

Liite 2.3 Matkustaminen ja matkailu

Liikkumistarpeiden muutos

Ihmisillä on ollut aina tarve liikkua oman lähiympäristönsä ulkopuolella. Pyyntikulttuurin aikana etsittiin uusia metsästys- ja kalastuspaikkoja ja alettiin myös taistella parhaiden saalispaikkojen hallinnoinnista. Myöhemmin alettiin vaihtaa tavaroita toisiin ja alkoi syntyä kauppapaikkoja. Osa ihmisistä on ollut seikkailunhaluisia, kuten edelleenkin.

Helppokulkuiset maastonmuodot ovat ohjanneet reittien valintaa. Harjujen selänteet ja järvireitit ovat olleet käytössä jo varhaisina aikoina ja niitä käytetään edelleen. Harjujen selänteet ovat yleensä pohjois-eteläsuunnassa, mutta Salpausselät puolestaan itä-länsi tai itä-koillinen-suuntaisia.

Saimaa on ollut pitkä järvien ja jokien reitistö Suomenlahdelta pitkälle Savoan ja Pohjois-Karjalaan. Käytössä on ollut useita reittivaihtoehtoja säiden ja kelien mukaan. Järvireittejä on kuljettu kesällä veneillä ja talvella hevosten vetämällä reellä tai hiihtäen. Vesireitit olivat tärkeimmät reitit aina 1900-luvun puoliväliin saakka. Vesireittejä hyödynnetään edelleen rahti- ja matkustajaliikenteessä sekä huviveneilyssä. Viime vuosina puutavaran uitto on lisääntynyt taun jälkeen ja nippu-uittoletkoja liikkuu koko valuma-alueella Nurmeksesta ja lisämelta eteläiselle Saimaalle. Huviveneiden ohella melojien osuus vesillä on kasvanut.

Maanteiden merkitys oli toisarvoista 1920-luvulle saakka. Toimiva laivaliikenne vähensi tarvetta ja autoja oli vähän liikenteessä, joten tiestön rakentamiselle ja kehittämiselle ei ollut niin kiirettä. Maantieyhteys Taipalsaaren ja Lappeenrannan välille saatiin vuonna 1943. Tiehankkeisiin päästiin 1950–60-luvulla, jolloin kyläteitä alettiin muuttaa kunnanteiksi. (Korjonen-Kuusipuro 2020, s. 382).

Saimaan kanava- ja siltahankkeet

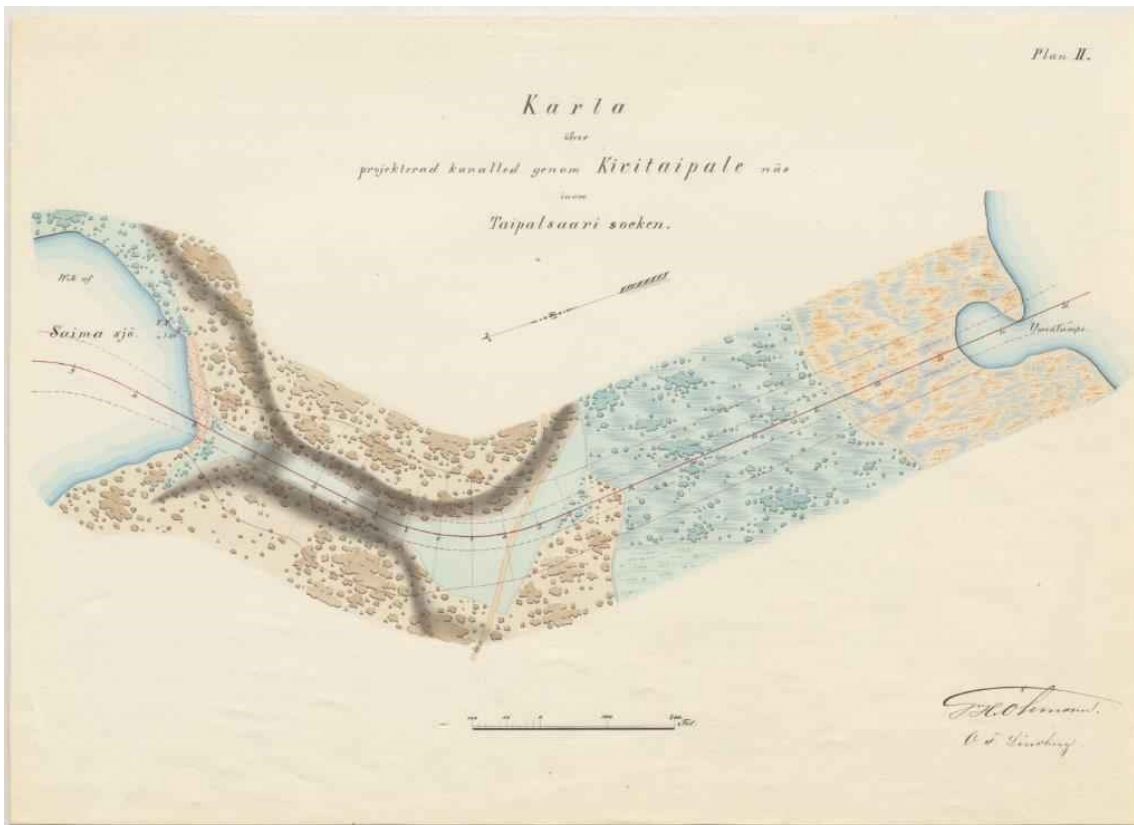
Saimaa on sokkeloinen ja rikkonainen vesistö, joten liikkumista on pyritty helpottamaan mm. syventämällä uomia, kaivamalla kanavia ja tekemällä siltoja.

Kutveleen avokanava Saimaalla Ruokolahden ja Taipalsaaren rajalla Etelä-Karjalassa valmistui 1793. Yhteysliikenne hoituu nykyään Kyläniemen lossilla. Kanava kuuluu niin sanottuihin Suvorovin kanaviin, jotka rakennettiin osana linnoitustyötä vahvistamaan venäläisten kohteiden puolustusta.

Saimaan kanava avattiin 1856.

Leväsalmen silta valmistui 1880.

Uusimpana rakenteena on Kutilan kanava ja pumppaamo, joka avasi uuden väylän Suur-Saimaan Kiviselältä Kutilan kannaksen ja Umianlammen kautta Pien-Saimaalle. Kutilan kanavahanke on ollut vireillä pitkään. Ensimmäiset suunnitelmat Suur- ja Pien-Saimaan yhdistävästä kanavasta ovat Keisarinvallan ajalta 1876. Silloin Kutilasta käytettiin nimeä Kivitaipale. Etelä-Karjalan liiton toimesta on arvioitu taloudellisia vaikutuksia, kustannuksia, toteutusta ja vaikutuksia Maaveteen. Vuoden 2020 aikana on seurantaryhmä jatkanut rahoituksen ja toteutuksen valmistelua. (Pien-Saimaa. Kutilan kanava ja pumppaamo)



Kuva: Kivitaipaleen kanavan suunnitelma vuodelta 1876. Lähde Pien-Saimaa. Kutilan kanava ja pumppaamo.

Matkustamisen muodot

Muinaisihmisen käsitys maailmasta poikkesi valtavasti nykyisestä, koska saavutettavuus oli aivan toista. Matkustamista ei tehty kuin välttämättömyydestä.

Kauppa oli tärkein matkustamisen muoto, ja sen myötä tuli tietoja ja vaikutteita kaukaisista alueista. Kaupassa myös kohdattiin varsinaisia toisten kulttuurien edustajia ja vieraiden kielten puhujia. Kauppa oli kuitenkin erittäin pienimuotoista, hyvin monimuotoista ja monimutkaisesti verkottunutta, mikä johti siihen, että välttämättä pitkänmatkan kauppiat eivät saapuneet erämaihin. (Korpela Jukka 2011.)

Agraarikulttuurin aikana ihmisten kanssakäyminen tapahtui oman kylän sisällä. Kiertävät suutarit ja räätälit toivat tullessaan tarinoita ja tuulahduksia muista kylistä. (Korjonen-Kuusipuro 2020, s. 372-373.)

Rautakaudella (n. 550 eaa – 1150 jaa) on harjoitettu kaupankäyntiä, siitä kertoo mm. germaanisista lainasanat raha ja kauppa. Tämä aika oli viikinkien aikaa, joten yhteydet Eurooppaan olivat olemassa, mutta aika harvat kuitenkin liikkuvat niin kaukana.

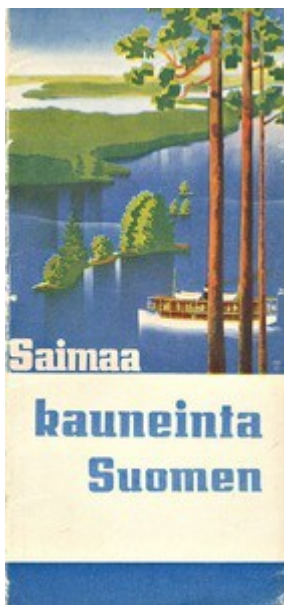
Hansakaupunkien verkosto (1200-1500) yhdisti Itämeren alueen kauppakaupungit. Suomessa Hansan kanssa kävivät kauppaa mm. Turku lännessä ja Viipuri idässä.

Maiseman merkitys matkailullisessa mielessä alkoi kasvaa romantiikan aikakaudella (1700- ja 1800- lukujen vaihteessa). Haluttiin nähdä luonnon ihmeitä ja maisemia. Esimerkiksi koskinäkymät, kuten Imatran kosket tai harjuselänteet kuten Pulkkilanharju. Tähän liittyi kansallistunteen nousu, jota osaltaan nostatti Topeliuksen 1800-luvun puolivälissä kokoama kuvateos Finland framstäldt i tecningar. Maiseman merkitys matkailun vetovoimatekijänä on säilynyt näihin päiviin. Esim. kansallismaisemiin lukeutuva Koli on saanut koronan jälkeen uuden matkailusäyksen.

Maantieverkosto oli melko huono aina 1900-luvun puoliväliin saakka, joten liikkuminen tapahtui vesiteitä pitkin. Taipalsaaren Höyryvene-Osakeyhtiö perustettiin 1886, se oli Taipalsaaren pitäjän ensimmäinen matkustajaliikenteeseen suuntautunut laivayhtiö. Taipalsaari-alus kulki sulan veden aikana Lappeenrannan ja Taipalsaaren väliä kaikkina arkipäivinä sekä lauantaisin Savitaipaleelle. Matkustajaliikenne vilkastui 1910-luvulla. Kilpiän höyryalukset Etelä-Saimaa ja Vuoksenniska aloittivat säännöllisen matkustajaliikenteen Lappeenrannan ja Savonlinnan välillä. Eteläisellä Saimaalla lähes jokaisessa rantapitäjässä perustettiin 1880-luvulla omia höyryalusyhtiöitä. (Tikka 2020, s. 214)

Kunnat matkailun edistäjinä

Taipalsaarella herättiin matkailun ja mökkeilyn tarjoamiin elinkeinopoliittisiin mahdollisuuksiin vasta 1960-luvulla. Heräämisen taustalla oli se, että ihmisten vapaa-aika oli lisääntynyt. Vuonna 1959 päätettiin laki lyhennetystä työviikosta ja vuonna 1960 tuli voimaan vuosilomalaki. Yhdessä yleisen elintason nousun kanssa nämä johtivat mökkibuumiin 1960-luvulla.



Vuonna 1966 Etelä-Karjalan maakuntaliito toimitti maakunnallisen matkailuesitteen: Saimaa kauneinta Suomen. Myös linja-autojen kulkuvuorot järjestettiin niin, että ne palvelivat paremmin työmatkojen tekoa Lappeenrannan suuntaan.

Taipalsaaren kunta on panostanut myös nuorisurheilu- ja seuratoiminnan edistämiseen: keväällä ja kesällä lajit olivat jalkapallo, lentopallo ja yleisurheilu, talvisin jääkiekko, hiihtokilpailut ja erilaiset suoritusmerkkien kerääminen. Tämän lisäksi oli kunnan ja seurakunnan järjestämä leiri- ja retkeilytoimintaa. (Kohvakka 2020, s. 329)

Matkailun edistämässä Lappeenrannan yhdyskunnat päättivät toimia Lappeenrannan seudun matkailumarkkinointiorganisaatio Saimaan Loma Oy:n puitteissa, joka perustettiin 1968. Matkailun kehittäminen tarkoitti lähinnä lomakylä- ja leirintäaluetoimintaa, joka keskittyi Suur-Saimaan ja Saimaanrannan lomakyläin sekä Huhmarkallion leirintäalueelle.

Taipalsaaren kunnanvaltuusto tuki 1980-luvun alussa Lomaliitto ry:n ja Virkamiesliitto ry:n pyörittämien lomakyläiden rakennusten peruserävarauksien ja majoituskapasiteetin uudistamista hyväksymällä ensin vuonna 1981 Saimaanrannan lomakylän rantakaavan ja sen jälkeen vuonna 1983 Suur-Saimaan lomakylän vastaavan kaavan. Uuden kaavan tukemana Saimaanrannan lomakylä sai kokonaan uuden hotellin ja 20 uutta mökkiä kesäksi 1983. Samoihin aikoihin myös Suur-Saimaan lomakyläiden rakennukset saivat kasvojen kohotuksen, minkä jälkeen niiden kehuttiin tarjoavan hotellitasoisen majoituksen lähes parille sadalle lomanviettäjälle. (Kohvakka 2020, s. 330)

Taipalsaarella nostettiin läpi 1980-luvun esiiin tarvetta Etelä-Saimaan jätevesikysymyksen ratkaisemiseksi, jotta kunnan maine loma- ja luontokuntana ei vaarantuisi. Tässä onnistuttiin 1990-luvulle tultaessa. (Kohvakka 2020, s. 331)

Saimaan veden puhtaus huolettaa Saimaan alueella edelleen. Saimaa on sokkeloinen, siinä on paljon suljettuja lahtia, joissa vesi ei kierrä tai virtaa niiden läpi. Turvetuotannon ja maatalouden valumat on saatu hallintaan, mutta syvänteissä on edelleen jätteitä, joita on upotettu sinne jopa tarkoituksella.

Matkailu ja yhteistyö

Matkailuun liittyvällä yhteistyöllä on kohdealueilla pitkät perinteet. Matkailuyhteistyötä on viritetty esimerkiksi Norjan kanssa jo 1900-luvun alussa. (Suomi- ja Norja matkailumaina. Aloite yhteistoiminnan järjestämiseksi. 1925, s. 2)

Itsenäisyyden ehdoilla tapahtuvan yhteistyön liimana toimi Saimaa. Se nähtiin entistä keskeisempänä, kansainvälisestäkin merkittävänä luonnonvarana. Saimaan ympärille rakentuivat niin matkailumarkkinoinnin järjestäminen kuntien yhteistoimin kuin kunnan omaehtoinen osayleiskaavoitus ja ranta-alueiden käyttö asuntotuotannossa. (Kohvakka 2020, s. 343)

Itäsuomalainen yhteistyö ja verkostot nähtiin yhtenä kolmesta ulottuvuudesta myös vuodelle 2026 tavoitellun kulttuuripääkaupunkihakemuksen Saimaa ilmiö taustalla (Saimaa ilmiö 2021). Kaksi muuta ulottuvuutta olivat kaupunki alustana ja tunnistaminen ja tunnustaminen. Strategiaprosessissa nostettiin esille kymmeniä ilmiöitä, joiden ympärille on syntynyt, syntymässä tai halutaan tulevaisuudessa synnyttää kulttuurin tuottamaa elinvoimaa, vetovoimaa ja hyvinvointia. Edelleen nämä ilmiöt ovat ajankohtaisia ja niitä voidaan hyödyntää myös luonto- ja kulttuurimatkailua yhdistävissä hankkeissa. Esimerkiksi palveluiden kehittäminen eri vuodenaajoille ja eri ikäisille ihmisille, vesireittien hyödyntäminen ja kulttuurireittien ja -polkujen liittäminen niihin.

KULTTUURIN- JA TAITEENTEKIJÄT	KAUPUNKILAISET	ELINVOIMAINEN KULTTUURIPÄÄKAUPUNKI	ALUEELLISET TOIMIJAT
<ul style="list-style-type: none"> • Design week – iso taide & design -tapahtuma • Taiteilijoiden kehto – Savonlinnasta houkutteleva taiteilijoiden asuinpaikka • Kulttuurin yhteiset/omat tilat ja talot • Kulttuurimarginaalien esiinmarssi • Tyhjen tilojen käytön mahdollistaminen työ-, näyttely-, residenssi- ja ateljeetiloina mm. aktiivisella kartoituksella ja neuvotteluapuna toimimisella • Kuvataiteen näkyminen läpi kaupungin • Kulttuurialan kansainvälinen koulutus • Kulttuuritapahtuma keskelle talvea 	<ul style="list-style-type: none"> • Eri ikäryhmille suunnattu kulttuuri • Nuorten omaehtoinen kulttuuritoiminta • Lapsille ja nuorille kulttuuritarjontaa ja -tekemistä • Kulttuuri nuorten syrjäytymisen ehkäisemisessä • Nuorten omat teatteriproduktiot kouluille • Kulttuuri ennaltaehkäisevässä ja korjaavassa mielenterveystyössä 	<ul style="list-style-type: none"> • Kylpyläkulttuuri • Digitaalisuus ja AR-polut • Järvien talvimatkailu • Vesireitit asukkaille ja matkailijoille • Kallioitaide • Kulttuurireitit ja -polut • Positiivisen viestinnän vahvistaminen • Matkailutoimijoiden ja kulttuuritekkijöiden välinen dialogi • Prosenttitaide kunnissa • Perinteiden digitalisaatio • Tulevaisuusperintö 	<ul style="list-style-type: none"> • Yhteisnäyttely neljän maakunnan välillä • Itä-Suomen kansanmusiikki-instituutti • Historialliset matkailukohteet • Itä-Suomen yhteiset musiikkiproduktiot • Itäsuomalainen elämäntapa • Matkailukohteiden tarinallistaminen • Vesireitit tutuksi ja saavutettavaksi • Itäsuomalaisen vieraanvaraisuuden korostaminen ja siihen liitettävien mielikuvien hyödyntäminen

Lähde: Saimaa ilmiö-esitys 2021.

Saimaa ilmiö -kulttuurikaupunkihakemus sai aikaan vuonna 2023 Taste Saimaa -reittipilotoiteja, jotka olivat luovan alan toimijoiden ja/tai matkailu- ja ravitsemusalan yritysten palvelukokonaisuuksia. Pilotit valittiin hakemusten perusteella ja toteutettiin ostopalveluna. Tavoitteena oli muodostaa uusia yhteistyökumppanuuksia sekä testata ja luoda uusia ruokamatkailua ja kulttuurisisältöjä yhdistäviä palvelutuotteita Saimaan seudulle. Taste Saimaa -karttasovellukseen on koottu ruokailupaikkoja, joissa voi maistaa Saimaan lähiruokaa. Joutsenosta mukaan kartalle on päässyt Bistro Sataman Torni. Lisätietoja: tastesaimaa.fi

Saimaa ilmiö -hakemusta oli kannustamassa myös sulkavalainen Ihmekollektiivi yhdistys, jonka tavoitteena on edistää Sulkavan ja laajemmin Saimaan alueen kulttuuri- ja taide-elämää. Yhdistys tarjoilee taidetta eri muodoissaan ja vaalii monimuotoista kulttuuriperintöä, kestävää elämäntapaa ja suojelee Saimaata. Yhdistyksen mukaan vilkas ja monimuotoinen kulttuurielämä ei ole vain kaupunkilaisten etuoikeus, vaan jokaisen perusoikeus.

Ihmekollektiivin järjestämä Ihmemaa vaihtoehtoisen musiikin festivaali järjestetään vuonna 2024 kolmatta kertaa. Festivaali on nopeasti noussut tunnetuksi indie-tapahtumaksi. Tapahtumien ei tarvitse tavoitella suuria ulkopuolelta tulevia massoja, myös paikallisille, oman alueen tapahtumille on tilausta. (Kulttuuriyhdistys Ihmekollektiivi.)

Liitteen lähteet:

Kohvakka Mikko. 2020. Taipalsaari toisen maailmansodan jälkeen. Maaseutukunta luo nahkansa. ss. 265 – 370. Teoksessa: Korjonen-Kuusipalo Kristiina, Laakso Ville, Räihä Antti, Tikka Marko ja Kohvakka Mikko. Taipalsaaren historia. Oma Moa o paremp saaressakii ko vieras moa mantereessa. Otavan Kirjapaino Oyj.

Korjonen-Kuusipalo Kristiina. 2020. Saimaa vetää puoleensa. ss. 9-33. Teoksessa Korjonen-Kuusipalo Kristiina, Laakso Ville, Räihä Antti, Tikka Marko ja Kohvakka Mikko. Taipalsaaren historia. Oma Moa o paremp saaressakii ko vieras moa mantereessa. Otavan Kirjapaino Oyj.

Korpela Jukka 2011. Kohtaaminen, konflikti, raja, rauha ja sota keskiajan periferiassa. Teoksessa: Ennen ja nyt. Historian tietosanomat. Vol 11 Nro 1 / 2011. Rauhaton raja.

Verkko-osoite:

<https://journal.fi/ennejanyt/issue/view/7718>

Kulttuuriyhdistys Ihmekollektiivi. Verkko-osoite:

<https://www.ihmekollektiivi.fi/>

Pien-Saimaa. Kutilan kanava ja pumppaamo.

<https://www.piensaimaa.fi/pumppaamot/kutilan-kanava-ja-kopinsalmi/>

Saimaa ilmiö 2026. 2021. Hakukirja. Verkko-osoite:

<https://saimaailmio2026.fi/hakukirja>

Saimaa ilmiö-esitys. 2021. Verkko-osoite: <https://saimaailmio2026.fi/resources/public//kuvituskuvat/saimaa-ilmiö-esitys.pdf>

Suomi- ja Norja matkailumaina. Aloite yhteistoiminnan järjestämiseksi. Helsingin Sanomat nro 126. 11.5.1925. Sanoma Oy. Helsinki. Sivu 2.

Taste Saimaa. Verkko-osoite:

tastesaimaa.fi

Tikka Marko 2020. Uutta aikaa kohti. Taipalsaari osana Viipurin lääniä. Ss. 174 – 264. Teoksessa: Korjonen-Kuusipalo Kristiina, Laakso Ville, Räihä Antti, Tikka Marko ja Kohvakka Mikko. Taipalsaaren historia. Oma Moa o paremp saaressakii ko vieras moa mantereessa. Otavan Kirjapaino Oyj.

Topelius Zacharias. 2011. Finland framställdt i teckningar. Zacharias Topelius Skrifter XII. Svenska litteratursällskapet i Finland. Helsinki. Alkuperäinen teos vuodelta 1845.

Muita lähteitä:

Ojala Hannu. 2018. Pintaa syvemmältä: Geopark ja virkistysalueäätiö etsivät tiiviimpää yhteistyötä — Maakuntauudistus on lopettamassa Etelä-Karjalan liiton seuraajalta rahoituksen säätiölle Uutisvuoksi 2.9.2018 5:30 | Päivitetty 11.2.2021 0:45

Saimaan saaristoreitti 2024. Go Saimaa. Lappeenrannan ja Imatran seutu. Saimaan saaristoreitti. Pyöräilijän helppo tie Saimaalle. Kesä 2024. Verkko-osoite:

https://ekvas.fi/wp-content/uploads/2024/03/Saimaan_saaristokartta_2024.pdf

Etelä-Karjalan virkistysalueäätiö ja Saimaa Geoparkin toiminnasta vastaava yhdistys etsivät malleja yhteistoiminnan tiivistämiselle.

Lähde: <https://www.uutisvuoksi.fi/paikalliset/3643714>