

# MATKAILULIIKENTEN ALKUVAIHEET

Juhani Korpela

Höyrykoneen käyttöönotto avasi liikenteen uuden aikakauden. Kun Helsinkiin vuonna 1811 purjealuksilla saapui tai sieltä lähti yhteensä 118 henkeä, vuonna 1836 vastaava luku oli vajaat 600. Höyrylaivojen tultua vuonna 1839 purjealusten lisäksi käyttöön kulki laivoilla 2.268 henkilöä, vuonna 1841 lähes 3.000 ja vuonna 1850 noin 7.000. Kuusi, ajoittain seitsemänkin höyrylaivaa piti yllä yhtämittaista liikennettä Helsingin ja Pietarin välillä.

Uudet kulkuvälineet synnyttivät nykyaikaisen liikennepolitiikan. Se alkoi Suomessa kanavien rakentamisesta. Saimaan kanava valmistui vuonna 1856. Sitten tulivat vuoroon rautatiet. Helsingin-Hämeenlinnan rata valmistui vuonna 1862 ja Pietarin rata vuonna 1870.

Rautatiet yhdistivät maan sisäosat merisatamiin ja keisarikunnan pääkaupunkiin. Rataverkko laajeni vuoteen 1900 mennessä Ouluun, Kuopioon ja Jyväskylään. Henkilöliikenteessä oli rautateilla kolme luokkaa, joista kolmas eli halvin oli tietenkin suosituin. Kolmannessa luokassa matkusti vuosina 1906-10 keskimäärin 11 miljoonaa kansalaista, toisessa yli miljoona ja ensimmäisessä luokassa miltei 50.000 parempiosaista kansalaista.

Parantuneet kulkuyhteydet toivat matkailulle kokonaan uudet edellytykset. Saimaan kanavasta tuli nykyaikaisen Suomen tunnusmerkki. Sitä tultiin katsomaan aina Pietarista saakka. Ylivoimaisesti suosituin oli rataosuus Helsinki-Pietari. Helsinkiin saapui junalla Pietarin radan valmistuttua vuonna 1871 kaikkiaan yli 41.000 matkustajaa. Määrä nousi vuoteen 1874 mennessä jo yli 71.000:een.

Myös muualle Suomeen rautatiet toivat matkailijoita. Hanko sai rautatieyhteyden vuonna 1873. Tuohon aikaan hienoston keskuudessa kylpylät olivat erityisen suosittuja. Hangon kylpylälaitos kasvoi maan suurimmaksi. Vuonna 1914 se vastaanotti ennätysmäärän 2.208 kylpylävierasta, kun Loviisan vierasmäärät liikkuivat 200-300:n rajoissa, ja Maarianhamina ylsi parhaimmillaan 500:n korville.

Hangon kylpylävieraiden kansallisuus käy ilmi

hankolaisen Pensionaatti Bellevuen vierasluettelosta. Vuonna 1896 oli vieraita kaikkiaan 719, joista Suomesta 372, Venäjältä 284, Venäjän Itämerenmaakunnista 40, Saksasta 6, Ruotsista 8, Amerikasta 4, Ranskasta 3 ja Englannista 2.

Maantiet ovat olleet Suomessa vanhastaan tärkeimpiä kulkuväyliä. Tiet olivat vielä 1900-luvun ensimmäisinä vuosikymmeninä kapeita, kivisiä, mutkaisia ja mäkisiä. Niiden kunto oli enimmäkseen verraten keho ajatellen matkustajien mukavuutta. Teiden varsilla asustavat vastasivat niiden kunnossapidosta. Vasta vuonna 1918 varsinaiset maantiet otettiin valtion ja ns. kuntatiet kuntien vastuulle. Vaikka valtio oli suorittanut runsaastikin etupäässä hätäaputoimia teiden parannustöitä, tieliikenne palveli itsenäisyytemme alussa lähinnä lähiliikennettä. Kaukoliikenne hoidettiin rautateitse siellä missä se suinkin oli mahdollista. Autoliikenteestä tuli 1920-luvun puolivälissä selvästi rautateiden kanssa kilpaileva liikennemuoto.

Ensimmäinen maailmansota ja Venäjän vallankumous veivät Suomesta venäläiset matkailijat. Toisen maailmansodan jälkeinen Euroopan kahtiajako vaimensi edelleen matkailua kunnes kahtiajalon purkautuminen 1990-luvun alussa avasi jälleen rajat.

## **Toimiva liikennejärjestelmä matkailun elinehto**

Nyt elämme globaalissa markkinataloudessa, jossa matkailusta on tullut suurin toimiala ja lentoliikenteestä ulkomaanmatkailussa eniten käytetty matkustustapa. Kansakunnat kilpailevat matkailijoista. Uudeksi matkailun haasteeksi on tullut ilmastomuutos ja riskiksi terrorismi.

Suomessa matkailun aikaansaama arvonlisäys on ollut tämän vuosikymmenen alkupuolella 2,4 %:n tasolla bruttokansantuotteesta. Vuonna 2006 majoitusliikkeissä yöpyi noin 13 miljoonaa suomalaista ja 5 miljoonaa ulkolaista. Kuljetuspalvelujen osuus matkailun työllisyysvaikutuksesta on ollut

yli kolmannes ja matkailukysynnän kokonaistuotoksesta lähes puolet. Ulkomaisten matkailijoiden osuus matkailijoiden kokonaiskulutuksesta on ollut noin 30 %.

Liikenteessä matkailulla on suuri merkitys. Yli 50 kilometrin matkoista lähes 80 % voidaan laskea liikematkustuksen ja muun matkailun piiriin kuuluviksi. Matkailu tuo liikenteelle taloudellista hyötyä ja lisää liikennemuotojen kannattavuutta.

Kattava, turvallinen ja hinnaltaan kilpailukykyinen liikennejärjestelmä on matkailun elinehto. Ulkomaan matkailijan näkökulmasta Suomi on liikenteellisesti saari. Suurimmasta osasta maita Suomeen tulo edellyttää laivan tai lentokoneen käyttöä. Suomen kilpailuaseman kannalta hyvin toimivat juna-, laiva- ja lentoliikenneyhteydet ovat ensiarvoisen tärkeitä. Pitkien välimatkojen vuoksi hyvät ympärivuotiset yhteydet ovat erityisesti tarpeen Lapin ja Itä-Suomen matkailulle.

Itse matkanteko on keskeinen osuus matkailua. Liikenneyhteyden toimivuus on osa matkailijan matkastaan muodostamaa laatumielikuvaa. Matkailijat käyttävät usein myös alemman tieverkon yhteyksiä.

Suomen liikennejärjestelmän kehittämiseksi on viime vuosikymmenten aikana tehty pitkäjänteistä työtä. Lentoliikenteen tilanne on kohentunut eniten. Maan päälentokentältä, Helsinki-Vantaalta ovat suorat reittilentoyhteydet lukuisiin ulkomaisiin kohteisiin. Reitit Kaukoitään ovat Helsingistä Länsi-Euroopan kenttiä lyhyempiä, mikä parantaa Helsinki-Vantaan kilpailukykyä. Myös kotimaan lentoliikenneverkko on tiheä.

Lentoasemien ja lentoturvallisuuden parantaminen on ollut erityisen ripeätä vuonna 1991 toteutetun ilmailuhallinnon liikelaitostamisen jälkeen jopa niin, että Helsinki-Vantaan lentoasema nousi useana vuotena palvelukyvyltään parhaiden lentoasemien joukkoon.

Suomen tieverkkoa on parannettu viime vuosikymmeninä mittavasti. Moottoritieverkko alkaa Turun tien valmistuttua olla jo varsin kattava. Autoliikenne on kuitenkin kasvanut investointeja nopeammin. Automatkailun kannalta keskeinen Itä- ja Pohjois-Suomen tieverkko on tyydyttävässä kunnossa ruuhkautumisen keskittyessä eteläisimpään Suomeen sekä erityisesti tiettyihin ajankohtiin ja pääkaupunkiseudulle.

Suomessa on lähes 3000 kilometriä erityisiä matkailuteitä, joista pisin on Suomenlahdelta Sallaan pitkin valtakunnan itärajaa kulkeva Via Karelia.

Matkailuteihin liittyvät läheisesti maisema- ja muototiet sekä valtakunnalliset pyöräretkeilyreitit.

Venäläiset ovat nousseet saksalaisten ja ruotsalaisten ohi Suomen suurimmaksi ulkomaiseksi matkailijaryhmäksi. Pääosa venäläisistä matkailijoista tulee Suomeen henkilöautolla Kaakkois-Suomen raja-asemien kautta.

Pääkaupunkiseudulla on kansainvälisestikin veraten hyvä joukkoliikennejärjestelmä, joka palvelee myös matkailijoita. Turvalliset linja-auto- ja taksipalvelut parantavat koko maassa matkailijoiden liikkumismahdollisuuksia. Suomi on Euroopan johtava linja-automaa suhteessa asukaslukuun ja henkilökilometreihin. Kutsuohjattu pikkubussi- tai taksiliikenne tulee tarjoamaan jatkossa matkailijoille edullisen kulkutavan kohteisiin, joihin säännöllinen linja-autoliikenne ei ulotu.

Hyvät kevyen liikenteen väylät ovat entistä ympäristö- ja terveystietoisemmille matkailijoille mahdollisuus, jota ei ole vielä tuotu matkailupalvelujen markkinoinnissa riittävästi esille. Kevyen liikenteen kehittäminen edistää ympäristönsuojelua, parantaa liikenneturvallisuutta ja ehkäisee ruuhkia.

Rautateiden ns. rengasmatkat syntyivät 1930-luvulla. Suurimmillaan niiden suosio oli 1950- ja 1960-luvuilla ennen autoistumisen lopullista läpimurtoa. Rautatiematkailu painottuu nykyisin tiettyihin sesonkeihin kuten joulun, koulujen hiihtolomiin, pääsiäiseen ja kesäkauteen. Muinakin aikoina rautatiet tarjoavat matkailijoille edullisen kulkumuodon.

Venäläiset ovat palanneet Suomen rautateille. Esimerkiksi joulun 2006 ja uudenvuoden 2007 tietämissä Venäjältä tuli 17 lisäjunaa eri puolelle Suomea hiihto- ja kylpyläkohteisiin. Uudenvuoden 2009 tienoilla Suomeen saapui lähes satatuhatta venäläistä. Junien nopeuden kasvu, vuorotiheyden lisääminen, kaluston uusiutuminen ja lippujen saatavuuden paraneminen edistävät myös matkailuliikennettä.

Suomen meriliikenne on kokemassa rakenneuudistusta yhdistettyjen rahti- ja matkustaja-alusten tuodessa uusia reittimahdollisuuksia samaan aikaan kun alustonnistoa on siirtynyt muiden lippujen alle. Kesän huippukuukausina on Itämerellä esiintynyt puutetta kapasiteetista. Tiesyhteys Itämeren itäpuolitse Keski-Eurooppaan kiinnostaa yhä useampia.

Sisävesiliikenne palvelee kesäaikana matkailijoita Saimaan kanavan lisäksi mm. Saimaan järvi-alueella, Päijänteellä ja Pielisellä. Matkustajalai-



MEKin pitkäaikasimpana johtokunnan jäsenenä kansliapäällikkö Juhani Korpela ehti avata monta seminaaria ja tapahtumaa.

### **Juhani Korpela**

*Liikenne- ja viestintäministeriön  
kansliapäällikkö 1985-2006*

valiikenne on lähes kokonaan matkailuliikennettä, vaikka osaan meriliikenteestä sisältyy säännöllistä työmatkustamista. Veneilijöitä palvelevat hyvin merkityt väylät ja vierasvenesatamat. Saimaan kanavaa pitkin pääsee Suomenlahdella mukavasti myös huviveneillä Saimaan vesistöalueelle.

## **Matkailuliikenne osana liikennepolitiikkaa**

Liikenneministeriö on nähnyt matkailuliikenteen tärkeäksi osaksi henkilöliikennettä, jonka edellytysten parantaminen on osa Suomen liikennejärjestelmän kehittämistä. Liikenteen ja matkailun vuorovaikutussuhdetta selvitettiin ensimmäisen kerran vuonna 1996 esiselvityksessä ”Matkailuliikenne Suomessa”. Sen pohjalta valmistettiin vuonna 1997 esitys Suomen matkailuliikennestrategiaksi. Liikennepolitiikan päämääräksi asetettiin matkailusektorin tukeminen sen pyrkiessä kehittämään Suomea matkailumaana. Keskeisiä painopisteitä olivat liikenteen telemaattiset ja muut informaatiopalvelut, tieviitoitus ja opastus, joukkoliikenteen kilpailukyvyn ja tarjonnan parantaminen, eri liikennemuotojen yhteistyö, yhteiset matkustajaterminaalit sekä tieverkoston parantaminen ja tienvarsipalvelut.

Työtä jatkettiin laatimalla vuonna 2001 liikenteen ja matkailun eri osapuolten hyväksymä matkailuliikenteen yhteistyöohjelma matkailuliikenteen edelleen kehittämiseksi ja voimavarojen entistä tehokkaammaksi hyödyntämiseksi. Matkailuliikennestrategia konkretisoitiin toimenpideohjelmaksi, joka sisälsi 23 eri suositusta, jotka oli ryhmitelty informaatiopalveluita, kulkumuotojen yhteistyötä sekä väyliä ja väyläpalveluja koskeviksi.

Kaikille ohjelmakohdille pyrittiin nimeämään pääasiallinen toteuttaja ja vastuutaho. Toteutusta seurattiin vuosittain liikenneministeriön koolle kutsuessa yhteistyöryhmässä. Sen tehtävät siirtyivät pääosin helmikuussa 2004 perustetulle Tiehallinnon matkailuliikennetyöryhmälle ja tiepiireissä toimiville alueellisille matkailuliikennetyöryhmille.

Vuonna 2008 liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi raportin ”Valtakunnallinen matkailuliikenne”. Raportti tiivistää keskeisen tiedon matkailusta matkailuliikenteen näkökulmasta ja antaa yleiskuvan niistä aineistoista, joiden avulla valtakunnallista matkailuliikennettä voidaan tutkia. Matkailu mainittiin myös maaliskuussa 2008 eduskunnalle annetussa toisessa liikennepoliittisessa selonteossa.

Tiehallinnon tehtäviin matkailun edistämässä



*Kallistuvana Pendolino pystyy pitämään hyvää vauhtia mutkaisillakin rataosuuksilla.*

kuuluu mm. kansainvälisten reittien kehittäminen Suomessa, tieviitoituksen ja tienvarsipalvelujen kunnossapito ja tienkäyttäjien informaatiopalvelut. Matkailijan kannalta keskeisimpiä tienvarsipalveluja ovat autoilijoille tarkoitetut tieinfopisteet ja levähdysalueet sekä bussimatkustajille tarkoitetut pysäkkijärjestelyt.

Automatkailun kannalta on myönteisenä todettava, ettei Suomi ole kiirehtinyt ottamaan käyttöön Euroopassa yleisiä tietullijärjestelmiä. EU tähtää tieliikenteen päästöjen vähentämiseksi avoimen, kaikissa Euroopan maissa toimivan satelliittipohjaisen kilometrimaksujärjestelmän aikaansaamiseen. Liikenneministeri Anu Vehviläinen sanoi helmikuussa 2009, että liikenteen verotuksen painopiste tulee siirtää ajoneuvon hankinnasta ja omistamisesta sen käyttöön. Portaittain tehtävä uudistus voisi olla voimassa koko laajuudessaan ensi vuosikymmenen puolivälin jälkeen.

Suomen kansainvälisen liikennepolitiikan tavoitteita ovat ulkomaankuljetusten sujuvuus, toiminta-

varmuus ja kohtuuhintaisuus, satamien, lentoasemien ja rajanylityspaikkojen riittävä välityskyky sekä kansainvälisen matkustajaliikenteen palvelutason turvaaminen. Kansainvälisten yhteyksien tärkeimmät kehittämiskohteet ovat Turku-Vaalimaa -tien rakentaminen kokonaisuudessaan moottoritieksi vuoteen 2015 mennessä sekä nopean junayhteyden avaaminen välillä Helsinki-Pietari. Tavoitteena on kulkuajan lyhentäminen nykyisestä viidestä ja puolesta tunnista kolmeen tuntiin. Uusien Pendolino-tyyppisten Allegro-junien tullessa käyttöön vuonna 2010 on matkustajamäärien arvioitu saattavan kasvaa jopa kolminkertaisiksi viiden vuoden kuluessa.

Baltian maissa on keskusteltu mahdollisuudesta kunnostaa Tallinna-Berliini -junarata ja aloittaa sillä henkilöliikenne. Tämä toisi meillekin uuden turvallisen ja ympäristöystävällisen yhteyden Keski-Eurooppaan. Venäjän rajat ylittävien matkailureittien kehittäminen on erityisesti Pohjois-Karjalan ja Lapin näkökulmasta tärkeää.

Näyttävän julkisen keskustelun tuloksena saatiin

Lapin matkailun kannalta merkittävä Kemijärven yöjunayhteys vuonna 2007 turvatuksi. Julkisuudessa on ollut lisäksi esillä mahdollisuus jatkaa ratayhteyttä Kolarista Ylläkselle, joka helpottaisi matkustamista Länsi-Lappiin. Liikenneturvallisuuden kannalta olisi eduksi, jos mahdollisimman suuri osa Lappiin suuntautuvasta automatkailusta voisi käyttää autojunaliikenteen palveluja.

Kaikista matkailun aiheuttamista hiilidioksidipäästöistä noin 40 % aiheutuu lentoliikenteestä. Lentoliikenteen voimakkaaseen rajoittamiseen tähtäävä ilmastopolitiikka heikentäisi tuntuvasti Suomen matkailullista kilpailukykyä. Suomen matkailustrategia korostaa hyvien lentoliikenneyhteyksien merkitystä. Eniten on tähän mennessä tehty autoliikenteen päästöjen vähentämiseksi, mutta ei vielä läheskään riittävästi. Suomen kannalta merkittävän Itämeren laivaliikenteen päästömääräykset ovat varsin jyrkästi tiukentumassa.

## **Poikkihallinnollinen matkailuyhteistyö**

Matkailu liittyy monen ministeriön toimialaan. Kauppa- ja teollisuusministeriö vastasi aikaisemmin matkailupolitiikan koordinoinnista ja matkailun edistämisestä apunaan Matkailun edistämiskeskus (MEK). MEKin harjoittama matkailun ulkomaanmarkkinointi tuki myös liikennealan yhtiöiden omaa markkinointia.

Nyt sähköinen kaupankäynti ja internet ovat multistaneet matkailumarkkinat. MEKin ajankohtaisena haasteena on kehittää sähköistä markkinointia ja varaustoimintaa. Myös Venäjän markkinointi, mukaan lukien ulkoasiainministeriölle kuuluva viisumien myöntäminen, sisältää haasteita.

Liikennesektorille on tärkeitä päästä jatkossakin osallistumaan uuden työ- ja elinkeinoministeriön (TEM) koordinoimaan poikkihallinnolliseen matkailuyhteistyöhön. Matkailussa on edelleen käyttämättömiä mahdollisuuksia ja osassa Suomea se tarjoaa sellaisia tulevaisuuden näkymiä, joita muiden elinkeinojen kehittäminen ei pysty korvaamaan.