusta lajiteltuina eri teemojen mukaan. Uusia teemoja matkailuun syntyy koko ajan lisää yhä nopeutuvan sosiaalisen median tahdissa, joten käsitteistö ei pysy ajan tasalla. (Kleemola 2004.)

Teemamatkailussa käsitteet kulkevat limittäin ja menevät päällekkäin, joten yksioikoista käsitejärjestelmää on mahdotonta muodostaa. Teemamatkailu sisältää

oikeastaan samat elementit kuin elämysmatkailu, mutta senkin voi lukea vain yhdeksi teemaksi. (Kleemola 2004.)

Onnistuneen teemamatkailutuotteen tunnistaa siitä, että se palvelee matkailijaa kaikilla osa-alueilla, jokaisella aistilla. Teema voi olla mikä tahansa joulusta viikinkeihin, kunhan tuotteen tarina on yhtenäinen ja selkeä. Se edellyttää toimintaympäristön luomista teeman mukaiseksi ja jopa henkilökunnan pukeutumista. Tärkeää on, että teema on tietoisesti valittu ja uskottavasti toteutettu. (Palvelusta elämykseksi 2010.)

Teemamatkailu ja sen alakäsitteet, kulttuuri-, luonto-, maaseutu- ja kiertomatkailu, liittyvät olennaisena osana matkailutietoisuuteen, sillä juuri se on teemamatkailua, kun matkailutiet ovat matkailun tarkoitus ja kohde. Seuraavassa esitellään tarkemmin kiertomatkailu, johon matkailuteilla tapahtuva matkailu luetaan erittäin tiiviisti, sekä kulttuuri-, luonto- ja maaseutumatkailu, joista voidaan puhua, kun matkailijat etsivät kulttuuri- tai luontoelämyksiä teiden ja reittien varsilta.

#### 4.1 Kulttuurimatkailu

Kulttuurimatkailu tarkoittaa matkailutuotteiden ja -palveluiden tuottamista ihmisille liiketoiminnallisilla perusteilla käyttäen kohteen kulttuurisia voimavaroja hyödyntäen. Kulttuurimatkailun tavoitteena on jakaa oppeja ja kokemuksia kulttuurien välillä luomalla mahdollisuuksia tutustua uusiin kulttuureihin ja tapoihin. (Kulttuurimatkailun määritelmä 2015, 3.)

Kulttuurimatkailussa yhdistyvät perinnematkailu ja nykyhetken elämäntapa. Kulttuurimatkailu on yhdistelmä menneitä ja nykyisyyttä matkailijoiden tutustuessa kohteen vanhaan kulttuuriin kuluttamalla kulttuuripalveluita, kuten vieraillemalla museoissa, näyttelyissä ja tapahtumissa, ja samanaikaisesti kohteen nykyisen kulttuurin kuluttaminen. (Kulttuurimatkailu 2013.) Näitä kohteita ja aktiviteetteja matkailijat löytävät Suomessa matkailuteiden varsilta laidasta laitaan. Matkailuteiden

varsilla matkailijat pääsevät kurkistamaan historiaan, ja samanaikaisesti he ostavat moderneja tultaisia ja matkaavat uusilla autoilla.

Kulttuurimatkailu on kuitenkin yhä enemmän kallistumassa nykyisyyden puoleen. Esimerkiksi pakettimatkojen järjestäjillä on hankaluuksia saada koko ryhmänsä kiinnostuneena seuraamaan päivien kestäviä vierailuita vanhoille raunioille tai linnoille. Yhä useampi matkailija haluaa kosketuksen paikalliseen kulttuuriin ja paikalliseen ihmisiin juuri siinä hetkessä. He haluaisivat nähdä, millaista jokapäiväinen elämä on muualla maailmassa. (Kurki 2008, 89.)

## 4.2 Luonto- ja maaseutumatkailu

Luontomatkailu ja maaseutumatkailu liittyvät läheisesti toisiinsa, sillä nykyään kasvanut ympäristötietoisuus on lisännyt matkailijoiden mielenkiintoa sekä luontomatkailua että maaseutumatkailua kohtaan (Kurki 2008, 167).

Maaseutumatkailua voidaan pitää jopa osana luontomatkailua, sillä suuri yhdistävä tekijä on, että kohderyhmänä ovat kaupungin kiireestä pois haluavat ihmiset (Luonto- ja maaseutumatkailu 2013). Matkailuteiden varsilla erityisesti lähiruoka ja maaseutujen historialliset tapahtumat vetävät matkailijoita puoleensa.

Luonto tarjoaa alueellista vaihtelua matkailun kentällä, sillä se kattaa monia ainutlaatuisia resursseja hyödynnettäväksi. Luontomatkailussa keskitytäänkin matkailumahdollisuuksiin luonnon helmassa. (Luonto- ja maaseutumatkailu 2013.)

Maaseutumatkailu tarkoittaa kaikkia maaseudulla kehitettyjä turistiaktiviteetteja, jotka perustuvat maaseudulle tyypillisiin materiaalsiin ja luonnon resursseihin. Maaseutu itsessään on turismille otollinen, sillä maaseudulla toimivat ulkoilma-aktiviteetit ja maaseutujen aktiviteettien parissa matkailijat saavat todellisen kosketuksen paikallisiin ihmisiin ja heidän elämäntapoihinsa. Maaseutumatkailun tavoite onkin, että matkailija tutustuu ja osallistuu alueen tehtäviin ja tapoihin. Maaseutumatkailu lisää luontokontaktia ja auttaa maaseutualueita kehittymään ja elvyttämään omaa kulttuuriaan (Kurki 2008, 165-166.)

### 4.3 Kiertomatkailu

Lehtisen (2010, 4) mukaan Järvinen (2010) määrittelee kiertomatkat matkoiksi, joissa on useampi kohde saman matkan aikana. Näin ollen matkailuteillä matkailu luetaan osaksi kiertomatkailua. Kiertomatkat voivat olla omatoimisia tai opastettuja, ja jos ne ovat opastettuja, yleensä matkat räätälöidään ryhmän kiinnostuksen mukaan. Kiertomatkoihin lisätään myös todella usein erilaisia lisäpalveluita.

Järjestetyillä kiertomatkoilla tärkeimmässä roolissa ovat paikalliset yhteistyökumppanit. Verkostojen on oltava luotettavia, jotta varaukset kohteissa onnistuvat ja voidaan taata riittävät resurssit hoitamaan asiakkaiden tarpeita. Tärkeimpänä sääntönä voidaan pitää hyvää suunnittelua, jotta aikataulut eivät ole liian tiukkoja ja mahdolliset myöhästymiset eivät sotke kokonaista ohjelmaa. (Lehtinen 2010. 5.)

## 5 Suomen matkailureittien kehittäminen

Suurin osa Suomen virallisista matkailuteistä ja muista kulttuurireiteistä on hanketaustaisia. Hankkeet toimivat ohjausryhmien ja projektiryhmien vetäminä, mutta joillakin teillä on taustallaan myös yksittäisiä ihmisiä. Osa hankkeista on johtanut laajempaan toimintaan eli tieyhdistyksiin, jotka hoitavat matkailutietoimintaa, ja osan takana on esimerkiksi korkeakouluja. Osalla matkailuteistä ei ole kuitenkaan lainkaan aktiivista toimintaa. Silti jokaisen tien taustalla on edelleen tai on ollut jonkinlainen organisaatio eli kahden tai useamman ihmisen suunnittelemien ja tietoisesti tuotettujen päätösten ja toimintojen kokonaisuus (Kreitner, Kinicki & Buelens 2002, 508).

Yhtenä matkailutieorganisaatioiden tärkeimmistä toiminnoista voidaan pitää verkostoitumista keskenään ja tienvarsien yrittäjien kanssa. Heli Satuli (Fennia 4/2010, 25) kuvaa artikkelissaan Verkostoituminen on yrittäjän etu verkostoitumisen olevan eritasoista yhteistyötä eri osapuolien välillä. Satuli siteeraa tekniikan tohtori



Raimo Hyötyläistä, jonka mukaan hierarkkisista ”projektikohtaisista kertaluontoisista verkostoista siirrytään syvempään strategiseen verkostoyhteistyöhön”. Tällainen tasavertainen verkostoituminen olisi hyödyksi matkailutieorganisaatioille. Aiemmin mainittu Matkailun tiekartta 2015 - 2025 tukee tällaista ajatusmaailmaa erinomaisesti. Verkostoituminen edistää asiakaslähtöisyyttä, sillä tällä tavoin eri osapuolet luovat yhteistyössä innovatiivisia palvelukokonaisuuksia. Laadukas palvelukokemus syntyy yhteistyöstä ja ammattimaisesta tuotteistamisesta.

Matkailuteiden tunnettuus kiteytyy teiden historiaan ja näkyviin kyltteihin teiden varsilla. Kyltit näyttävät suunnan teillä kulkeville, jotta matkailijat pysyvät oikealla reitillä. Liikenneviraston (2004, 18) mukaan matkailutie-liikennemerkkin käytön edellytyksenä on, että tiejakso muodostaa loogisen kokonaisuuden, jolla on sen liikenteelliseen merkitykseen nähden erityinen matkailuelinkeinoa ja alueen elinvoimaa tukeva merkitys. Jotta matkailutie saa virallisen statuksen ja voi käyttää kylttejä tunnettuuden edistämiseksi, on sen taustalla oltava myös vahva taustaorganisaatio ja hankkeen on sisällyttävä esimerkiksi alueen maakuntasuunnitelmaan tai -ohjelmaan.

Seuraavassa on esitelty Suomen kaikki matkailureitit, viralliset matkailutiet ja vielä virallista statusta vailla olevat kulttuurireitit. Pohjatieto on kerätty Internetiä hyödyntäen ja keväällä 2015 teetetyyn kyselyn vastauksia referoiden. Kyselyssä kysyttiin matkailutietoimijoilta teiden perustietoja, hieman historiaa, matkailuvaltteja sekä vähän tietoja teiden taustaorganisaatioista (ks. liite 1.). Kyselyyn vastasi keväällä kahdeksan matkailureittä ja myöhemmin puhelimitse tavoitettiin kuusi toimijaa, heistä, jotka eivät olleet vastanneet keväällä. Matkailureittejä on kaiken kaikkiaan 17, joista neljää toimijaa ei tavoitettu tähän tutkimukseen. Matkailureittien tilanteesta riippuen, kyselyyn saatiin melko eritasoisia vastauksia. Osalla reittitoimijoista oli paljon tietoa reitin varren toiminnasta ja selkeitä näkemyksiä tulevaisuuden toiminnasta. Joillakin matkailuteillä ja -reiteillä nykyinen toiminta oli olematonta ja tieto menneestä toiminnasta vähäistä, joten vastauksetkin jäivät suppeiksi. Joidenkin tietojien osalta alustavan kyselyn vastaukset olivat todella kattavat kehitysnäkemyksen ja hallinnoinnin osalta, joten nämä osiot liitettiin osaksi haastatteluvastauksia

kappaleessa seitsemän. Näiden kyselyvastausten, internetin ja kirjallisuuden perusteella on koottu jokaisesta tiestä lyhyt esittely.

## 5.1 Barentsintie

Barentsintien kansainvälinen yhdistys eli Barents Road Internationella Föreningen on perustettu vuonna 1997. Barentsintie itsessään on 1500 kilometriä pitkä matkailutie Murmanskista, Rovaniemen, Tornion, Luleån, Ålvsbyn kautta Bodöön (ks. kuva 1) . Tie kulkee Venäjän, Suomen Ruotsin ja Norjan mailla. Reitti seurailee pohjoista napapiiriä, jolla matkailija voi kokea erilaisia kulttuureita, ruokakulttuureita, vuorimaisemia, taigaa ja tundraa. Reitin varrella on villiä luontoa ja kaupunkeja, hiljaisuutta sekä kylmiä ja pimeitä talvia. (Tainio 2005; Barents Road 2014.)

Barentsintie tarjoaa kaikenlaista tekemistä ja näkemistä: fyysisiä aktiviteetteja liikunnasta innostuneille, historiallisia kohteita ja tarinoita kulttuurista kiinnostuneille ja paikallista ruokaa kulinaristeille. Alueella on vahva saamelaiskulttuuri, sillä saamelaisia asuu niin Suomen, Ruotsin kuin Norjankin alueella. (Upplevelser för alla 2014.)

Barentsintiellä ei kulje säännöllisiä bussiyhteyksiä Venäjälle viisumivaikeuksien vuoksi, mutta yhdistys järjestää Venäjän viisumeita matkailijoille. Alueella on myös lentokenttiä, joiden kautta matkailijoita saapuu kauempaakin. Entisaikoina teillä on kuljettu hevoscärryin ja porovaljakoin, mutta nykyään autot ovat ehdottomasti suosituin kulkumuoto. (Att resa längs Barents road 2014.)



Kuvio 2 Barentsintie (alkup. kuva ks. Karta över Barentsområdet, Barents Road 2011.)

## 5.2 E75 Lapland

Keväiseen kyselyyn vastasi kesäkuussa puhelimitse E75 Lapland-reitiltä Sanna Kärkkäinen. Kärkkäisen mukaan E75 Lapland on matkailureitti, joka noudattelee fyysistä E75-tietä Rovaniemeltä Utsjoelle, mutta eroaa fyysisestä tiestä muutamaa otteeseen ja esimerkiksi Pyhätunturin kohdalla matkailureitti tekee poikkeuksen E75 tiestä. Kyseessä on pari vuotta voimassa ollut hanke, joka päättyi maaliskuussa 2015.

E75 Lapland-reitti kulkee vain Suomen rajojen sisällä, mutta Kärkkäisen (2015) mukaan Lapissa tehdään paljon yhteistyötä liittyen matkailureittitoimintaan, joten hänen toiveissaan on mahdollinen tulevaisuuden yhteistyö varsinkin Norjan kanssa, jolloin matkailureitti saataisiin kulkemaan Suomen Lapista aina Jäämerelle asti.

Kärkkäinen tiivistää matkailulliset ja kulttuuriset vahvuudet kattamaan laajasti lappalaisen kulttuurin piirteitä ja reitin olevan ”erämaa palveluilla”. Iso osa matkailupalveluista sijaitsee Rovaniemellä, josta reitti alkaa ja joka on suurin kaupunki Lapissa. Inari taas on perinteinen saamelainen kylä, jossa voi aistia vielä saamelaisia vanhoja perinteitä. Rovaniemi on myös kesäisin täynnä turisteja, jotka etsivät elämyksiä maastopyöräilyyn, jokiristeilyiden, taidenäyttelyiden sekä

kesäteatterin parista. Ympäri vuoden Pajakylässä on tietenkin tavattavissa myös lasten Lapinmatkan kohokohta – joulupukki. (E75 Lapland tekemistä ja näkemistä 2015.)

Tie on pitkä ja kulkee kylien läpi ja luonto matkan varrella muuttuu pohjoista kohti mentäessä. Poronhoito ja kalastus ovat tärkeitä elinkeinoja Lapissa ja ne toimivat myös elämyksinä eteläsuomalaisille sekä ulkomaisille turisteille (Kärkkäinen 2015). Reitin varrelta voi löytää pieniä paikallisia erikoisuuksia pienistä putiikeista. Käsitöitä ja erilaisia paikallisia herkkuja on tarjolla pitkin matkaa. Uittoperinteeseen voi tutustua mm. Auttikönkäällä. (E75 Lapland tekemistä ja näkemistä 2015.)

Keskiyön aurinko on varmasti yksi tärkeimpiä matkailuelämyksiä Lapissa vierailijoille. Luonto näyttää parhaat puolensa myös monissa kansallispuistoissa, esimerkiksi Pyhä-Luoston kansallispuistossa, Urho Kekkosen kansallispuistossa sekä Lemmenjoen kansallispuistossa. (E75 Lapland tekemistä ja näkemistä 2015.)



Kuvio 3 E75 Lapland (alkup. kuva ks. Valtatie 4 2015.)

### 5.3 Eurovelo13

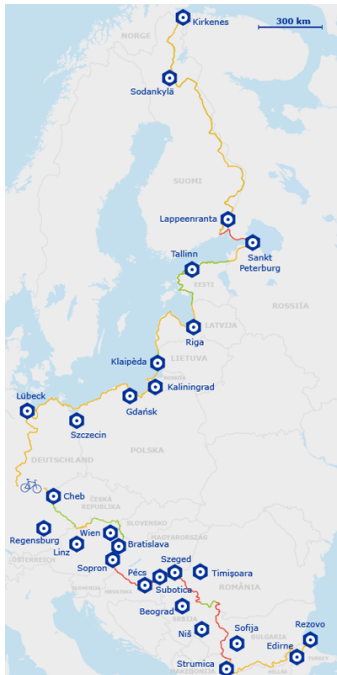
Eurovelo13 -matkailureitin osalta alustavaan kyselyyn vastasi Raija Ruusunen keväällä 2015. Hän kertoi Eurovelo13 kuuluvan kansainväliseen pyörämatkailureitistöön, jota hallinnoi European Cyclists Federation. Eurovelo13 on

yksi monista Eurovelo-reiteistä ja vielä Suomessa virallisen matkailutiestatuksen ulkopuolella. Reitin linjaus on tehty vuonna 2011 ja se on vielä hieman kesken.

Eurovelo13 teemana on ”Iron Curtain” eli raja, joka jakoi Euroopan puolen vuosisadan ajan itäiseen ja läntiseen osaan maailmansotien aikana. Suomeksi tunnettu termi on rautaesirippu. Tie kulkee Barentsinmereltä Mustalle merelle 10 400 kilometrin matkan, läpi 20 maan, ohittaen 14 UNESCO:n kohdetta ja kulkien kolmen meren rannikolla (ks. kuva 2). (Eurovelo13: Experiencing the history of Europe’s division 2015.)

Ruususen (2015) mukaan reitin matkailullisia vahvuuksia ovat Eurovelo-reittien kansainvälinen kokonaisuus ja tunnettuus, yhteistyö kautta Euroopan ja infrastruktuurin hyvä kunto. Palveluissa tosin on kehitettävää ja Suomessa esimerkiksi merkintä puuttuu kokonaan. Kulttuurisia vahvuuksia on ehdottomasti historia, jonka ympärille Eurovelo13-reitin teemakin on rakennettu. Jokaisen maan oma kulttuuri ja reitin varren kulttuurikirjo ovat suuria etuja myös.

Reitin varrella on lukuisia museoita, nähtävyyksiä ja tapahtumia, joihin matkailija voi tutustua ympäri vuoden. Suomessa reitin varrella sijaitsee muun muassa Kuhmon Talvisota-museo ja Imatralla Suomen historiallisiin rajoihin keskittyvä museo. Suomessa reitti kulkee Venäjän rajan tuntumassa Virolahdelta Suomen ja Norjan rajalle Näätämöön. (Eurovelo13 Iron Curtain Trail: Finland 2015.)



Kuvio 4 Eurovelo13 (alkup. kuva ks. Eurovelo13 Iron Curtain Trail 2015.)

## 5.4 Hämeen härkätie

Härkätieyhdistyksen puheenjohtaja Ensi Kulta vastasi keväällä 2015 alustavaan kyselyyn. Hämeen härkätie on syntynyt Viikinkiaikana, noin 800 jKr. Matkailutie on alueellinen ja valtakunnallisesti tunnettu, jonka matkailullisiin vahvuuksiin Kulta (2015) lukee tien hyväkuntoisuuden, monipuolisen maiseman ja monenlaiset palvelut.

Reitti alkaa Turun linnan pihalta ja päättyy Hämeen linnan pihamaalle.

Kokonaisuudessaan matkailutie on 160 kilometriä pitkä ja se on merkitty ruskeavalkoisin häränpää-tunnuksin. Hämeen härkätie jäi osaksi paikallis- ja yksityisteitä vuonna 1962, kun valtatie 10 Turusta Hämeenlinnaan valmistui.

(Hämeen härkätie 2015.) Hämeen härkätie on suureksi osaksi asvaltoitu, mutta Tiehallinto on kuitenkin säilyttänyt pari tieosuutta museoteinä, joista toinen sijaitsee Tammelan Portaasta kohti Renkoa ja toinen Liedossa. (Hämeen härkätie – Tammela 2015.)

Hämeen härkätie on Suomen vanhin tie, mikä on reitin suurin kulttuurinen vahvuus. Reitin varrella on monenlaisia kulttuuripalveluita, esimerkiksi noin tusina eriaiheista museota sekä tapahtumia. (Kulta 2015.) Matkailutie on myös Suomen varhaishistorian merkittävin tie, sillä sitä pitkin kulkivat ihmiset kauppaista kuninkaisiin. Reitti yhdisti kaksi tärkeää linnaa, Turun linnan sekä Hämeen linnan ja toimi niiden välisen hallinnon ja kaupankäynnin väylänä. Keskiajalla tie oli osa Pyhän Jaakon pyhiinvaellusreittiä, joka johti aina Espanjan Santiago de Compostelaan asti. Suomessa tie liitti yhteen Turun tuomiokirkon, Rengon Pyhä Jaakon ja Hämeen äitikirkon sekä Hattulan Pyhän Ristin. (Hämeen härkätie 2015.)



Kuvio 5 Hämeen Härkätie (alkup. kuva ks. Pyhiinvaellusreitti alkaa Hattulasta 2006.)

## 5.5 Kansallisväylä

Kansallisväylä tunnetaan myös nimillä Viitostie tai valtatie 5. Tie on yksi Suomen pääväylistä ja yhdistää Helsingin ja Pietarin metropolialueet Suomen Lappiin. Väylä kulkee kuuden maakunnan, 11 kaupungin ja kymmenien kuntien läpi kohti pohjoista. Viitostiestä halutaan saada todellinen matkailuväylä ja tämä päämääränä on kehitetty Viitostie todelliseksi matkailuväyläksi-hanke. Tien varren kaupunkien kanssa Viitostie ry:n hallitus tekee yhteistyötä, jotta Viitostiestä saataisiin yhteismarkkinointikanava. (Viitostie – Saimaalta Lappiin 2014.)

Kansallisväylän taustalla toimii Viitostie ry eli tienvarren kuntien ja yritysten muodostama yhdistys, jonka tavoitteena on kannustaa alueen yrittäjiä sekä viranomaisia matkailun laajaan kehittämiseen ja palveluiden tuottamiseen.

Tavoitteena on myös edistää markkinointia, verkostoitumista sekä edunvalvontaa alueella. (Viitostie ry 2014.)

Koska Viitostie on yksi Suomen pääväylistä, sen kehittämistä pidetään tärkeänä. Viitostien kaksi yhteysvälihanketta, Mikkeli-Juva sekä Leppävirta-Kuopio, on nostettu Itä-Suomen liikennestrategiassa tärkeimpien hankkeiden joukkoon koko Itä-Suomessa. (Viitostien kehittäminen 2014.)



Kuvio 6 Kansallisväylä (alkup. kuva ks. Valtatie 5 2015.)

## 5.6 Kuninkaantie

Kuninkaantie, jota aiemmin on kutsuttu nimellä Suuri Rantatie tai Alinen Viipurintie, on Suomen ensimmäinen virallinen matkailutie. Historiallinen maantie muodostui 1300-luvulla seuraillen Suomen eteläistä rannikkoa. 1700-luvulla Suuri rantatie oli osa Tukholman, Baltian ja Venäjän välistä postireittiä ja tiestä tuli Pohjoismaiden merkittävin maantieyhteys. (Rautiainen 2015, 17; Tuominen 2015.)

Matkailutie kulkee Norjan Bergenistä Ruotsin halki Tukholmaan, josta reitti kulkee Maarianhaminan kautta Turkuun. Turusta tie jatkuu rannikkoa mukaillen Viipuriin,



Venäjän puolelle, aina Pietariin asti. Pituutta reitille kertyy Suomen rajojen sisäpuolella noin 510 kilometriä. (Suuri Rantatie – Kuninkaantie 2015; Tuominen 2015.)

1996 käynnistettiin Varsinais-Suomen, Uudenmaan, Itä-Uudenmaan ja Kymenlaakson liittojen keskenään rahoittaman hanke tien matkailuarvon nostamiseksi.

Kuninkaantien hanke toimi Uudenmaan liiton alla ja hankkeen tuloksena tie viitoitettiin kesällä 1997 ensimmäisenä Suomessa kyltein, joissa esiintyy keltainen kruunu. Viitoitus ei kuitenkaan vastaa täysin alkuperäistä reittiä, sillä osa tiestä on hävinnyt kokonaan seurauksena 1920 ja -30 -lukujen tienparannuksista autoistumisen vuoksi. Osa tiestä on muutettu yksityisiksi teiksi. Kuninkaantien hanke päättyi kuitenkin vuonna 2005. (Suuri Rantatie – Kuninkaantie 2015; Tuominen 2015; Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY 2009.)

Alustavaan kyselyyn vastasi Tarja Koistinen Kuninkaantieltä keväällä 2015 ja hänen mukaansa matkailutien teemoja ovat historia, kulttuuri, luonto ja maisema.

Matkailullisia ja kulttuurisia vahvuuksia tällä kansainvälisellä matkailutiellä on paljon tunnetusta brändistä alkaen. Tien varrella on muuan muassa monipuolinen palvelutarjonta ja tie on kuljettavissa sekä isommilla että pienemmillä kulkuneuvoilla ympärivuotisesti. Kuninkaantie on myös valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö. (Koistinen 2015.)

Koistisen mukaan reitin varrelta löytyy monta merkittävää kansallisen historiamme ja kulttuuriperintömme kohdetta. Yksi Kuninkaantien tärkeimmistä nähtävyyksistä on Turun linna, ja sen Suomen historiasta ja kulttuuriperinnöstä kertovat näyttelyt. Reitin varrella on myös 1400-luvulta peräisin oleva Wiurilan kartano lähellä Saloa. Tammisaarta lähestyessä reitti ohittaa Raaseporin linnanrauniot, joiden läheisyydessä kesäisin järjestetään keskiaikaisia tapahtumia, markkinoita sekä kesäteattereita. (Suomen matkailutiet 2009, 6-7.)

Helsinkiä lähestyessä tien varrelle jäävät Pohjan ruukkialue, joka oli 1600-luvulla Suomen raudan valmistuksen keskus, sekä Mustion Linna, joka kuuluu Suomen arvokkaimpiin herraskartanoihin. Reitti ohittaa myös valtakunnallisesti tunnetun tiedekeskus Heurekan sekä Suomenlinnan merilinnoituksen. Porvoota lähestyessä

Kuninkaantien varrelle jäävät Porvoon vanhakaupunki, joka sai kaupunkioikeudet 1300-luvulla, sekä Strömforsin ruukkialue, jonka editse kulkee myös Länsi-Kymen kulttuuritie. Kotkan ohi Haminaan johtava Kuninkaantie ohittaa Haminan Bastionin, joka on Euroopan suurin telttakatos ja tarjoaa upeat puitteet kesäisin monenkirjaville tapahtumille. Turun lisäksi toinen päätepiste Suomen rajojen sisällä on Virolahti. (Suomen matkailutiet 2009, 6-7.)



Kuvio 7 Kuninkaantie (alkup. kuva ks. Kuninkaantie n.d.)

## 5.7 Linnasta Linnaan

Alustavaan kyselyyn vastasi Itä-Suomen yliopiston maantieteen professori Antti Honkanen. Hän täsmensi, että Linnasta linnaan eli "Castle to castle"-kulttuurireitin taustalla on hanke, jonka alku on jo vuoden 1999 suomalaisessa kulttuuriforumissa. Hankkeen esivalmistelut tehtiin vuonna 2007 ja hanke lähti käyntiin vuonna 2011. Itä-Suomen yliopisto on hankkeen päätoimija.

Honkanen kertoo reitin koostuvan peräkkäisistä linnoituksista, jotka sijaitsevat Etelä- ja Kaakkois-Suomessa sekä Venäjällä Leningradin alueella. Linnat on rakennettu alueelle Ruotsin ja Venäjän sotiessa satoja vuosia sitten Suomen maankamaralla halutessaan laajentaa valtioitaan. Rajakohtat rakennettiin täyteen kestäviä linnoituksia, jotka tänä päivänä ovat osa kulttuuriperintöämme. (Castle to castle 2015.) Kulttuurireitti koostuu erämaalinnoinnista ja kaupunkilinnoinnista, jotka kulkevat eräänlaisena rintamamuodostelmana läpi Suomen Venäjän Leningradin

alueelle asti. Kyseessä ei siis ole varsinainen matkailutie, vaan linnoitusten muodostama reitti. (Honkanen 2015.)

Reitin kulttuuriset vahvuudet ovat Honkasen mukaan juuri linnoitukset, linnoitusten tuotteet sekä linnakohtaiset tapahtumat ja palvelut. Honkanen korostaakin, että jokainen linna on aivan erilainen ja siksi myös palvelut vaihtelevat linnakohtaisesti. Kaupunkilinnoissa on enemmän palveluita kuin maaseuduilla. Osa linnoista on vielä täysin erämaalinnoituksia, joihin palvelut eivät ole vielä löytäneet, mutta hankkeen ansioista kehitystä on. Kehitystä tapahtuu etenkin Venään puolella huimasti.

Kulttuurireitin muodostuessa linnoitusten pitkästä jonomuodostelmasta, tarkoituksena on, että matkailijat saavat tutustua itseään kiinnostaviin linnoituksiin. Linnoja on laajalla alueella ja markkinointi tällä hetkellä painottuu ajatukseen, että matkailijat voivat tutustua linnoihin omien tarpeidensa mukaan. Pääpainona ei ole kulkea reittiä pitkin käyden läpi linnoja nopeaan tahtiin. (Honkanen 2015.)

## 5.8 Länsi-Kymen kulttuuritie

Länsi-Kymen kulttuuritien yhdistyksen sihteeri Pekka Hyvärinen vastasi alustavaan kyselyyn puhelimitse ja kertoi Kouvolan, Loviisan ja Iitin maaseutumatkailumahdollisuuksien tulleen hänen mieleensä 2012, jota voidaan pitää kulttuurireitin perustamisvuotena. Alue on upea merenrantaan ja Kymijokeen, mutta alueen historia korostuu paljon markkinoinnissa.

Hyvärinen kertoo, että alueen kulttuurihistoria yhdistää reitin. Reitti on 75 kilometriä pitkä ja kulkee Kymijoen länsirannalla. Kulttuuritie sijaitsee Valtatien 7 (E18), Valtatien 6 ja Valtatien 12 välissä. (Tervetuloa kulttuuritielle 2015.) Reitin varren rakennukset ovat 1700-luvulta ja reitin toisessa päässä sijaitseva Loviisan kaupunki on perustettu 1745. Kouvolan kuntaliitoksen jälkeen rajoiksi jäivät Loviisa ja Iitti. Iitti liittyi kulttuurireittiin virallisesti mukaan 2015. (Hyvärinen 2015.)

Joen alajuoksulla sijaitsee Strömforssin vanha ruukki ja yläjuoksulla Unescon maailmanperintökohteenakin tunnettu Verlan tehdasruukki. 1800-luvulla joen

länsiranta kuului Ruotsille ja itäranta Venäjälle. Tämä luo nykypäivänäkin alueelle kontrastia ja luo mahdollisuudet tutustua mielenkiintoiseen historiaan. Hyvärinen toivookin tulevaisuudessa myös joen itäpuolen olevan osa kulttuurireittiä, jotta syntyisi mielenkiintoinen historiallinen kokonaisuus.

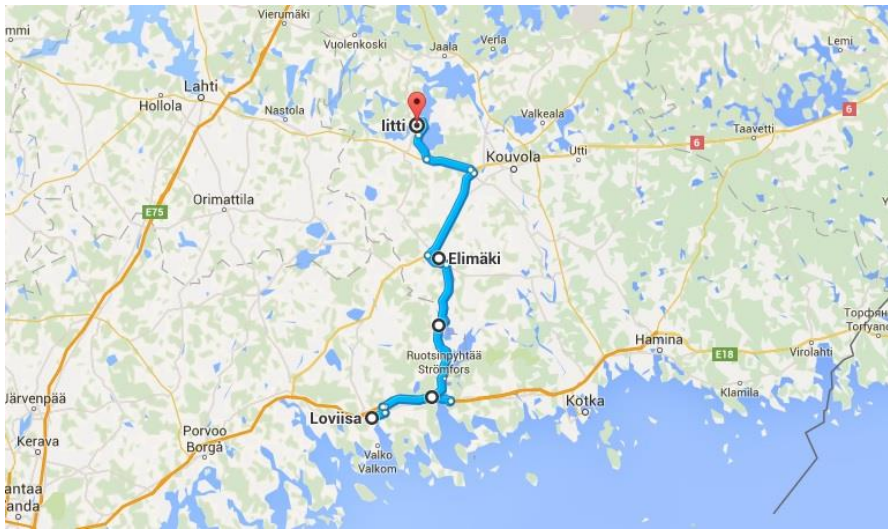
Matkailullisia vahvuuksia kulttuurireitillä on lukemattomia. Suurimpana vetovoimana on ehdottomasti alueen värikäs historia ja siitä muistuttavat rakennukset. Vanhat rakennukset tekevät yhteistyötä paljon ja järjestävät tapahtumia, joihin alle sata vuotta vanha talo ei pääse edes mukaan. Näihin lukeutuvat mm. Avointen pihojen tapahtumat sekä Kuningas saapuu Loviisaan-tapahtuma. Jokelan kotiseutumuseossa on esillä vanhoja koneita ja esitetään työnäytöksiä turisteille. (Hyvärinen 2015.)

Lähiruoka on alueella erittäin suuressa roolissa, sillä lähiruuan tuottajia on runsaasti. Iitistä löytyy vanhoja ruuantuottajataloja ja yksi kuuluisimmista lähiruuan tuottajista on Elimäkeläisten tuottajatila. Heinolan Heili tuottaa sianlihaa ja viinejä. Kulttuurireitin varrella törmää niin lähiruokamessuihin kuin perinteisiin markkinoihin, mm. Peston markkinoihin. (Hyvärinen 2015.)

Luonto reitin varrella on jylhää ja osittain tästä syystä vanhoja suomalaisia elokuvia on kuvattu paljon joen varrella ja 1914 Hiidenvuorelle järjestettiin jopa oopperajuhlat. Berliinissä esitetty Suomen ensimmäinen matkailufilmi on kuvattu Kymijoen varrella. (Hyvärinen 2015.)

Kyselystä käy ilmi myös, että kulttuurireitillä käy vuosittain yli 500 000 matkajaa, joista suuri osa on venäläisiä. Kulttuurireitin nettisivut on tehty talkootyönä ja työpanos alkaa kantaa hedelmää, sillä matkailijoita on runsaasti vuosittain reitin ikään verrattuna. Haasteita Hyvärinen mainitsee matkan varrella olevan myös. Etelä-Suomen tiheään asutulle seudulle lyhyt ja ytimekäs kulttuurireitti on omiaan, mutta läpikulkua voisi olla enemmän. Tällä hetkellä kulttuurireitin vieressä kulkevat isot valtatie, jonka useimmat ihmiset kuitenkin vielä valitsevat. Tiehallinnon puolesta kyltitys ei ole mahdollinen, sillä siihen ovat oikeutettuja vain viralliset matkailutiet. Tiehallinto vaatii hankkeen nimeämisen ja sisällyttämisen maakuntasuunnitelmaan. Kymijoella kuitenkin on olemassa vain maakuntaohjelma, joka ei aja samaa asiaa.

Kulttuurireitti on merkitty tällä hetkellä huomiota herättävin linnunpelätein, mikä sopiikin vanhaan maaseututeemaan loistavasti. (Hyvärinen 2105.)



Kuva 1 Länsi-Kymen kulttuuritie (alkup. kuva ks. Google Maps-rajapintasovellus 2015.)

## 5.9 Pohjanlahden rantatie

Pohjanlahden rantatie on viimeisin virallisen matkailutiestatuksen saanut matkailutie Suomessa. Tie sai statuksen vuonna 2010 ja on yksi pisimmistä matkailuteistä, pituutta tiellä on lähes 900 kilometriä. Rantatie kulkee Suomen lounaisosista Vehmaalta aina Tornioon asti. Keskiajalla Pohjanlahden rantatie muodosti osan Perämeren ympäri kulkevasta postitiestä ja yhdisti samalla Suomen ja Ruotsin rannikoiden kyliä ja kaupunkeja. (Löydä oma horisonttisi 2010.)

Pohjanlahden rantatie on vaihtoehto Suomen keskellä kulkeville valtateille. Rannikkoa pitkin pohjoiseen kiemurtelevalta tieltä erkanevat Saariston rengastie, Sininen tie, Tervan tie sekä Revontulentie. Etelästä pohjoiseen kulkevan tien varrella matkailija voi kokea rannikkokaupunkien ja –kyliden historian. Tie kokoaaakin Suomen matkailuteemoja yhteen lähtien merellisyydestä, luonnosta, kulttuurista jatkuen tarinoihin ja tapahtumiin. (Löydä oma horisonttisi 2010.)

Pohjanlahden vanhimman kulkureitin varrelta matkailija voi löytää sekä maailmanperintökohteita, muinaisjäännöksiä sekä rakennettua kulttuuriperintöä. Rauhallisen merellisen maalaisreitin tunnelmaa täydentävät retket majakoille, tapahtumat sekä pienet kylät omine kulttuurisine vahvuuksineen. Kuitenkin kylien läpi kulkevat hiekkatiet alkavat painua historiaan ja lähellä rantatietä kulkeekin jo kylien ohi kulkevia maanteitä. (Historia ja kulttuuri 2010; Pohjanlahden rantatie – Ratsupolusta rannikon matkailutiekseksi 2009: 47.)

UNESCOn maailmanperintökohteita Pohjanlahden rantatien varrelta löytyy neljä; Vanha Rauma, Lapin Sammallahdenmäki, Merenkurkun saaristo sekä Struven ketju. Vanha Rauma on historiallinen puukaupunki keskiaikaisine katuverkkoineen, Sammallahdenmäki on muinaisjäännösalue, Suomen ensimmäinen arkeologinen kohde maailmanperintöluettelossa, Struven ketju edustaa tieteen ja tekniikan historiaa ollessaan ketju mittauspisteitä, joiden avulla on selvitetty maan muotoa ja kokoa ja Merenkurkun saaristo on UNESCOn luontokohde. (Maailmanperintökohteet 2010.)

Kesäaikaan Pohjanlahden rantatien varrella on lukuisia tapahtumia, joista isoimpia ovat Oulun musiikkijuhlat, Vaasan kuorofestivaali, Kokkolan oopperakesä, Tornio-Haparanda Kalottjazz, Pori Jazz Korsholman musiikkijuhlat sekä Rauman Festivo. Suosituimmat nähtävyydet ja kulttuurikohteet sisältyvät myös geokätköilyreiteille. Uutta lajia voi harrastaa reitin varrella lähes jokaisessa paikassa. (Tapahtumia 2010.)



Kuvio 8 Pohjanlahden rantatie (alkup. kuva ks. Löydä oma horisonttisi 2010.)

## 5.10 Revontulentie

Revontulentie nimettiin viralliseksi matkailutiekse vuonna 2002. Tie on ollut kuitenkin käytössä jo vuodesta 1946 ja tunnettu vuoteen 2002 asti nimellä ”Neljän tuulen tie”. Matkailutien luonteeseen liittyy vahvasti Suomen ja Ruotsin raja ja Tornion ja Muonion joet, jotka yhdistävät Perämeren ja Jäämeren toisiinsa. Nimensä mukaisesti tärkeitä teemoja ovat myös pohjoinen luonto ja etenkin revontulet. Tie kulkee 450 kilometriä Perämeren pohjukasta Tornioista E8- tietä pitkin Tornionjokea seurailleen Muonion ja Kilpisjärven kautta Norjan Skibotniin ja aina Tromsoon asti (ks. kuva 3). (Meriruoho, Rantala, Veijola 2007, 21; Rautiainen 2015, 20.)

Keväiseen kyselyyn vastasi Team Botnia Oy:n matkailukoordinaattori Sisko Kalliokoski. Hän listasi Revontulentien varrella ympäri vuoden järjestettäviä tapahtumia, muun muassa festivaaleja, kilpailuita ja markkinoita. Tapahtumia on runsaasti pitkin reittiä. Suuremmat kulttuurikohteet, kuten museot, keskittyvät pitkälti Tornion ja Haaparannan alueelle. Tornionlaaksoon sijoittuu myös useita kansallispuistoja, luonnonsuojelualueita sekä maailmanperintöjohde Aavasaksa. Revontulentien taustalla ei tällä hetkellä kuitenkaan ole vahvaa organisaatiota, vaikka kiinnostusta sellaisen luomiseen kyllä on.

Suomen ja Ruotsin välistä maarajaa on kutsuttu maailman rauhallisimmaksi rajaksi, ja tähän osasyynä varmasti on se, että alue joen molemmin puolin kuuluu yhteen niin kielellisesti, kulttuurisesti kuin sosiaalisestikin. Rajanylityspaikkoja Revontulentiellä on seitsemän. Torniossa on ainut rajanylityspaikka, jota voidaan pitää kaupunkimaisena, sillä Tornion ja Haaparannan yhteistyö on lisääntynyt huomattavasti. (Meriruoho, Rantala, Veijola 2007, 21.)

Tornionlaakson joki yhdisti ihmisiä vuosisatojen ajan, kunnes vuonna 1809 Suomi erosi Ruotsin vallasta ja joki muodostui rajaksi. Alueella on puhuttu kautta historian viittä eri kieltä. Suomen kieliraja kulkee jonkin matkan päässä ruotsin puolella ja pohjoisessa puhutaan ruotsia, norjaa, saamea ja jonkin verran mäen kieltä. (Mts. 21.)

Keskeisin liikennemuoto Revontulentiellä on automatkailu, vaikka alueella on myös hyvät rautatieyhteydet, bussilinjat sekä erinomaiset vesiliikennereitit. Autoillen matkailija voi kuitenkin tutustua tienooseen omaan tahtiinsa ja pysähdellä pieniin kyliin matkan varrella. Suomen puolella suosittuja matkailukohteita ovat Rovaniemi, Ylläs, Levi, Olos ja Pallas. (Mts. 22.)





Kuvio 9 Revontulentie (alkup. kuva ks. Meriruoho, Rantala & Veijola 2007, 13.)

### 5.11 Saariston rengastie

Saariston rengastie on yksi Suomen virallisista matkailuteistä ja sijaitsee Turun saaristossa. Reitti kulkee nimensä mukaisesti rengasmaisen lenkin, lähtien Turusta ja kiertäen kauimpana saaristossa Houtskarın ja Iniön saarien kautta. Matkailutie on noin 250 kilometriä pitkä ja sen voi kulkea joko pyörällä tai autolla. Muista matkailuteistä poiketen reitin kulku on myös vahvasti sidoksissa lossien ja yhteysaluksien toimintaan, sillä saarelta saarelle saaristossa pääsee osittain siltoja

pitkin, mutta monin paikoin matkailija joutuu turvautumaan aluksiin. (Turun rengastietä saaristoon 2015.)

Puhelimitse kyselyyn vastasi Saariston rengastien osalta matkailuasiamies Martti Nilsson. Hän kertoi Saariston rengastien aloittaneen toimintansa hankepohjalta vuonna 1996, jolloin Houtskarın ja Iniön välille avattiin lauttayhteys. Nilsson kert myös Saariston rengastien saavan valtiolta rahaa Houtskari -Iniö -väliseen lauttayhteyteen, mikä määrää matkailutien sesongiksi kesäkuukaudet. Toiveissa on saada mukaan ainakin yksi lisäkuukausi, joka edistäisi ryhmämatkalaisten palvelemista jo toukokuussa.

Matkailutien lauttayhteyksiä ylläpitävät myös yksityiset yrittäjät. Rengastien toiminnasta hyötyvät siis alueen yrittäjät suoraan taloudellisesti. Valtiolta saatu tuki lauttayhteyteen pienenee vuosi vuodelta, mikä syö sesongin pituuttakin jossain määrin. Se näkyy negatiivisesti ulkomaalaisten matkailijoiden määrissä, sillä vain Saariston rengastietä varten Suomeen matkaavia ulkomaisia pyöräilijöitä on vuosittain runsaasti. (Nilsson 2015.)

Nilsson summaa tien matkailullisiksi vahvuuksiksi kalastuksen, pyöräilyn ja melonnan. Hänen mukaansa melonta on lyömässä vasta läpi, mutta pyöräily ja kalastus ovat Saariston rengastien tunnetuimmat aktiviteetit ja näin ollen suurimmat vahvuudet. Kulttuuriset vahvuudet kiteytyvät Nilssonin mukaan lähiruokaan, sillä saaristolainen ruokaperinne on vahva sisältäen saaristolaisleivän, marjat ja kalan. Kulttuurinen vahvuus on myös alueen historia Ruotsin ja Venäjän vallan alla. Aiemmin on ollut vireillä myös idea kehittää Norjasta Novgorodiin ulottuva matkailutie, joka sisältäisi saariston alueen.

Saariston rengastien kylissä ja kaupungeissa on läpi vuoden erilaisia tapahtumia, joista suurin osa sijoittuu kesäaikaan. Niistä hyviä esimerkkejä ovat Iniön juhannustanssit, Paraisten Urkupäivät ja Nauvon Qviflaxin laulujuhlat. (Turun rengastietä saaristoon 2015.)

Reitin varrella on muutama kuuluisa nähtävyys, esimerkiksi Paraisten keskustan Art Bank. Yksityinen taidenäyttely sisältää Ted Wallinin huomattavan kokoelman

Salvador Dalin taidetta. Toinen huomattava nähtävyys on Askaisissa sijaitseva Louhisaaren kartano. Päärakennus on valmistunut vuonna 1655 ja toiminut muun muassa marsalkka Mannerheimin lapsuudenkotina. (Turun rengastietä saaristoon 2015.)

Saariston rengastien takana ovat ensisijaisesti Paraisten kaupunki, Turun kaupunki sekä Kustavi, Taivassalo ja Naantali. ELY-keskuksen Infra- ja ympäristöosaston kautta saadaan rahoitus valtiolta. Turku touring -matkailuyrityksen kautta Saariston rengastien toiminnassa on mukana muutama kymmenen työntekijää ja Paraisten kaupungilla kaksi, yhteensä noin 40 työntekijää. (Nilsson 2015.)



Kuvio 10 Saariston rengastie (Rengastien saaristo 2015.)

## 5.12 Sininen tie

Sininen tie on kansainvälinen matkailutie, sillä se kulkee Norjan Mo i Ranasta Ruotsin Uumajan kautta Suomeen ja aina Venäjän Karjalaan ja Petroskoihin asti. Suomessa reitti kulkee Vaasan, Viitasaaren, Pielaveden tai vaihtoehtoisesti Tervon kautta Kuopioon, Joensuuhun ja Tohmajärven Niiralan rajanylityspaikalle. Tielle kertyy pituutta Suomen rajojen sisällä yli 550 kilometriä. (Suomen Sininen Tie ry N.d.; Lähde seikkailuretkelle halki Suomen ja kauemmas 2015, 3.)

Sininen tie on yksi vanhimmista matkailuteistä Suomessa 45 vuotisella historiallaan. Suomen Sininen Tie ry on tieyhdistys, joka on perustettu 45 vuotta sitten edistämään matkailua ja kehittämään palveluita Sinisen tien väylällä. Yhdistyksen tavoitteena on näiden lisäksi edistää tien tunnettuutta Suomessa, tien varren toimijoiden verkostoitumisen edistäminen sekä edunvalvonta tien ylläpitoon liittyen. (Suomen Sininen Tie ry N.d.)

Sinisellä tiellä ei ole omaa yhdistävää teemaansa, mutta tien Internet-sivuille on koottu eri kohderyhmille tienvarren palvelut ja nähtävyydet. Kulttuurimatkailijat voivat tutustua muun muassa Vaasassa Kuntsin modernin taiteen museoon, Lapualla Kulttuurikeskus Vanhaan Paukuun ja Joensuussa Museo- ja matkailukeskus Carelicumiin. Tapatumista kiinnostuneille on tarjolla monenlaista nähtävää etenkin kesäaikaan; Isokyrössä järjestetään Isonkyrön 1700-luvun markkinat, Kuopiossa Kuopio Tanssii ja Soi- tapahtuma sekä Joensuussa Ilosaarirock. (Lähde seikkailuretkelle halki Suomen ja kauemmas 2015, 2-3.)

Aktiivimatkalaisille on tarjolla liikuntamahdollisuuksia luonnonhelmassa pitkin reittiä. Etenkin kalastus on hyvin suosittua Pielaveden maastossa. Piispalan leirikeskus Kannonkoskella tarjoaa hyvät puitteet erilaisille liikuntamuodoille ja Siilinjärvellä matkailijat voivat tutustua Tarinagolfiin saloihin. Luonto ja maisemat vaihtelevat tien varrella Merenkurkun maailmanperintökohteesta aina Itä-Suomen vaaroihin. Maaningassa sijaitsee Suomen korkein koski. Keitele taas on lintuharrastajille tuttu Lahnasjärven lintutorneista. (Lähde seikkailuretkelle halki Suomen ja kauemmas 2015, 2-3.)



Kuvio 11 Sininen tie (alkup. kuva ks. Dehls 2012.)

### 5.13 Sodan ja rauhan tie

Sodan ja rauhan tie oli vuonna 2004 kehitteillä oleva hanke, jonka tavoitteena oli saada Alavudelta Merenkurkun yli Uumajaan ja Sävariin kulkeva matkailutie. Tien teemoja ovat Suuri Pohjan sota (1700-1721) ja Suomen sota (1808-1809).

Alkuvaiheessa tien pituus olisi noin 300 kilometriä. (Matkailuteiden määrittely 2004, 5.)

Hankkeen tarkoitus olisi merkitä tie maastoon ja kouluttaa tien varren matkailuyrittäjiä historiamatkailun järjestämiseksi. Tarkoituksena oli palvella tiellä matkavia, jotta he saavat kaikki tarvitsemansa palvelut. (Mts. 5.)

Professori Kari Ilmonen vastasi alustavaan kyselyyn keväällä 2015 ja kertoi kesällä 2014 valmistuneesta Genius Loci-sivustosta. Ilmonen toivoo, että alueen matkailulliset vahvuudet selvitettäisiin seuraavassa hankkeessa, jos se saa rahoituksen maaseutuohjelmasta. Hankkeessa olisi tarkoitus rakentaa kulttuuriperintöön liittyviä reittejä ja ulottaa toiminta mahdollisesti Ruotsiin asti. Organisointi tulee olemaan Ilmosen mukaan myös yksi tulevaisuuden haasteista.

## 5.14 Taikayöntie

Taikayöntie on virallinen matkailutie, joka halkoo 50 kilometrin matkalla Huittisten, Punkalaitumen ja Urjalan kuntia. Reitti kulkee valtatie 2:n suuntaisesti lähtien Hämeen Härkätie lähistöltä ja jatkuen aina Kokemäenjoelle asti. Alueen historia ulottuu pitkälle talonpoikaisaikoihin asti ja tie kuvastaakin tätä maalaisromanttista idylliä tarjoten kiireettömän vaihtoehdon matkalaisille valtatie vierellä.

(Matkailuteiden kuvaus 2004, 36; Oksman N.d.)

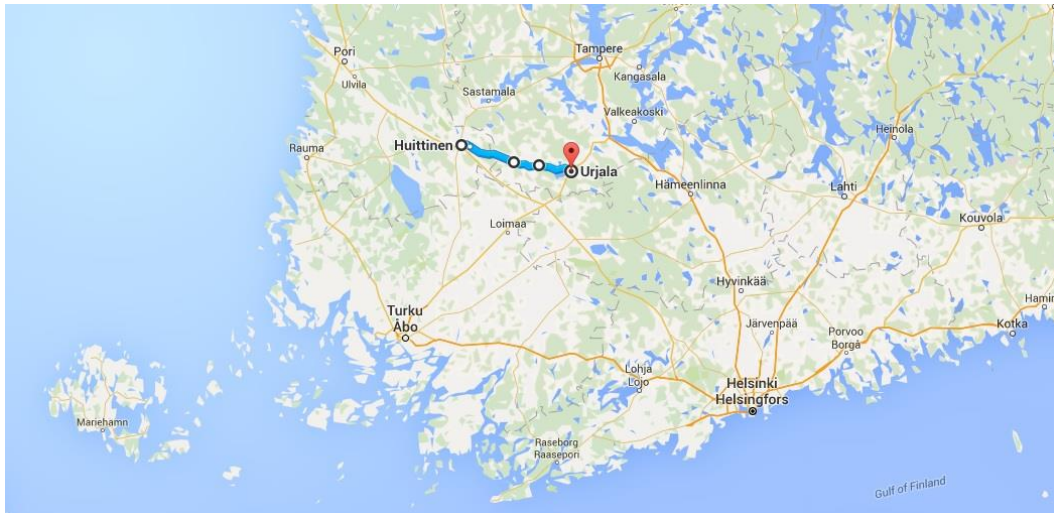
Keväiseen kyselyyn vastasi maakunnan matkailunkehittäjä Soile Vahela Satakunnan ammattikorkeakoulusta. Hän kertoi hankkeen perustetun Taikayöntietä varten 1990-luvulla. Matkailutien vahvuuksia ovat ennen kaikkea maalaismaisema sekä säilyneet maalaistalot ja tilat sekä käsityöperinne. Vahelan (2015) mukaan tie kulkee kaikkien kuntien keskusten läpi, joten näkemistä kulkijoille riittää.

Taikayöntien varrella matkailija pääsee nauttimaan jokivarsinäkymistä sekä monipuolisista kulttuurikohteista. Alueen museoista Huittisten museossa pääsee tutustumaan Huittisten hirvenpää- kulttiesineeseen kivikaudelta tai Risto Ryti-kokoelmaan. Punkalaitumen Talonpoikaismuseossa matkailija voi tutustua Mauri Kunnaksen Koiramäen talo-miljööseen. Urjalassa tie jakautuu Väinö Linnan reitille sekä Nuutajärven lasikylään, jossa voi ostaa perinteistä lasinpuhalluskäsityötä.

(Oksman N.d.)

Majoittua reitin varrella voi ratsutiloilla, maataloissa, maalaiskansakoulussa, aitassa, mökeissä tai teltoissa, minkä kautta matkailija voi luoda oman taikayönsä Suomen maalaismaisemassa. (Oksman N.d.)





Kuva 2 Taikayön tie (alkup. kuva ks. Google Maps- rajapintasovellus 2015.)

## 5.15 Tervan tie

Tervantie on virallinen matkailutie, joka kulkee Oulun Manamansalon kautta Kajaanin ja Sotkamon kautta aina Kuhmoon asti. Pituutta matkailutiellä on 350 kilometriä. Reittiä on käytetty eräretkillä sekä sota- ja kauppareittinä. Tie tunnetaan myös uitto- ja tervankuljetusreittinä, mistä nimikin on peräisin. Oulujoen vesistöalueen reitti on osa ikivanhaa kulkureittiä aina Laatokalle asti. (Tervan tie muinaisesta moderniin N.d.)

Ritva Okkonen vastasi kyselyyn keväällä 2015 ja hän kertoo, että Tervan tie on perustettu vuonna 2009. Teemana tiellä on tervakulttuuri ja tie yhdistyy Kainuun kohdalla Via Kareliaan (Okkonen 2015). Tervan tien varrella on tarjolla elämyksiä etenkin luonnosta nauttiville ihmisille. Reitin varrella on erinomaiset patikointi-, melonta- ja pyöräilyreitit. Suosituimpia aktiviteettikohteita ovat Sotkamon Vuokatti, Oulujärvi sekä Rokua Utajärvellä. (Elämyksiä Tervan tiellä N.d.) Tervasouto ja Tervahiihto ovat vuosittaisia suosittuja tapahtumia Tervan tien varrella (Okkonen 2015).

Tien historian kulta-aikaa olivat 1700-1800-luvut, jolloin tervaa alettiin kuljettaa vesireittejä pitkin Kainuun metsistä aina kansainväliseen Ouluun asti. Oulussa oli

tuohon aikaan yksi maailman suurimmista tervasatamista. Kaupankäynnin ansiosta Kainuun alue alkoi rikastua. (Tervantiekartta N.d.)

Kuhmo tunnetaan porttina Kalevalan laulumaille ja näillä seuduin Eino Leino haki inspiraatiota runoilleen. Nykyään Kuhmon tunnetuin tapahtuma on heinäkuussa järjestettävä Kuhmon Kamarimusiikki. Sotkamossa on erikoistuttu ohjelmopalveluyrityksiin, jotka toimivat vesillä ja Kainuun kulttuurikeskuksessa Kajaanin kaupungissa matkailija voi osallistua muuan muassa Kajaani tanssii!- sekä Kajaanin Runoviikko- tapahtumiin. Vaalassa sijaitsee viiden tähden leirintäalue Manamansalo ja Muhoksella matkailija pääsee nauttimaan Rokua Geoparkista. Tien päätepiste Oulu on tunnettu pohjoisen Skandinavian pääkaupunki sekä yksi Suomen suurimmista kaupungeista. Oulussa matkailija voi osallistua lukuisiin tapahtumiin ympäri vuoden, kuten ja nauttia kulttuuri-, ostos- ja ravintolamaailman palveluista. (Tervantiekartta N.d.)



Kuvio 12 Tervan tie (alkup. kuva ks. Tervantiekartta N.d.)

## 5.16 Via Karelia

Via Karelia on Itä-Suomessa, Venäjän rajalla, kulkeva matkailutie, joka koostuu Runon ja Rajan tiestä sekä Karjalan kirkkotiestä. Runon ja Rajan tie kulkee aivan eteläisestä Suomesta, Suomenlahden rannikolta kohti pohjoista noudatellen Venäjän rajaa. Yli



tuhannen kilometrin mittaisen tien varrella maisemat muuttuvat järvimaisemista ensin vaaroiksi ja pohjoisessa tunturimaisemaksi. (Via Karelia N.d.)

Runon ja Rajan tien toiminnanjohtaja Juha Rantala kertoi Via Karelian osia olevan myös Pielisen kierros, Koliin, Nurmekseen ja Lieksan retkeilyalueelle ulottuvat alueet sekä luontopolut. Tie on osittain kansainvälinen, sillä idässä matkailutie ulottuu Venäjän puolelle. Pohjoisessa päätepisteenä voidaan pitää Kelloselän rajanylityspaikkaa Venäjälle. Tulevaisuudessa tie kulkisi toivottavasti meren rannalle asti Venäjän halki.

Runon ja Rajan tien varrella huomaa jääkauden vaikutuksen, kun maastosta kohoavat metsäiset vaarat. Samoilla seuduilla Itä-Suomessa saattaa tien varrella törmätä myös Suomen metsien suurpetoihin. Luonto tien edetessä vaihtelee runsaasti. (Runon ja Rajan tie N.d.)

Karjalan kirkkotie on ortodoksinen kulttuurimatkailu- ja pyhiinvaellusreitti. Reitti kulkee aivan itärajan tuntumasta Hattuvaarasta kohti Valamoja ja keskistä Suomea. Itärajan tuntumassa, jossa Runon ja Rajan tie sekä Karjalan kirkkotie kohtaavat on erityinen historia. Itärajan tuntuma on vuosisatojen ajan erottanut Venäjän ja Ruotsin suurvallat toisistaan ja vielä nykyäänkin suurten sotien jäljet näkyvät alueella. Toisen maailmansodan aikana rakennettu Salpalinja, suuri puolustuslinja, on esimerkiksi edelleen erotettavissa. (Sotahistoria N.d.)

Haaveena on kehittää matkailutietä Venäjän suuntaan yhä enemmän ja mahdollisesti luoda pyhiinvaellusreitti aina Petroskoihin asti. Kirkkotiellä ortodoksisuus näkyy vahvasti, sillä tien varrella sijaitsee jopa seitsemän ortodoksisista kirkkoa. (Rantala 2015.)

Vahvuuksia Rantalan mukaan matkailutiellä ovat ensisijaisesti palvelut, joita kylät tarjoavat sekä luonnon monipuolisuus. Kulttuuria ja historiaa on sitä kaipaaville runsaasti tarjolla. Tien varrella on merkittyjä vaellusreittejä, mökkitarjontaa sekä kalastusta, jonka puitteissa on huomioitu liikuntarajoitteisetkin. Ehdoton ykkönen kulttuurisissa vahvuuksissa on karjalalainen ruoka. Rantala muistuttaa, että Via

Kareliaa markkinoidaan kokonaisuutena, joka sisältää matkailutien ominaisuudet yhdessä paketissa.

Via Karelian varrelta löytyy erilaisia kulttuuritapahtumia runsaasti, sillä tie on pitkä ja matkailualue laaja. Rantala (2015) mainitsee Kareliasoudun, Kareliahiihdon, Lieksan vaskiviikon, Imatran Big Band-festivaalit sekä Lappeenrannan linnoitustapahtumat suurimpina tienvarren kulttuuritapahtumina.



Kuvio 13 Via Karelia (alkup. kuva ks. Via Karelia N.d.)

### 5.17 Vihreän kullan kulttuuritie

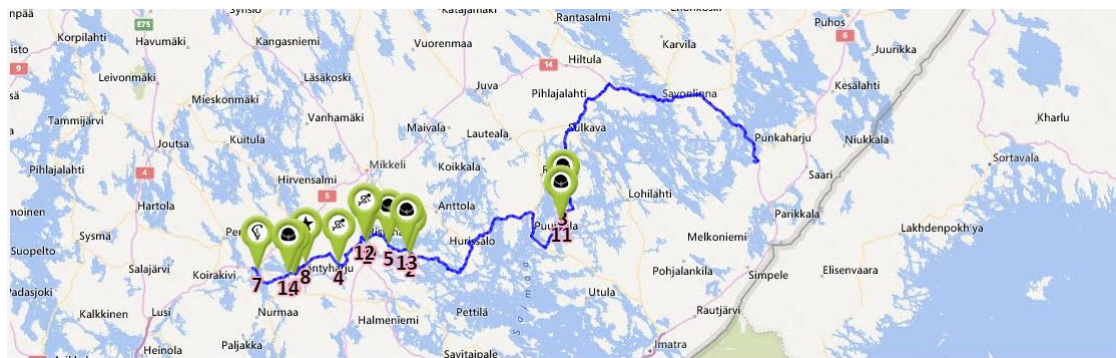
Vihreän kullan kulttuuritie on 1990-luvulla perustettu matkailutie Etelä-Savossa. Reitin pituus on noin 400 kilometriä ja se kulkee Mäntyharjusta, Mikkelin, Ristiinan, Puumalan, Sulkavan, Savonlinnan ja Punkaharjun kautta Parikkalan Särkisalmelle. Päätepisteenä toimii Metsämuseo Lusto. (Tutustu Vihreän kullan kulttuuritiehen N.d.)

Mikkelin seudun elinkeinoyhtiö Miset Oy:n matkailujohtaja Maisa Häkkinen vastasi alustavaan kyselyyn keväällä 2015 ja kertoi Vihreän kullan kulttuuritien taustalla

vaikuttavan Mikkelin seudun matkailupalvelu ry. Hallinnointi tapahtuu yhdistyksen kautta, mutta käytännössä mitään ei ole tehty pitkään aikaan.

Reitin teemana on metsämaisema ja se esittelee kulttuurihistoriallisia kohteita, metsien käyttöä sekä paikallisia erikoisuuksia. Reitin voi kulkea autolla, moottoripyörällä, polkupyörällä tai vaikka jalan. Suuri osa reitistä kulkee alemmalla tieverkolla. (Tutustu Vihreän kullan kulttuuritiehen N.d.)

Häkkisen (2015) mukaan reitti kuvaa hyvin alueen ainutlaatuista metsä- ja järviluotoa ja matkailija saa opasteiden välityksellä kuvan paikallisesta historiasta ja kulttuurista. Reitillä sijaitsevat Metsämuseo Luston lisäksi Taidekeskus Salmela, PienToijolan talomuseo, Saha Art-kesätaidenäyttely, Savonlinnan museot ja tietenkin Savonlinnan Oopperajuhlat.



Kuvio 14 Vihreän kullan kulttuuritie (alkup. kuva ks. Vihreän kullan kulttuuritie N.d.)

## 6 Tutkimuksen taustat ja kulku

Keväällä 2015 Suomen matkailutietojärjestäjille lähetettiin alustava kysely (ks. liite 1), jolla pyrittiin kartoittamaan matkailuteiden ja kulttuurireittien nykyistä toimintaa sekä otettiin selvää matkailureittien historiasta ja teemoista. Kysely lähetettiin 17 matkailutietojärjestäjälle, joista kahdeksan vastasi. Matkailutietojärjestäjät, jotka eivät olleet vastanneet alustavaan kyselyyn, pyrittiin saamaan kiinni puhelimitse kesäkuussa ja elokuussa 2015. Heille esitettiin samat kysymykset kuin alustavassa kyselyssä, jotta

opinnäytetyön tutkimuksessa haastateltavia tietojen lähestyttäisiin samalta viivalta.

Tutkimuskysymyksiä olivat ”Miten Suomen kulttuurireitit ja viralliset matkailutiet toimivat?” ja ”Mitkä tekijät edesauttavat teiden jatkuvaa toimintaa?”. Opinnäytetyön tutkimus toteutettiin puhelimitse teemahaastatteluina. Haastatteluissa lähestyttiin henkilöitä, jotka olivat päävastuussa tai osittain vastuussa teiden toiminnasta. Osa heistä oli jo aiemmin vastannut keväällä lähetettyyn kyselyyn. Haastattelut kestivät puhelimitse vaihtelevasti puolesta tunnista jopa kahteen tuntiin. Haastatteluja varten tuli kerrata taustamateriaalit jokaisesta matkailutiestä, joiden toimijaa haastateltiin. Tällainen oli välttämätöntä, jotta tiedettiin vastata esimerkiksi haastateltavan esittämiin kysymyksiin. Tärkeää oli luoda rento ilmapiiri, jotta haastateltava kertoi asioita syvällisemmin ja toisaalta mahdollisimman todenmukaisesti. (Mack ym. 2005, 37.)

Tutkimuksessa syvennettiin jo annettuja vastauksia ja keskityttiin erityisesti tieorganisaatioiden rakenteeseen, päätösten tekemiseen sekä kehitettäviin asioihin. Näiden teemojen pohjalta rakennettiin teemahaastattelupohja (ks. liite 2). Tietojen lähestymistä pyydettiin myös vapaasti omia näkemyksiä ja toiveita konkreettisiin toimiin matkailuteiden tulevaisuuden suhteen.

Vastausten perusteella laadittiin suosituksia, joiden avulla kulttuurireitit ja viralliset matkailutiet voivat tulevaisuudessa parantaa toimintaansa ja tehdä yhteistyötä keskenään sekä teiden varsilla olevien yritysten kanssa. Matkailureitit, joilla ei ole toimintaa tällä hetkellä laisinkaan, voivat saada suosituksista apua tulevaisuuden mahdolliseen uudelleenorganisointiin.

## 6.1 Tutkimusmenetelmä

Useimmin ammatillisissa, kehittämiseen pyrkivissä tutkimuksissa käytetään metodina kvalitatiivista eli laadullista tutkimusmenetelmää. Näitä ovat esimerkiksi syvä- ja teemahaastattelut, osallistuva havainnointi sekä toimintatutkimus. (Räsänen N.d.,

61.) Tässä tutkimuksessa on käytetty kvalitatiivista tutkimusmenetelmää ja tarkemmin teemahaastatteluita, sillä haluttiin kokonaisvaltaista, tutkittavia kohteita yksilöllisesti kuvaavaa materiaalia, joka saadaan nimenomaan ihmisiltä.

Kvalitatiivisen tutkimuksen aineisto kootaan luonnollisissa, todellisissa olosuhteissa, mieluiten ihmisiltä itseltään. Ihmiset ovat sopeutuvaisia erilaisiin tilanteisiin, joten keskustelut ovat monen tutkijan mielestä paras aineistonkeruumenetelmä. Tässä tutkimuksessa on käytetty teemahaastattelua aineistonkeruumenetelmänä, sillä menetelmän avulla tutkittavien ”ääni” ja omat näkemykset pääsevät esille. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2003, 155.)

Laadullisessa tutkimuksessa aineisto pyritään selvittämään siten, että se ei ole ristiriidassa esitetyn tulkinnan kanssa. Laadullisessa tutkimuksessa saatua aineistoa pyritään tulkitsemaan sen laadun ja sisällön suhteen. Määrällisessä tutkimuksessa tulkinta perustuu vastausten ja aiemmin laadittujen tilastojen vertailuun. (Alasuutari 2001, 38.)

## 6.2 Tutkimuksen luotettavuus

Jokaisen tutkimuksen luotettavuutta on syytä arvioida tutkimuksen yhteydessä, sillä jokaisen tutkimuksen luotettavuus ja pätevyys vaihtelevat. Tutkimusten yhteydessä voidaan käyttää erilaisia mittaustapoja arvioimaan luotettavuutta ja yleisimmin käytetyt tavat ovat kvantitatiivisen eli määrällisen tutkimuksen yhteydessä syntyneet reliaabelius ja validius. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2003, 213.)

Reliaabelius tarkoittaa mittaustulosten toistettavuutta. Tällä tarkoitetaan tulosten olevan samanlaisia useammassa tapauksissa, esimerkiksi, jos kaksi tutkijaa saavat saman tuloksen tai eri tutkimuskerroilla saadaan sama tulos. Validius tarkoittaa pätevyyttä eli tutkimusmenetelmän kykyä mitata juuri sitä, mitä halutaan mitata. Tästä esimerkkinä ovat haastattelukysymykset haastattelutilanteessa; ymmärtävätkö haastattelija ja haastateltava ne samalla lailla ja kuinka vastauksia käsitellään. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2003, 213.)

Laadullisessa tutkimuksessa reliabiliteettikysymykset liittyvät ensisijaisesti aineiston tulkintavaiheeseen, jossa saatuja vastauksia käsitellään ja analysoidaan. Monesti luotettavuudesta halutaan varmistua siten, että käsittely ja analyysi tehdään samanaikaisesti, mielellään monen tutkijan toimesta. Reliabiliteetin kannalta on hyvä kirjoittaa tutkimusaineisto sellaiseen muotoon, että kuka tahansa lukija voi sen tarkistaa. (Anttila 1998.)

Laadullisen tutkimuksen luotettavuutta korostaa tutkimusprosessin tarkka kuvaus. Haastattelututkimuksessa olisi hyvä kertoa vaihe vaiheelta tutkimuksen ja haastatteluiden eteneminen sekä eri haastatteluiden olosuhteiden mahdollinen poikkeavuus toisistaan. Tulosten tulkinnassa lukijalle olisi kerrottava mihin tutkija päätelmänsä perustaa. Tässä vaiheessa olisi erittäin tärkeää havainnollistaa haastattelua ja tutkimuksen vaiheita mahdollisilla dokumenteilla. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2003, 215.)

Jotta tutkimus oli mahdollisimman luotettava, aloitettiin tutkimuksen tekeminen viemällä loppuun jo keväällä 2015 aloitettu alustavan kyselyn vaihe. Tämä edesauttoi haastatteluvaiheen toteutusta, kun kaikki haastateltavat olivat samalla lähtöviivalla. Puhelimitse yksilöhaastatteluna toteutetut haastattelut olivat luotettavia, sillä kyselyvastauksia pystyttiin täsmentämään haastatteluissa ja kiireettömässä haastattelutilanteessa saatiin erittäin tarkkaa tietoa. Haastatteluajat sovittiin sähköpostitse ja ensisijaisesti huomioon otettiin haastateltavien aikataulut.

Joidenkin teiden kohdalla haastattelukysymyksiin vastaaminen oli haastavaa, sillä tiedot eivät olleet enää toiminnassa. Haastateltavat muistelivat toimintatapoja ajalta, jolloin tiedot olivat aktiivisia. Nämä tiedot eivät välttämättä ole yhtä luotettavia, kuin ajankohtaiset tiedot aktiivisista reiteistä. Kaikki haastatteluvastaukset on litteroitu auki, jotta yksittäisen tien kohdalta voi tarkistaa haastatteluvastaukset. Raportissa on liitteenä työssä käytetyt dokumentit haastattelukysymyksistä ja alustavasta kyselystä, jotta lukija pystyy havainnoimaan tutkimuksen etenemistä mahdollisimman tarkasti.

## 7 Haastatteluiden vastaukset

Tähän kappaleeseen on listattu kaikkien haastatteluun vastanneiden näkemykset ja vastaukset tie kerrallaan. Tähän kirjoitetut vastaukset ovat referaatteja yksilöhaastatteluista, jotka toteutettiin kesän 2015 aikana. Joistain reiteistä tähän lukuun on referoitu vain vastaukset alustavasta kyselystä, sillä toimijoita ei ole tavoitettu haastatteluun, mutta kyselyvastaukset itsessään ovat olleet erittäin kattavat. Tästä on mainittu jokaisen vastaajan kohdalla erikseen. Vastausten jälkeen on kirjoitettu lyhyt yhteenveto matkailuteiden toiminnan, hallinnoinnin ja kehittämisen tilasta tämän päivän Suomessa. Luvusta kahdeksan löytyvät suositukset, jotka tehtiin analysoinnin pohjalta.

### 7.1 E75 Lapland

Haastatteluun vastasi 25.6.2015 E75 Lapland -reitien toimesta Sanna Kärkkäinen. Hän mainitsee keskeisiksi kehittämiskohteiksi palveluiden ostettavaksi tekemisen, mobiilimarkkinoinnin ja Internetistä ostamisen. Reitien varrella on paljon paikallisia pienyrityksiä, jotka eivät vielä käytä Internetin suomia mahdollisuuksia. Yhteistyö ja mobiilimarkkinointi saivat varmasti reitille lisää tunnettuutta. Reitien ylläpidon haasteet ovat samankaltaisia, sillä Internet ei kata vielä jokaista aluetta reitien varrella, joten ihmisillä ei ole tietoa kaikista tarjolla olevista palveluista ja kohteista. Yhteydenpito on vaikeaa tästä syystä.

E75 Lapland -hankkeen pääpaikkana toimi Sodankylä, ja vastuussa oli Pohjois-Lapin kuntayhtymä. Hankkeella oli projektikoordinaattori, ja hanke oli puolijulkinen; omistajia olivat yksityiset yrittäjät ja kaupungit. Rahoitus saatiin kunnilta, yksityisiltä ja Euroopan aluekehitysrahastolta (EAKR). Hankkeeseen saatiin mukaan 30 yksityistä yritystä, ja pienimmät niistä hyötyivät sosiaalisen median ansiosta huomasti.

Hankkeen päätökset tehtiin ohjausryhmän kokouksissa ja Pohjois-Lapin kuntayhtymän kokouksissa. Kärkkäinen huomauttaa myös, kuinka yllättävän hyvin laajan alueen hanke onnistui ja kuinka tiiviisti yhteistyöyritykset olivat mukana.

Hankkeen vedossa oli yrittäjä, joten tuloksia saatiin aikaiseksi verkostojen avulla. Hanke on päättynyt maaliskuussa 2015, mutta esimerkiksi hankkeen nettisivut ovat edelleen erittäin kattavat.

## 7.2 Eurovelo13

Raija Ruususen vastausten (kevät 2015) perusteella saatiin tietää, ettei Eurovelo13 -reitillä ole reittiorganisaatiota Suomessa. Reittiä hallinnoi siis kansainvälinen ECF (European Cyclists Federation), jonka alla toimii Eurovelo-koordinaatio, johon Suomen tulisi löytää oma edustaja. Se vaatisi ensin kansallisen ohjausryhmän perustamista, minkä jälkeen edustajan valitseminen olisi mahdollista.

Reittiä rahoitetaan hankkeilla tällä hetkellä, mutta työntekijöitä ja toimijoita ei Suomessa ole. Suomessa tulisi kiinnittää huomiota myös reitin ylläpitoon ja merkintään ja sopia, mikä taho hoitaa tien ylläpidon. Pyöräilijäystävällisten palveluiden järjestäminen ja pyörämatkailun osaamisen levittäminen Suomessa tulevat olemaan tärkeässä roolissa tulevaisuudessa, jos Eurovelo13 -reittiä halutaan saada tunnetummaksi.

## 7.3 Hämeen Härkätie

Haastatteluun vastasi 27.8.2015 Härkätieyhdistyksen puheenjohtaja Ensi Kulta Hämeen Härkätieyhdistyksestä. Hänen mukaansa Hämeen Härkätien taustalla on ollut jopa kolme hanketta viimeisen 20 vuoden aikana. Tosin viimeisin on päättynyt kymmenen vuotta sitten, ja nykyään yhdistys on aktiivinen toimija tien taustalla.

Yhdistyksessä on mukana reitin varren yrityksiä ja kuntia, jotka maksavat jäsenmaksun. Nämä jäsenet ovat keskenään tasavertaisia ja osallistuvat hallituksen toimintaan. Hallituksessa ovat mukana Turku, Lieto, Marttila, Somero, Tammela, Hattula ja Hämeenlinna. Yksityisiä yrityksiä on mukana jonkin verran, esimerkiksi



Majatalo Myötätuuli ja Nautelan Kartano aktiivisimpina. Reitin toimijat ovat vapaaehtoisia, eikä reitillä ole palkattua työvoimaa.

Hallitus ja yhdistys järjestävät kokouksia, joissa tehdään viralliset päätökset. Hallitus kokoontuu useimmiten Someron kaupungintalolla. Säännöllisesti järjestetään vuosikokous, muuten kokoonnutaan vuosista ja tilanteesta riippuen, kuitenkin monesti vuodessa. Kokoukset ovat virallisia, ja niistä laaditaan aina pöytäkirja. Hallituksen sihteeri on Somerosta, joten Someroa voi pitää yhtenä aktiivisimmista kunnista.

Kulta mainitsee reitin ylläpidon keskeisimmiksi haasteiksi rahoituksen, tunnettuuden lisäämisen ja yhdistyksen jäsenyritysten aktivoimisen. Hämeen Härkätieyhdistys on yrittänyt järjestää erilaisia tapahtumia yhteistyössä alueen yrittäjien kanssa, mutta tällä hetkellä Härkätien omia tapahtumia ei ole tiedossa. Marttilan markkinoille yhdistys kaavaili yhteistoimintaa, mutta siitäkin on jo aikaa. Matkamessuilla Hämeen Härkätie oli omana osastonaan vuoden 2015 alussa, mutta luultavasti resurssien puutteen vuoksi ensi vuonna Hämeen Härkätie osallistuu messuille Someron alla.

#### 7.4 Kuninkaantie

Haastatteluun vastasi matkailun erityisasiantuntija Tarja Koistinen 11.8.2015 kyselyvastaustensa pohjalta. Tarkoituksena oli saada lisätietoa Kuninkaantien nykyisestä toiminnasta, ja Koistisen mukaan toiminta on harmillisesti todella vähäistä, lähes olematonta.

Kuninkaantien hanke alkoi vuonna 1995 ja kesti aina vuoteen 2005. Kymmenen vuoden aikana hanketta rahoittivat kunnat ja yrittäjät sekä Euroopan Unioni, mutta kymmenen vuotta kestäneenä hanke kuivui lopulta kasaan. Koistinen kertoo myös, että jatkoa hankkeelle ei ole tiedossa. Tien ylläpidon haasteet ovat olleet kylttien uusiminen, rahoitus tähän toimintaan ja tulevaisuudessa hallinnointi, kun Uudenmaan liiton immateriaalioikeudet päättyvät.

Hanke oli oma projektinsa, jonka johdossa oli ohjausryhmä, joka koostui maakuntien, kuntien ja yritysten edustajista. Hankkeessa olivat mukana Uudenmaan liitto, Varsinais-Suomen liitto, Kymenlaakso ja silloinen Itä-Uudenmaan liitto. Niiltä tuli myös suurin osa rahoituksesta. Projektilla oli myös kolme vakituista sihteeriä sekä palkatut valokuvaajat ja graafikot. Hankkeen edustajia oli mukana myös matkamessuilla vuosittain.

Kuninkaantie-hankkeen ensisijainen tarkoitus oli saattaa matkailutien varrella olevat yrittäjät yhteen, ja näin ollen tavoitteena oli rakentaa matkailutie, jonka varrella olisi palveluita tiheään ja helposti löydettävissä. Kuninkaantie koostuisi matkailualan yrityksistä. Tämän idean oli tarkoitus jäädä elämään, mitä se jonkun aikaa tekikin, mutta nyt vuonna 2015 tilanne ei ole läheskään yhtä hyvä kuin ennen. Kuninkaantie on Suomen tunnetuin matkailutie ulkomaita myöten, mutta tällä hetkellä toimintaa ei ole laisinkaan tien hyväksi ja saattamiseksi taas matkailutiekartalle. Uhkana on jopa kylttien rapistuminen niin huonoon kuntoon, että ELY-keskus Uudellamaalla joutuu poistamaan kyltit.

Hankkeen aikana aloitettiin yhteistyö Ruotsin ja Venäjän kanssa, sillä Kuninkaantie jatkuu myös näiden maiden puolella. Venäjälle tehtiin jopa vierailu, mutta harmillisesti nämä yhteistyön yritykset kuivuivat kasaan. Markkinointia oli myös muualla Itämeren ympäristössä, ja Internetissä oli virtuaalisia karttoja palveluista sekä tietoa, kuinka päästä esimerkiksi laivalla ulkomailta Suomeen Kuninkaantielle.

Koistinen kertasi myös, että hankkeen aikana yrittäjiltä kysyttiin, tuoko hanke heille lisää näkyvyyttä ja vaikuttaako Kuninkaantien tunnettuuden lisääntyminen heidän asiakasmääriinsä. Koistinen muisteli, että yrittäjät olivat tässä suhteessa vaitonaisia ja muutamat sanoivat, ettei hanke vaikuta asiakasmääriin millään tavalla.

Koistinen summaa hankkeen olleen todella antoisa ja työtä tehdyn hankkeen aikana todella paljon. Tuloksena tietenkin Kuninkaantie nousi tunnetuimmaksi matkailutiekse Suomessa, mutta nyt kymmenen vuotta hankkeen jälkeen tilanne alkaa olla kuin ennen hanketta ja toimia pitäisi tehdä Kuninkaantien elvyttämiseksi. Koistisen mukaan siihen tarvittaisiin valtakunnallista tukea muuan muassa Visit Finlandilta ja Liikennevirastolta.

Koistinen toivoo, että matkailutietojärjestäjät ja viralliset tahot, esimerkiksi Liikenne- ja viestintäministeriö sekä Opetus- ja kulttuuriministeriö ja Työ- ja elinkeinoministeriö solmisivat esimerkiksi aiesopimuksen, jossa rahoitusvastuu kyltityksistä ja teiden kunnossapidoista jakautuisi tasaisesti. Koistisen mukaan myös matkailuteiden välinen yhteistyö voisi toimia elvyttävänä tekijänä.

## 7.5 Linnasta linnaan

Itä-Suomen yliopiston maantieteen professori Antti Honkanen vastasi 24.6.2015 haastatteluun puhelimitse. Honkanen summasi reitin tulevaisuuden keskittyvän kansainvälistymiseen. Hänen mukaansa kansainvälinen jatkohanke on suunnitteilla vuodelle 2016, sillä hankkeen meneillään olevassa ensimmäisessä osassa luotiin verkosto ja otettiin markkinoinnin alkuaskeleet. Jatkossa tavoitteena on edistää kansainvälistä markkinointia ja ulottaa markkinointi Suomen ja Venäjän lisäksi muualle Eurooppaan. Haasteena tähän mennessä on ollut linnojen erilaisuus ja sen myötä eri tasoisuus osan toimiessa keskellä kaupunkia helposti saavutettavissa ja osan sijaitessa syrjässä. Hankkeen kansainvälisyys on tuonut haasteita osaltaan.

Honkanen kertoo hankkeen tärkeimmän virallisen toimijan olevan museovirasto ja muiden tärkeiden toimijoiden olevan linnoitustoimijat linnakohtaisesti, Leningradin alueen kulttuurikomitean museotoimi, Pietarin kaupungin historiallinen museo ja mm. Lappeenrannan kaupunki. Hankkeella on projektipäällikkö ja suunnittelija. Hanke on toiminut projektiryhmän sekä ohjausryhmän kokoontuessa muutaman kerran vuodessa tekemään päätöksiä. Projektiryhmä oli venäjän kielen taitoinen, mikä oli ensiarvoisen tärkeää. Rahoitus on tullut Euroopan Unionin Venäjä-rahaohjelmasta (Enpi) sekä Savonlinnan, Lappeenrannan, Kotkan ja Haminan kaupungeilta, unohtamatta Venäjää.

Suurinta hyötyä Honkasen mukaan kokivat etenkin venäläiset linnoitustoimijat ja yrittäjät, sillä yritykset saivat hankkeen aikana matkailualan koulutusta ja asiakaskeskeisyys parani. Narvaa vastapäätä sijaitseva linnoitus sai hankkeen

ansioista paljon näkyvyyttä ja Maailmanpankilta rahoituksen linnoituksen entisöimiseen.

## 7.6 Länsi-Kymen kulttuuritie

Länsi-Kymen kulttuuritien yhdistyksen sihteeri Pekka Hyvärinen vastasi haastattelukysymyksiin puhelimitse 23.6.2015. Hyvärisen kanssa käydystä keskustelusta käy ilmi, että Länsi-Kymen kulttuuritien parissa tehdään paljon kehitystyötä koko ajan. Toimijat ovat aktiivisia ja vuosi vuodelta toiminta on kasvanut huimasti.

Kulttuurireitin taustalla on vuonna 2014 rekisteröity yhdistys, jonka työntekijät ovat ulkopuolisia ostopalveluina hankittua työvoimaa. Yhdistyksen hallitus tekee reittiä koskevat päätökset ja kokoontuu asian tiimoilta usein, vähintään kuukausittain.

Reitin varrella sijaitsevat matkailukohteiden yrittäjät maksavat markkinointimaksun yhdistykselle. Kunnat rahoittavat toimintaa omalta osaltaan ja kulttuurireitille haetaan sponsoreita tulevaisuudessa. Seurakunnat ja kyläyhdistykset ovat mukana toiminnassa ja kyläyhdistykset ovat muuan muassa talkootyönä pystyttäneet linnunpelättejä. Yksityisiä museoita toiminnassa on mukana tällä hetkellä 11, joista 10 on toiminnassa.

Mahdollinen seuraava hanke alueelle pääsee alkuun vuonna 2018, jolloin markkinointiin puututaan entisestään, mutta tästä Hyvärinen ei vielä paljasta enempää. Hän toivoo lisää kansainvälistä markkinointia ja nettisivujen kehittämistä edelleen. Länsi-Kymen kulttuurireitti on saanut lisää tunnettuutta ja tekee yhteistyötä S-ryhmän kanssa. Kulttuurireitille saa retkipasseja ja näitä passeja saa ostaa edullisemmin, kun omistaa s-etukortin.

## 7.7 Revontulentie

Team Botnia Oy:n matkailukoordinaattori Sisko Kalliokoski listaa alustavan kyselyn vastauksissa Revontulentien keskeisiksi kehittämiskohteiksi kulttuurimatkailun, palvelutarjonnan yhdistämisen joen molemmin puolin, matkailuyritysten yhteistyön sekä markkinoinnin. Ylläpidon haasteiksi Kalliokoski mainitsee informaation tien varrella.

Revontulentienellä ei ole varsinaista organisaatiota taustalla, mutta Tornionlaakson Neuvosto ja alueen tieviranomaiset tekevät yhteistyötä Revontulentien hyväksi. Työntekijöitä tai toimijoita reitillä ei tällä hetkellä ole lainkaan. Hallinnointia ei näin ollen ole, mutta rahoituksen reitti on saanut hankemuodossa.

## 7.8 Saariston rengastie

Haastattelussa 11.8.2015 matkailuasiamies Martti Nilsson perehtyi tarkemmin Saariston rengastien hallinointiin ja matkailutien vaikutukseen saariston alueella. Hänen mukaansa saaristossa olisi todennäköisesti paljon vähemmän yrityksiä, etenkin matkailualalta, jos Saariston rengastietä ei olisi. Hän näkee Saariston rengastien suureksi hyödyksi alueelle. Nilsson toivoisi lisärahoitusta, jotta tien sesonki pidentyisi ja näin ollen alueen matkailuarvo saavuttaisi talviaikaankin huippunsa, sillä saaristossa on myös talvella tekemistä. Kansallispuiston nostaminen esille olisi toivottavaa myös, sillä Saaristomeren kansallispuisto on yksi Suomen upeimpia, mutta samalla vähiten tunnettuja kansallispuistoja.

Saariston rengastien hallinto koostuu työntekijöistä Paraisten kaupungin, Turun kaupungin ja Turku Touring-yrityksen alla. Saariston rengastie on onnistunut saamaan näkyvyyttä etenkin ulkomaalaisten pyöräilijöiden keskuudessa, mutta vähäisen rahoituksen vuoksi kysyntään ei voida vastata tarpeeksi kattavasti. Nilssonin mukaan alueen yrittäjät kuitenkin puhaltavat yhteen hiileen, joka oli myös matkailutien alulle saavan hankkeen tavoite vuonna 1996, ja näin ollen alueen ulkoilu-teema sekä markkinointi ovat tiivistyneet ja tarkentuneet. Saaristossa on koulutettu myös yksityisten yritysten toimesta oppaita matkailijoiden tarpeisiin.

Nilssonin mukaan Saariston rengastiestä päättävät kokoontuvat keväisin ja syksyisin suurempaan kokoukseen summamaan tulevan tai menneen sesongin. Kokoukseen osallistuvat Paraisten kaupungilta sekä Turku Touringilta Saariston rengastien parissa työskenteleviä virkamiehiä sekä saariston alueen yrittäjiä. Heitä kokouksiin on osallistunut yleensä runsain määrin, joskaan kerralla eivät kaikki. Näissä kokouksissa kuullaan etenkin yrittäjiä, jotka toteuttavat käytännössä Saariston rengastien palvelutarjontaa.

Saariston rengastien ylläpidon suurin haaste on kiistatta vain kolmen kuukauden mittainen sesonki, joka täytyisi saada pidemmäksi ja mielellään ympärivuotiseksi. Liikenteen jatkuvuus myös tulevaisuudessa olisi taattava matkailijoille tukirahoista riippumatta. Tämä olisi matkailutien toiminnan kannalta elintärkeää. Haasteena on tukea kansallispuistotoimintaa ja kalastustoimintaa. Yhteistyössä yritysten kanssa erilaisten investointien tukeminen olisi todella tärkeää. Tällä hetkellä yritysten kanssa yhteistyössä kehitetään rengastien brändiä ja matkailijoita palvelemaan yhteistyön tuloksena, muun muassa pyöräilijöiden laukuista huolehtii yritys ja matkailuinfon antaa toinen.

## 7.9 Sininen tie

Haastatteluun vastasi 28.8.2015 Mervi Mikkola, Sinisen tien toiminnanjohtaja. Hän kertoi Sinisen tien historian olevan pitkä ja viimeisinä vuosina brändiä on alettu kiillottaa uudelleen. Vuosina 2011-2014 toteutettiin kehittämishanke, jolle Mikkola toivoo jatkoa, sillä tulokset olivat hyviä. Hankkeessa kehitettiin tien kansainvälistä puolta sekä pyrittiin lisäämään pitkän tien varrella toimivien yritysten yhteistyötä.

Sinisen tien yhdistyksen muodostavat kunnat ja hallituksen muodostavat kymmenen jäsentä, jotka on valittu maakunnittain. Kaikilla jäsenillä on omat varajäsenensä. Hallitus pyrkii kokoontumaan neljästä viiteen kertaa vuodessa. Tien pituudesta johtuen kokoukset järjestetään useimmiten puhelimitse. Tämä on ennen kaikkea ekologista, mutta myös taloudellista. Ylin päätäntävalta on vuosittain kokoontuvalla

vuosikokouksella. Yhdistyksen jäsenet maksavat jäsenmaksun, joilla rahoitetaan tien toimintaa.

Seuraavien vuosien tavoite Sinisellä tiellä on saada yritykset verkottumaan paremmin ja tehdä tiestä tunnetumpi. Yritykset pyritään saamaan käyttämään omassa toiminnassaan Sinisen tien logoa määrätyn edellytyksin. Tuotekehitys tulee myös olemaan tärkeässä roolissa tulevaisuudessa, sillä sen avulla yhteistyö yritysten välillä olisi entisestään vahvempaa.

### 7.10 Taikayöntie

Soile Vahela toi haastattelussa 18.8.2015 ilmi sen, että Taikayöntien hanke on päättynyt 1990-luvulla ja sen jälkeen toimia tien toiminnan eteen ei ole tehty. Hanke keskittyi 1990-luvulla investoimaan maisemallisuuteen ja entisöimään vanhoja rakennuksia. Maalausurakoita ja rakentamista tehtiin yhteistyössä kuntalaisten kanssa. Hankkeen alkuperäinen tarkoitus ei välttämättä ollut edes markkinointi matkailijoille.

Hankkeen aikana projektipäällikkö tuli Punkalaitumelta ja Punkalaidun oli hankkeessa päävetäjänä. Suttilan nuorisoseura sekä alueen kunnat muodostivat hankkeen päättävän elimen Punkalaitumen lisäksi. Vahelan mukaan tulevaisuudessa voitaisiin ajatella jatkohanketta, joka kokoaisi toimijat taas yhteen, kuten Suttilan nuorisoseuran sekä Kulttuuriyhdistys Kuvion. Mahdollisessa jatkohankkeessa Huittisten kaupunki on Vahelan mukaan luvannut olla mukana.

Vahela on kuitenkin matkailunkehittäjänä ollut yhteydessä alueen kuntiin, jotta Taikayöntielle saataisiin jatkohanke. Vielä kuitenkaan tulosta ei ole syntynyt.

### 7.11 Tervan tie

Haastatteluun vastasi 27.8.2015 Rauno Malinen, Pohjois-Pohjanmaan paikkatietopäällikkö. Hän kertoi Tervan tien taustalla olleen hanke, joka loppui vuonna 2010. Tervan tien taustalla tällä hetkellä toimiva Oulu-Kainuu Tervantie matkailuyhdistys on Malisen mukaan aktiivinen.

Tervantie on osa Rokua Geopark-verkostoa, jonka vuoksi jatkokehittäminen on tarpeellista. Itse tien kuntokin vaatii kohennusta, vaikka infrastruktuuri ja kyltit muuten ovat hyvässä kunnossa. (Okkonen 2015.)

Yhdistyksen hallitus koostuu alueen kunnanjohtajista sekä suunnittelujohtajista. Hallitus kokoontuu kerran vuodessa vuosikokoukseen ja 4-5 kertaa muuten. Jokaisesta kokouksesta kirjataan muistio. Yhdistyksen työntekijänä on sihteeri Pohjois-Pohjanmaan liitosta.

Tervan tien tulevaisuudesta ja mahdollisista jatkokehityshankkeista päätetään vuoden 2015 syyskuun kokouksessa tarkemmin.

## 7.12 Via Karelia

Runon ja Rajan tien toiminnanjohtaja Juha Rantala vastasi haastatteluun 23.6.2015. Hänen mukaansa Via Karelian keskeisiä kehittämiskohteita ovat sähköinen markkinointi, mobiilisovellusten luominen ja kehittäminen sekä Raatteentien sotahistorian kehittäminen elämispalveluiksi. Tärkeimpänä kehittämiskohteena ovat mobiilisovellukset, sillä tien päällä ne olisivat matkailijalle helppo tapa saada tietoa palveluista ja tapahtumista lähiseudulla.

Reitin hallinnoinnin ja ylläpidon keskeisiksi haasteiksi Rantala mainitsee tien pituuden. Päätöksentekoon ottaa osaa ihmisiä kaikkialta tien varrelta ja näin kokoontuminen on hankalaa, osan joutuessa taittamaan pitkiäkin matkoja. Via Karelian päätöksiä tehdään paljon sähköpostitse.

Via Karelia on rekisteröity yhdistys, jonka jäseninä toimivat jäsenkunnat tien varrella. Reittiorganisaatiolla on yksi vakituinen työntekijä, toiminnanjohtaja Rantala. Kunnan edustajat valitsevat hallituksen, joka järjestää kokouksia niin läsnäolokokouksina,



puhelin keskusteluna sekä sähköpostitse. Näitä kokouksia pidetään muutaman kerran vuodessa. Rantalan mukaan kokouksia ei tällä hetkellä ole tarvittavaa järjestää esimerkiksi joka kuukausi.

Rahoituksen Via Karelia saa jäsenkunnilta jäsenmaksuna ja yhdistyksessä kaikki kunnat ovat tasavertaisia. Pienet kunnat ovat jopa riippuvaisia Via Karelian toiminnasta ja suurten kaupunkien markkinointi on ulkoistettu yhtiöille. Etenkin Ilomantsin ja Pohjois-Karjalan alueelle Via Karelialla on suuri merkitys, sillä tuolla alueella kohtaavat Runon ja Rajan tie sekä Karjalan kirkkotie. Alueen luonto, historia sekä kulttuuri ovat ainutkertaisia ja yhdistyvät mielenkiintoiseksi kokonaisuudeksi matkailijoita varten. Samalla Ilomantsin alueen kokonaisuus on tärkeää Via Karelian toiminnalle, sillä matkailutien vahvuudet konsentroituvat juuri tälle alueelle.

Rantala korostaa Suomen matkailuteiden yhteistyön olevan elintärkeää ja se lisäksi matkailuteiden arvostusta ja niitä kohtaan osoitettua mielenkiintoa.

Ulkomaanmarkkinoinnin kannalta olisi tärkeää, että Suomen matkailutiet ja kulttuurireitit olisivat verkostoituneet kokonaisuudeksi. Hän mainitsee myös, että tieltä tielle siirtyminen toisi myös lisämahdollisuuksia matkailijoille ja lisähyötyä matkailuteille.

### 7.13 Vihreän kullan kulttuuritie

Mikkelin seudun elinkeinoyhtiö Miset Oy:n matkailujohtaja Maisa Häkkinen korostaa kyselyvastauksissaan Vihreän kullan kulttuuritien uudelleenaktivointia, sillä pohja hankkeille ja työlle on erittäin hyvä. Alueen kuntien ja yrittäjien näkemys tarvittaisiin, jotta saataisiin kehiteltyä uusi toimenpidesuunnitelma. Häkkinen kertoo, että rahoitusta reitin kunnostamiseen on yritetty saada, mutta tuloksetta. Tällä hetkellä reitillä ei ole aktiivista toimintaa eikä rahoitusta ole.

Reitti sopisi hänen mukaansa kansainvälisille matkailijoille mainiosti. Häkkinen toivoo myös opasteiden kunnostamista ja uudistamista, jotta matkailijat saisivat tiestä

enemmän irti. Tämä tosin vaatii rahoitusta, jota näillä näkymin ei ole tulossa. Häkkinen vaatii kuitenkin, että tie olisi hyvä pitää kunnossa ja elävöittää uudelleen.

## 8 Suositukset reittitoimijoille

Haastatteluvastauksista kävi ilmi, että suuri osa matkailuteistä ja kulttuurireiteistä on aktiivisia toiminnassaan. Teistä vain Kuninkaantie, Revontulentie, Taikayöntie ja Vihreän kullan kulttuuritie ovat vaiheessa, jossa aktiivista toimintaa ei tällä hetkellä ole, eikä toimintaan ole suunnitteilla jatkoa lähivuosina. Näiden reittien toiminnasta puuttuu taustaorganisaatio tai hanke.

Organisoitua toimintaa löytyi kaikkien muiden teiden taustalta. Lähes jokaiselta haastateltavalta löytyi innostusta ja kiinnostusta tulevaisuuden hankkeille ja jatkolle tietoisuudessa. Varsinkin kulttuurireiteillä, jotka eivät vielä ole saavuttaneet virallista matkailutiestatusta, on paljon aktiivista kehittämistä. Linnasta Linaan sekä Länsi-Kymen kulttuuritie ovat jo tietoisia omista jatkohankkeistaan.

Kuusi yhdestätoista aktiivisesta matkailureitistä oli kansainvälisiä joko maantieteellisesti, hallinnollisesti tai tiellä liikkuvien matkailijoiden suhteen. Venäjä ja pohjoismaat ovat tärkeimmät yhteistyökumppanit, sillä teiden historia yltää usein kauas niihin aikoihin, jolloin Suomi kuului joko Ruotsin tai Venäjän vallan alle. Monen tien teema liittyykin Suomen historiaan ja nimenomaan valtakuntien rajoihin, jotka ovat vaihdelleet sotien myötä. Kuitenkin muutaman tien kansainvälistyminen oli yltänyt jo Keski-Eurooppaan asti. Etenkin Saariston rengastielle tulee matkailijoita Saksasta ja Hollannista.

Matkailureittien toimijat ovat yhä aktiivisemmin keskittymässä toiminnassaan teemaan ja palvelukokonaisuuteen. Kahdeksan reittiä mainitsi kehittämiskohteissa tuotekehityksen ja markkinoinnin. Toimijat ovat aloittaneet panostuksen sosiaalisen median ja mobiililaitteiden avulla saavutettavaan tunnettuuteen. Teeman huomioiminen palvelukokonaisuudessa ja verkostoituminen yrittäjien kanssa ovat tämän hetken akuuteimpia kehityskohteita, joihin matkailureitit keskittyvät. Tämä on

huomioitu myös valtakunnallisesti kehitettäessä Matkailun tiekarttaa aina vuoteen 2025 asti. Esimerkiksi Sinisen tien yrittäjien toivotaan käyttävän omassa toiminnassaan Sinisen tien logoa, mikä yhdistäisi tietä ja yrityksiä matkailijan silmissä yhdeksi palvelukokonaisuudeksi. Samalla yrittäjät saisivat tunnettuutta, kun toimivat tunnetun brändin alla.

Haastatteluista kävi myös ilmi, kuinka paljon matkailureitit hyötyvät ympäröivistä alueistaan ja kuinka alueet saavat hyötyä matkailureiteiltä. Usein haastattelussa kerrottiin, että alue saattaa olla osittain jopa riippuvainen tien toiminnasta. Varsinkin pienet ja syrjäisemmät kunnat saavat näkyvyyttä ja tuloja teiden ansiosta. Matkailutietojen ovat myös tietoisia siitä, kuinka riippuvaisia he ovat alueista, niiden luonnosta sekä pienyrittäjistä ja lähellä tuotetusta palvelusta. Matkailijoille ovat yhä tärkeämpiä palvelukokonaisuus ja elämykset, joita tiet voivat tuottaa ainoastaan yhteistyössä yritysten ja muiden matkailuteiden kanssa.

## **Suosituks**

Monen reitin tapauksessa törmäsi valitettavaa pääoman puutteeseen, jonka vuoksi reittitoimintaa ei ole kehitetty tai se ei ole ollut edes mahdollista. Suosittelemme reiteille, joiden toiminta on ollut levossa jo jonkin aikaa, on ensisijaisesti vahvuuksien löytäminen. Sen jälkeen suosituksena ovat reitin varren teeman kiillottaminen ja vision luominen tulevaisuuteen, jonka pohjalta voidaan lähteä tekemään strategiaa. Näiden reittien olisi syytä kartoittaa kaikki potentiaaliset yritykset reittien varrelta ja luoda verkostoja niihin. Nähtävyydet ja historia olisi syytä koota päivitetuille verkkosivuille ja kuvien kautta osallistua sosiaaliseen mediaan.

Suurin matkailureittien kehitettävä asia kaikkien on ehdottomasti näkyvyys internetissä ja sosiaalisessa mediassa. Vaikka monen reitin teema on historiallinen ja koskettaa kohderyhmältään vanhempaa sukupolvea, silti ehdoton edellytys tunnettuuden lisääntymiselle on näkyvyys median kautta nuoremmille sukupolville. Ensiaskel olisi päivittää nettisivut visuaalisesti houkutteleviksi, sillä matkailureitit ovat

näkemistä ja kokemista, jonka voi esitellä parhaiten kuvien ja videoiden kautta. Sosiaalisen median kanavat ovat täynnä kuvamateriaalia, joten reittien olisi helppo kohentaa tunnettuuttaan esimerkiksi Instagramissa.

Matkailureittien sisäiseen toimintaan voisi tapauskohtaisesti ottaa mukaan yrittäjiä, ainakin E75 Lapland -reitin hanke onnistui yrittäjäjohtoisesti erinomaisesti. Siitä voisivat muutkin ottaa mallia. Tärkeää on myös luoda suhteita reittien varsien yrityksiin, jotta matkailijoille saataisiin luotua elämyspalvelupaketteja. Yhä useammin matkailijat kuitenkin toivovat kokonaisvaltaisuutta elämyksiin. Yhteistyö kannattaisi ulottaa myös matkailuteiden väliseksi, ainakin toisiaan maantieteellisesti koskettavilla reiteillä. Yhteistyö voisi mahdollisesti johtaa myös laajempaan toimintaan, kuten matkailureittien omiin yhteisiin mobiilisovelluksiin, joissa tietoa reiteistä ja niiden varren matkailupalveluista löytyisi kootusti.

Kansainvälisille matkailijoille Suomen matkailuteitä voisi markkinoida yhdessä, jotta tarjonnan laajuus ja mielenkiintoisuus näyttäytyisi parhaiten. Se vaatisi myös jokaiselta matkailureitiltä vähemmän rahaa, kuin reitin markkinoiminen yksin. Tällaisessa markkinoinnissa voisi hyödyntää ajatusta siitä, että suuri osa matkailureittikilometreistä kulkee täysin Suomen rajoja pitkin ja Sininen tie esimerkiksi Suomen keskiosan halki. Näitä teitä kulkemalla matkailija voisi nähdä Suomen kokonaisuudessaan ja samalla saada tietoa historiasta ja kulttuurista. Tällaista ideaa voisi hyödyntää myös kotimaan matkailijoille.

## 9 Opinnäytetyöprosessin sujuminen

Culture Finland toimi työssä toimeksiantajana ja yhdessä Jyväskylän ammattikorkeakoulun kanssa se toivoi, että opinnäytetyö kartoittaisi matkailuteiden taustoja syvemmin, eli niiden toimintaa, hallinnointia ja tulevaisuuden kehityskohteita. Lopputulos sisältäisi sekä koonnin vastauksien analyysistä että suosituksia reittien toimijoille tulevaisuuden toiminnan suhteen. Tutkimuskysymyksiä olivat: ”Miten Suomen kulttuurireitit ja viralliset matkailutiet toimivat?” ja ”Mitkä tekijät edesauttavat matkailureittien jatkuvaa toimintaa?”. Haastatteluvastausten analysointi selvitti, miten matkailureitit toimivat ja suositukset-osiossa käsiteltiin

tekijöitä, jotka edistävät reittien toiminnan jatkuvuutta tulevaisuudessa. Aikatauluksi toivottiin tutkimuksen valmistumista syksyllä 2015. Näissä tavoitteissa pysyttiin suunnitelmallisen taustatyön ansiosta.

Opinnäytetyö aloitettiin toukokuussa aiheen valinnalla ja aiheeseen perehtymisellä. Kesä- ja heinäkuussa tehtiin ensimmäisiä haastatteluita ja kerätiin suurin osa teoriasta. Teoria-aiheiden valintaan ohjaava opettaja antoi neuvoja ja päädyttiin valitsemaan aiheet, jotka palvelevat matkailuteihin tutustujaa ymmärtämään parhaiten teiden taustoja, historiaa, teemoja sekä tietenkin matkailijoiden elämyksellistä palvelemista ja verkostoitumista. Mukaan liitettiin myös tietoa muiden maiden matkailuteistä, jotta lukija saisi laajemman käsityksen aiheesta.

Elokuussa tehtiin pääsääntöisesti haastatteluja ja hiottiin teoriaosuuksia. Tässä vaiheessa karsittiin vielä ylimääräisiä teoria-aiheita ja lisättiin muutama tärkeä osuus. Näitä muutoksia muokattiin syyskuussa ja samalla aloitettiin työn viimeistely. Työ pysyi hyvin aikataulussa, sillä ihan alussa tehtiin tarkka suunnitelma, jota noudattamalla yllätyksiä ei tullut.

Työn tavoitteena oli kerätä Culture Finlandille koonti Suomen matkailureittien toiminnasta ja tehdä matkailureiteille suosituksia, jotka edesauttaisivat teiden organisoitumista, toimintaa ja yhteistyötä tulevaisuudessa. Tavoitteeseen päästiin melko hyvin ja vain kolme 17:sta matkailureitistä ei vastannut tutkimukseen. Haasteena oli esittää oikeanlaisia kysymyksiä, jotta reittien taustoista saatiin mahdollisimman paljon irti. Positiivinen yllätys oli se, kuinka monen työn taustalla on erittäin aktiivista toimintaa. Tämä pitää vaan saada näkyviin, kun Suomen matkailusta puhutaan.

Päällisin puolin tutkimus sujui erittäin hyvin, mutta tietenkin jossain kohti teoriaan olisi voinut perehtyä tarkemmin, ennen kuin toimijoiden haastattelut aloitettiin. Tutkimuksessa olisi voinut myös perehtyä itse haastattelemisen teoriaan syvemmin jo varhaisemmassa vaiheessa. Haastattelukerrat paranivat sitä mukaa, kun kokemus karttui ja viimeisten haastattelujen aikana osattiin kysyä tärkeitä tilanteeseen sopivia lisäkysymyksiä.

Jatkotutkimusehdotuksena tälle tutkimukselle on perehtyä matkailuteihin niiden asiakkaiden ja tiellä kulkevien matkailijoiden näkökulmasta. Hyvä ehdotus on myös tutustua tarkemmin tietojointien ja tienvarsien yritysten väliseen yhteistyöhön ja verkostoitumiseen. Tämä työ käsittelee näitä teemoja vain pintapuolisesti. Tämän kaltaisista jatkotutkimuksista voisi olla hyötyä teiden tuotekehityksessä sekä markkinoinnissa.

## Lähteet

Alasuutari, P. 2001. Laadullinen tutkimus. 3. p. Jyväskylä: Gummerus.

Anttila, P. 1998. Laadullisen tutkimuksen reliabiliteetti. Tutkimisen taito ja tiedonhankinta, Metodix. Viitattu 14.10.2015.

[http://www.metodix.com/fi/sisallys/01\\_menetelmat/01\\_tutkimusprosessi/02\\_tutkimisen\\_taito\\_ja\\_tiedon\\_hankinta/10\\_tutkimuksen\\_luotettavuus/10\\_2\\_1laadullisen\\_tutkimuksen\\_reliabiliteetti](http://www.metodix.com/fi/sisallys/01_menetelmat/01_tutkimusprosessi/02_tutkimisen_taito_ja_tiedon_hankinta/10_tutkimuksen_luotettavuus/10_2_1laadullisen_tutkimuksen_reliabiliteetti)

Att resa längs Barents road. 2014. Barents Road. Viitattu 15.9.2015.

<http://www.barentsroad.org/Att-resa.html>

Barents Road. 2014. Barents Road. Viitattu 15.9.2015. <http://www.barentsroad.org/>

Castle to castle. 2015. Linnasta linnaan. Fortforum. Viitattu 14.7.2015.

<https://fortforum.org/calendar/>

Dehls, K. 2012. Sinistä tietä Petroskoihin ja takaisin – Karjalan sanomista poimittua, Pirjon Blogi. Viitattu 20.9.2015. [http://pipa01.blogspot.fi/2012\\_05\\_01\\_archive.html](http://pipa01.blogspot.fi/2012_05_01_archive.html)

E75 Lapland tekemistä ja näkemistä. 2015. E75 Lapland Best Spots. Viitattu 10.7.2015. <http://e75lapland.com/fi/tekemista-nakemista/>

Elämyksiä Tervan tiellä. N.d. Tervan tie. Viitattu 27.8.2015.

<http://www.tervantie.fi/index.php?id=3>

European Institute of Culture Routes. 2014. Ministere de la Culture. Viitattu 1.10.2015. <http://culture-routes.net/the-institute/who-are-we>

Experiencing the history of Europe's division. 2015. Eurovelo13. Iron Curtain Trail.

Viitattu 16.9.2015. <http://www.eurovelo13.com/>

Eurovelo13 Iron Curtain Trail: Finland. 2015. Eurovelo13. Iron Curtain Trail. Viitattu

16.9.2015. <http://www.eurovelo13.com/countries/finland>

Google Maps- rajapintasovellus. 2015. Google. Viitattu 20.9.2015.

<https://www.google.fi/maps/dir/Punkalaidun/32700+Huittinen/Urjala/@60.8659159>

[,23.4374169,7.5z/data=!4m25!4m24!1m5!1m1!1s0x468eb0b12f2ef4bd:0x400b551554bbc50!2m2!1d23.1061065!2d61.11194!1m10!1m1!1s0x46894c68559928a3:0x400b551554bace0!2m2!1d22.698071!2d61.1760632!3m4!1m2!1d23.2964244!2d61.1006861!3s0x468eb9639b262925:0x9d40082081257932!1m5!1m1!1s0x468e95841735fbd1:0x400b551554bc2b0!2m2!1d23.548624!2d61.0803059!3e0](https://www.google.fi/maps/dir/63.4374169,23.75/data=!4m25!4m24!1m5!1m1!1s0x468eb0b12f2ef4bd:0x400b551554bbc50!2m2!1d23.1061065!2d61.11194!1m10!1m1!1s0x46894c68559928a3:0x400b551554bace0!2m2!1d22.698071!2d61.1760632!3m4!1m2!1d23.2964244!2d61.1006861!3s0x468eb9639b262925:0x9d40082081257932!1m5!1m1!1s0x468e95841735fbd1:0x400b551554bc2b0!2m2!1d23.548624!2d61.0803059!3e0)

Google Maps- rajapintasovellus. 2015. Google. Viitattu 19.9.2015.

[https://www.google.fi/maps/dir/Elimi%C3%A4ki/07900+Loviisa/litti/@60.716429,26.5022302,8.5z/data=!4m30!4m29!1m10!1m1!1s0x4691bbcc35ab0109:0xa00b553b99189d0!2m2!1d26.4509427!2d60.7213103!3m4!1m2!1d26.4271424!2d60.492784!3s0x4691999bbe5699e1:0x2856925d64e95792!1m10!1m1!1s0x469185374b284003:0x400b551554bb6a0!2m2!1d26.2246714!2d60.4570666!3m4!1m2!1d26.4501967!2d60.61110782!3s0x4691bd24a021879b:0x831285395223fd8c!1m5!1m1!1s0x4691cc7f5f01a2bb:0xe3d80077cb0666d4!2m2!1d26.3765065!2d60.9387976!3e0](https://www.google.fi/maps/dir/60.716429,26.5022302,8.5z/data=!4m30!4m29!1m10!1m1!1s0x4691bbcc35ab0109:0xa00b553b99189d0!2m2!1d26.4509427!2d60.7213103!3m4!1m2!1d26.4271424!2d60.492784!3s0x4691999bbe5699e1:0x2856925d64e95792!1m10!1m1!1s0x469185374b284003:0x400b551554bb6a0!2m2!1d26.2246714!2d60.4570666!3m4!1m2!1d26.4501967!2d60.61110782!3s0x4691bd24a021879b:0x831285395223fd8c!1m5!1m1!1s0x4691cc7f5f01a2bb:0xe3d80077cb0666d4!2m2!1d26.3765065!2d60.9387976!3e0)

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2003. Tutki ja kirjoita. 6.-9. p. Helsinki: Tammi.

Historia ja kulttuuri. 2010. Pohjanlahden rantatie. Viitattu 26.8.2015.

<http://www.rantatie.com/teemat/historia-kulttuuri/>

Honkanen, A. 2015. Itä-Suomen yliopiston maantieteen professori. Haastattelu puhelimitse 24.6.2015.

Hyvärinen, P. 2015. Länsi-Kymen kulttuuritien yhdistyksen sihteeri. Haastattelu puhelimitse 23.6.2015.

Häkkinen, M. Vihreän kunnan kulttuuritie. Kysely keväällä 2015.

Hämeen härkätie. 2015. Härkätieyhdistys. Viitattu 27.7.2015.

[http://uusi.harkatie.fi/?page\\_id=129](http://uusi.harkatie.fi/?page_id=129)

Hämeen härkätie - Tammela. 2015. Tammelan kunta. Viitattu 27.7.2015.

[http://www.tammela.fi/matkailu/nahtavyydet/hameen\\_harkatie/](http://www.tammela.fi/matkailu/nahtavyydet/hameen_harkatie/)

Karta över Barentsområdet. 2011. Barents Road. Viitattu 19.9.2015.

<http://www.barentsroad.org/Karta-over-Barentsomradet.html>



- Kleemola, A. 2004. Terminologinen projekti. Vaasan yliopisto, Viestintätieteiden laitos. Viitattu 12.7.2015. <http://lipas.uwasa.fi/termino/WasaTerm/teemamatkailu/>
- Koistinen, T. 2015. Kuninkaantie. Haastattelu puhelimitse 11.8.2015.
- Kreitner, R., Kinicki, A. & Buelens, M. 2002. Organizational behaviour. Second European Edition. New York: McGraw-Hill Education.
- Kulta, E. 2015. Härkätieyhdistyksen puheenjohtaja. Haastattelu puhelimitse 27.8.2015.
- Kulttuurimatkailu. 2013. Matkailu.org. Itä-Suomen yliopisto. Matkailualan opetus- ja tutkimuslaitos. Viitattu 13.7.2015. <http://www.matkailu.org/tutkimukset/tietoa-teemoittain/kulttuurimatkailu>
- Kulttuurimatkailun katto-ohjelma. 2015. Culture Finland, Visit Finland, Opetus- ja kulttuuriministeriö. Viitattu 18.7.2015. [http://www.visitfinland.fi/wp-content/uploads/2013/05/CF\\_Culture\\_Finland\\_2014\\_esite.pdf](http://www.visitfinland.fi/wp-content/uploads/2013/05/CF_Culture_Finland_2014_esite.pdf)
- Kulttuurimatkailun määritelmä. 2015. Culture Finland – Kulttuurimatkailun katto-ohjelma. Viitattu 7.6.2015. [http://www.visitfinland.fi/wp-content/uploads/2013/05/CF\\_Culture\\_Finland\\_2014\\_esite.pdf](http://www.visitfinland.fi/wp-content/uploads/2013/05/CF_Culture_Finland_2014_esite.pdf)
- Kuninkaantie. N.d. Tamminiemi – Nykyaikainen lomakeskus 1800-luvulta. Viitattu 19.9.2015. <http://www.tamminiemi.net/kuninkaantie.html>
- Kurki, L. 2008. Innostava matkailu–Sosiokulttuurinen innostaminen ja vapaa aika. Helsinki: Juvenes Print: Tampereen Yliopistopaino Oy.
- Kärkkäinen, S. 2015. E75 Lapland. Haastattelu puhelimitse 25.6.2015.
- Lehtinen, H. 2010. Ryhmämatkan suunnittelu ja toteutus: Kiertomatka Pohjois-Amerikkaan. Opinnäytetyö. Jyväskylän ammattikorkeakoulu, matkailu-, ravitsemus- ja talousala, matkailun koulutusohjelma. Viitattu 14.9.2015. [https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/24125/Lehtinen\\_Heli.pdf?sequence=1](https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/24125/Lehtinen_Heli.pdf?sequence=1)

Luonto- ja maisemamatkailu. 2013. Matkailu.org. Itä-Suomen yliopisto. Matkailualan opetus- ja tutkimuslaitos. Viitattu 13.7.2015.

<http://www.matkailu.org/tutkimukset/tietoa-teemoittain/luontomatkailu>

Lähde seikkailuretkelle halki Suomen ja kauemmas. 2015. Sininen tie, Blå Vägen.

Viitattu 28.8.2015. <http://issuu.com/penbox/docs/sininentie-2015>

Löydä oma horisonttisi. 2010. Pohjanlahden rantatie. Viitattu 26.8.2015.

<http://www.rantatie.com/>

Maailmanperintökohteet. 2010. Pohjanlahden rantatie. Viitattu 27.8.2015.

<http://www.rantatie.com/teemat/historia-kulttuuri/maailmanperintokohteet/>

Mack, N., Woodsong, C., MacQueen, K., Guest, G. & Namey, E. 2005. Qualitative Research Methods: A Data Collector's Field Guide. Family Health International.

Viitattu 9.9.2015.

<http://www.fhi360.org/sites/default/files/media/documents/Qualitative%20Research%20Methods%20-%20A%20Data%20Collector%27s%20Field%20Guide.pdf>

Matkailun tiekartta 2015-2025. 2015. Työ- ja elinkeinoministeriö. Viitattu 14.9.2015.

<http://www.tem.fi/matkailuntiekartta>

Matkailuteiden kuvaus. 2004. Tiehallinto. Liite 1. Viitattu 19.8.2015.

[http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf/1000080-v-04matkteiden\\_mperiaat.pdf](http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf/1000080-v-04matkteiden_mperiaat.pdf)

Matkailuteiden määrittely. 2004. Tiehallinto. Palveluiden suunnittelu. Helsinki.

Viitattu 8.6.2015.

[http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf/1000080-v-04matkteiden\\_mperiaat.pdf](http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf/1000080-v-04matkteiden_mperiaat.pdf)

Meriruoho, A., Rantala, O. & Veijola, S. 2007. Revontultentiellä Tornioista

Kilpisjärvelle. Matkailututkimuksen näkökulmia matkailutien kehittämiseen.

Tiehallinto, Lapin tiepiiri. Tiehallinnon selvityksiä 29/2007. Rovaniemi 2007. Viitattu

9.8.2015. <http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf2/3201055-v-revontulentie.pdf>

Nilsson, M. 2015. Matkailuasiamies. Haastattelu puhelimitse 11.8.2015.

Okkonen, R. 2015. Tervantie. Kysely keväällä 2015.

Oksman, E. N.d. Matkailu kotimaassa. Viitattu 19.8.2015.

[http://www.kotimaassa.fi/index.php?article\\_id=2864&from\\_id=888](http://www.kotimaassa.fi/index.php?article_id=2864&from_id=888)

The Old Salt Route through Europa, Saxony and Bohemia. N.d. Network Old Salt Street. Viitattu 9.9.2015. <http://www.alte-salzstrasse.de/index.php?id=203&L=2>

Palvelusta elämykseksi. 2010. Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutti. Lapin korkeakoulukonserni. Viitattu 12.7.2015.

<http://matkailu.luc.fi/Tuotekehitys/Tyokaluja-/Tuotteistamiseen/Palvelusta-elamykseksi/Teema>

Pohjanlahden rantatie – Ratsupolustarannikon matkailutiekseksi. 2009.

Kulttuurintuotannon ja maisemantutkimuksen julkaisuja, Turun yliopisto. Viitattu 26.8.2015.

[http://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/46931/pohjanlahden\\_rantatie.pdf?sequence=1](http://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/46931/pohjanlahden_rantatie.pdf?sequence=1)

Pyhiinvaellusreitti alkaa Hattulasta. 2006. Valomerkki. Viitattu 19.9.2015.

<http://www.valomerkki.fi/kirkko-ja-kaupunki/kirkko-ja-kaupunki-arkisto/3092>

Rantala, J. 2015. Runon ja rajan tien toiminnanjohtaja. Haastattelu puhelimitse 23.6.2015.

Rautiainen, S. 2015. Matkailutiet matkailutuotteena – Ovatko ne? Opinnäytetyö. Savonia ammattikorkeakoulu, Matkailu-, ravitsemis- ja talousala, matkailun koulutusohjelma. Viitattu 28.7.2015.

[https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/94565/Rautiainen\\_Suvi.pdf?sequence=1](https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/94565/Rautiainen_Suvi.pdf?sequence=1)

Rengastien saaristo. 2015. Rengastien saaristo – Ringvägens Skärgård. Viitattu 19.9.2015. <http://www.rengastie.fi/reitit/index.html>

Retkipassi. 2015. Länsi-Kymen kulttuuritie. Viitattu 15.7.2015. <http://lansikymenkulttuuritie.fi/retkipassi.html>

Routes of Santiago de Compostela: Camino Francés and Routes of Northern Spain. 2015. UNESCO – United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization. World Heritage Convention. Viitattu 10.9.2015. <http://whc.unesco.org/en/list/669/>

Runon ja Rajan tie. N.d. Via Karelia. Viitattu 15.6.2015.

<http://www.viakarelia.fi/index.php?option=displaypage&Itemid=258&op=page>

Ruusunen, R. 2015. Eurovelo 13. Kysely keväällä 2015.

Räsänen, H. N.d. Tutkimus- ja kehittämishankkeiden tieteellinen viitekehys, kurssimateriaali, Hämeen ammattikorkeakoulu. Viitattu 30.8.2015.

[http://www.hamk.fi/verkostot/kudos/menetelmat/Documents/3 Tutkimus- ja kehittaemishankkeet.pdf](http://www.hamk.fi/verkostot/kudos/menetelmat/Documents/3_Tutkimus-ja_kehittaemishankkeet.pdf)

Satuli, H. 2010. Verkostoituminen on yrittäjän etu. Fennia 4, 25–27. Viitattu

15.9.2015. [http://www.elo.fi/Tyonantaja/Efeki-palvelu-tukee-tyossajaksamista/~media/Files/Efeki/Yrittajan verkostot Fennia2010 4.ashx](http://www.elo.fi/Tyonantaja/Efeki-palvelu-tukee-tyossajaksamista/~media/Files/Efeki/Yrittajan_verkostot_Fennia2010_4.ashx)

Sotahistoria. N.d. Via Karelia. Viitattu 15.6.2015.

<http://www.viakarelia.fi/index.php?option=displaypage&Itemid=259&op=page>

Suomen kulttuurimatkailu syntyy kiehtovista vastakohtista. 2015. Visit Finland.

Viitattu 17.7.2015. <http://www.visitfinland.fi/tuoteteemat-ja-tyokalut/tuoteteemat/kulttuurimatkailu-culture-finland/>

Suomen matkailutiet. 2009. Tiehallinto. Viitattu 28.7.2015. [http://autoliitto-fi-](http://autoliitto-fi-bin.directo.fi/@Bin/f6191d6343f5e89dd9f581c9751b58a9/1438112814/application/pdf/3245794/SuomenMatkailutiet.pdf)

[bin.directo.fi/@Bin/f6191d6343f5e89dd9f581c9751b58a9/1438112814/application/pdf/3245794/SuomenMatkailutiet.pdf](http://autoliitto-fi-bin.directo.fi/@Bin/f6191d6343f5e89dd9f581c9751b58a9/1438112814/application/pdf/3245794/SuomenMatkailutiet.pdf)

Suomen Sininen Tie ry. N.d. Sininen tie, Blå Vägen. Viitattu 28.8.2015.

<http://sinientie.fi/sininen-tie-ry/>

Suomen viralliset matkailutiet. 2014. TourNet. Viitattu 25.8.2015.

<http://www.tournet.fi/reittiehdotuksia/suomen-viralliset-matkailutiet>

Suuri Rantatie – Kuninkaantie. 2015. Tiehallinto. Viitattu 28.7.2015.

<http://alk.tiehallinto.fi/tiehist/rantatie.htm>

Tainio, J. 2005. Barentsintie myötätuulessa. Sisuradio. Sveriges Radio. Viitattu 15.9.2015. <http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=185&artikel=716772>

Tapahtumia. 2010. Pohjanlahden rantatie. Viitattu 27.8.2015.  
<http://www.rantatie.com/teemat/historia-kulttuuri/tapahtumat/>

Teemamatkailu. 2004. Vaasan yliopiston viestintätieteiden laitos. Viitattu 8.6.2015.  
<http://lipas.uwasa.fi/termino/WasaTerm/teemamatkailu/Teemamatkailu.html>

Tervantiekartta. N.d. Tervan tie. Viitattu 27.8.2015.  
<http://www.tervantie.fi/UserFiles/File/tervantiekartta.pdf>

Tervan tie muinaisesta moderniin. N.d. Tervan tie. Viitattu 27.8.2015.  
<http://www.tervantie.fi/>

Tervetuloa kulttuuritielle. 2015. Länsi-Kymen kulttuuritie. Viitattu 15.7.2015.  
<http://lansi-kymenkulttuuritie.fi/index.html>

Tuominen, H. 2015. Suomen matkailutiet. Kiireetöntä lomanviettoa. Matkalla maailmalla. Viitattu 28.7.2015.  
<http://www.matkallamaailmalla.fi/41.Suomen%20matkailutiet.html>

Turun rengastietä saaristoon. 2015. Visit Turku. Viitattu 9.8.2015.  
[http://rengastie.visitturku.fi/?gclid=Cj0KEQjw9JuuBRC2xPG59dbz-kpIBeiQAzv4-G4eIl7JnzWcXz-okF95\\_K2s0NJwF\\_OzFnbGcfedMLUsaAlix8P8HAQ](http://rengastie.visitturku.fi/?gclid=Cj0KEQjw9JuuBRC2xPG59dbz-kpIBeiQAzv4-G4eIl7JnzWcXz-okF95_K2s0NJwF_OzFnbGcfedMLUsaAlix8P8HAQ)

Tutustu Vihreän kullan kulttuuritiiehen. N.d. Vihreän kullan kulttuuritie. Viitattu 19.9.2015. <http://vihreankullankulttuuritie.fi/>

Upplevelser för alla. 2014. Barents Road. Viitattu 15.9.2015.  
<http://www.barentsroad.org/Att-uppleva.html>

Vahela, S. 2015. Matkailunkehittäjä. Haastattelu puhelimitse 18.8.2015.

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY. 2009. Museovirasto. Viitattu 28.7.2015.  
[http://www.rky.fi/read/asp/r\\_kohde\\_det.aspx?KOHDE\\_ID=2117](http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=2117)

Valtatie 4. 2015. Wikipedia – vapaa tietosanakirja. Viitattu 19.9.2015.

[https://fi.wikipedia.org/wiki/Valtatie\\_4](https://fi.wikipedia.org/wiki/Valtatie_4)

Valtatie 5. 2015. Wikipedia – vapaa tietosanakirja. Viitattu 19.9.2015.

[https://fi.wikipedia.org/wiki/Valtatie\\_5](https://fi.wikipedia.org/wiki/Valtatie_5)

Via Karelia. N.d. Via Karelia. Viitattu 15.6.2015. <http://www.viakarelia.fi/>

Via Regia - Cultural Route of the Council of Europe. 2015. The European Centre for Culture and Information in Thuringia. Viitattu 9.9.2015. <http://www.via-regia.org/eng/>

Vihreän kullan kulttuuritie. N.d. Seutuhaku.fi Viitattu 19.9.2015.

<http://www.seutuhaku.fi/MisetServiceProvider-portlet/html/generate/route/?routename=&routeid=300>

Viitostie ry. 2014. Kansallisväylä. Viitattu 16.9.2015.

<http://www.kansallisvayla.fi/tietoa-sivustani>

Viitostie – Saimaalta Lappiin. 2014. Kansallisväylä. Viitattu 16.9.2015.

<http://www.kansallisvayla.fi/>

Viitostien kehittäminen. 2014. Kansallisväylä. Viitattu 16.9.2015.

<http://www.kansallisvayla.fi/viitostien-kehittaminen>

Visit Finlandin ydintehtävät pähkinänkuoressa. 2015. Visit Finland. Viitattu 14.9.2015.

<http://www.visitfinland.fi/tama-on-visit-finland/mek-tehtavat/>

## Liitteet

### Liite 1. Alustava kysely

1. Edustamanne reitin nimi ja tema, milloin reitti on perustettu?
2. Onko reitti paikallinen, alueellinen, valtakunnallinen vai kansainvälinen?

3. Mitkä ovat reitin matkailulliset vahvuudet? (mm. palvelut, infrastruktuuri)
4. Mitkä ovat reitin kulttuuriset vahvuudet?
5. Millaisia kulttuuripalveluita (esim. museot, tapahtumat, kohteet) on reitin varrella?
6. Kuvaile reitin kulku - mistä mihin? Voit myös liittää reitin kartan viestiin tai linkkinä. Kuvaa koko reitti, myös muiden mahdollisten maiden osalta, mikäli kyseessä on rajat ylittävä reitti.
7. Onko reittiä suunniteltu kehitettävän kansainväliseksi? Miksi ei / miksi kyllä?
8. Mainitse 3-5 reitin keskeisintä kehittämiskohdetta
9. Mitkä ovat reitin ylläpidon 3-5 keskeisintä haastetta?
10. Kuvaa reitin hallinnointimallia:
  - a. Mikä on reitin organisoitumismalli (yhdistys, osuuskunta, yritys tms)?
  - b. Onko reittiorganisaatiolla työntekijöitä, jos kyllä, montako?
  - c. Millaisia virallisia toimijoita reitillä on?
  - d. Millaisia ns. kannatusjäseniä reitillä on?
  - e. Miten reitin toimintaa rahoitetaan?
  - f. Miten toimijat osallistuvat reitin ”toimintaan” ja kehittämiseen?
  - g. Miten reittiä hallinnoidaan ja päätökset tehdään – virallinen hallinnointi?
  - h. Voit myös visualisoida vastauksen liittämällä organisaatiokaavion tms.
11. Muuta mitä haluat tuoda esiin:

## Liite 2. Teemahaastattelu

Haastattelu toteutetaan puhelimitse kaikille Suomen virallisille matkailutietoimijoille sekä kulttuurireittien toimijoille.

1. Onko matkailureitin taustalla hanke? Onko hanke vielä käynnissä?
2. Millainen hallinto matkailureitillä on?
  - a. Ketkä ovat hallituksen jäseniä?
  - b. Millainen rooli jäsenillä on?
  - c. Miten hallitus valitaan?
  - d. Onko joku jäsen ns. ylitse muiden?

3. Millä tavalla matkailureittiä koskevat päätökset tehdään?
  - a. Kuinka usein pidetään kokouksia?
  - b. Onko kokoustaminen säännöllistä?
  - c. Ovatko kokoukset virallisia? Tehdäänkö niistä pöytäkirja?
4. Miten pitkien matkailureittien hallittavuus käytännössä onnistuu?
5. Tehdäänkö matkailureitin ja sen varrella mahdollisesti sijaitsevien yritysten sekä tapahtumanjärjestäjien välillä yhteistyötä? Miten?
6. Tekeekö matkailureitti muiden matkailureittien kanssa yhteistyötä?
7. Onko mahdolliselle taustahankkeelle luvassa jatkoa? Millaisia tulevaisuuden kehityssuunnitelmia matkailureitillä on?