

Pohjanlahden alueen kestävän matkailun kehittäminen

**Anna Strandell, Maija Tiitu, Asko Ijäs,
Juho Lappalainen ja Kari Oinonen**



Suomen ympäristökeskuksen raportteja 32 / 2020

Pohjanlahden alueen kestävän matkailun kehittäminen

**Anna Strandell, Maija Tiitu, Asko Ijäs,
Juho Lappalainen ja Kari Oinonen**



Suomen ympäristökeskuksen raportteja 32 | 2020

Suomen ympäristökeskus

Rakennettu ympäristö / Ympäristöpolitiikkakeskus

Kirjoittajat: Anna Strandell ¹⁾, Maija Tiitu ¹⁾, Asko Ijäs ²⁾, Juho Lappalainen ¹⁾, Kari Oinonen ¹⁾

¹⁾ Suomen ympäristökeskus

²⁾ Turun yliopisto, Brahea-keskus

Vastaava erikoistoimittaja: Kati Pitkänen

Rahoittaja/toimeksiantaja: Suomen Akatemian Strategisen tutkimuksen neuvosto (STN)

Julkaisija ja kustantaja: Suomen ympäristökeskus (SYKE)

Latokartanonkaari 11, 00790 Helsinki, puh. 0295 251 000, syke.fi

Taitto: Maija Tiitu

Kannen kuva: Asko Ijäs, Ouraluoto

Julkaisu on saatavana veloitusetta internetistä: www.syke.fi/julkaisut | helda.helsinki.fi/syke sekä ostettavissa painettuna SYKE:n verkkokaupasta: syke.omapumu.com

ISBN 978-952-11-5197-2 (PDF)

ISBN 978-952-11-5196-5 (nid.)

ISSN 1796-1726 (verkkoj.)

ISSN 1796-1718 (pain.)

Julkaisuvuosi: 2020

Tiivistelmä

Pohjanlahden alueen kestävä matkailun kehittäminen

Euroopassa ympäristöllisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävälle rannikko- ja merimatkailulle nähdään olevan paljon potentiaalia. Pohjanlahdella asiantuntijat arvioivat matkailun voivan kasvaa noin 30-50 % nykyisestä sekä potentiaalisen kysynnän että kestävä kasvun näkökulmasta. Vapaa-ajan asumisen arvioitiin yleisesti voivan kasvaa kestävästi enintään 30 % nykyisestä tasosta. Tunnistetuista potentiaalisista matkailun kehittämiskohteista suurin osa on luontomatkaillen ja kulttuuriympäristön kohteita. Myös veneilyn ja purjehduksen sekä kalastusmatkailun ja kaupunkimatkailun kehittämiseen nähdään potentiaalia.

Jotta matkailusta saataisiin Pohjanlahden alueella paikallisesti enemmän taloudellista hyötyä, alueen pääosin matalan profiilin matkailun liiketoimintamallia (low-profile tourism) tulisi pyrkiä kohottamaan räätälöidyn matkailun liiketoimintamalliksi (niche tourism). Räätälöidyn matkailun malli tarkoittaa pidemmälle jalostettuja ja kohdennettuja matkailupalveluita, jotka liittyvät esimerkiksi kokemuksellisuuteen, yksilöllisyyteen, ylellisyyteen, luonnon hyvinvointivaikutusten hyödyntämiseen ja paikallisiin erityispiirteisiin. Räätälöidyn matkailun kehittäminen voi tuoda lisää työpaikkoja ja monipuolistaa elinkeinorakennetta monissa Pohjanlahden rannikkokunnissa.

Pohjanlahden alueen matkailun kehittämisen suurimmat esteet liittyvät innovaatioiden, tuotteistamisen ja markkinoinnin puutteisiin, alueiden vahvuuksien tunnistamatta ja hyödyntämättä jättämiseen sekä matkailun kausiluontoisuuteen. Ratkaisukeinot matkailun kehittämiseen alueella liittyvät erityisesti yhteistyön ja verkostojen luomiseen sekä palveluketjuihin.

Matkailun kestävyttä tulee edistää laajalla keinovalikoimalla. Alueidenkäytön suunnittelulla ja toimintojen sijoittamisella luodaan puitteet arvokkaiden kohteiden turvaamiseen ja haitallisten vaikutusten minimointiin. Taloudellisilla ohjauskeinoilla matkailua voidaan suunnata kestävämpiin matkailumuotoihin ja saada hyvityksiä haitoista. Vastuullisen tai kestävä matkailun ohjelmat ja sertifiointit voivat edistää matkailun kestävyttä paikallistasolla. Käytännön toimet matkailukohteissa keskittyvät erityisesti eri jätelajien keräykseen ja lajittelumahdollisuuksiin, kestäviin hankintoihin, matkailijoiden opastamiseen ja matkailijavirtojen ohjaamiseen. Kohdekohtaisten toimenpiteiden lisäksi toimijoiden tulisi pitkäjänteisesti edistää alueen matkailuympäristöjen suojelua ja hoitoa. Matkailutoimijat tarvitsevat myös tietoa ja työkaluja eri toimien ja hankintojen vaikutusten arviointiin ja vertailuun sekä hiilijalanjäljen laskentaan. Kestävyystavoitteiden systemaattinen seuranta ja seurannan vastuiden sopiminen on tärkeää sekä paikallisesti, valtakunnallisesti että globaalisti.

Matkailutapojen ja -muotojen muutosten ennakointi on keskeistä matkailutoiminnan pitkäjänteiselle kehittämiselle ja matkailun kestävyys on matkailuyritysten tulevaisuuden elinehto. Parhaimmillaan matkailu lisää ympäristötietoisuutta ja edistää tärkeiden luonnon- ja kulttuuriympäristöjen säilyttämistä.

Asiasanat: matkailu, kestävä matkailu, sininen kasvu, Pohjanlahti, ympäristövaikutukset, taloudelliset vaikutukset, sosiaaliset vaikutukset

Sammandrag

Utveckling av hållbar turism i Bottenviken

I Europa ser man mycket potential för miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbart kust- och havsturism. I Bottenviken beräknar experter att turismen kan växa med cirka 30-50% ur det nuvarande perspektivet av både potentiell efterfrågan och hållbar tillväxt. Fritidsbostäder uppskattades kunna växa hållbart högst 30 % av dagens nivåer. De flesta identifierade potentiella destinationer för turismutveckling är naturturism och kulturmiljödestinationer. Potentialen ses också för utvecklingen av båtliv och segling samt fiske och stadsturism.

För att få mer ekonomiska fördelar för turismen lokalt i Bottenviken bör regionens huvudsakligen lågprofila affärsmodell för turism (low-profile tourism) uppgraderas till en affärsmodell för nischturism (niche tourism). Nischturism betyder ytterligare förädlade och riktade turismtjänster relaterade till exempelvis experientialism, individualitet, lyx, utnyttjande av naturens välfärdseffekter och lokala specialiteter. Utvecklingen av nischturism kan ge fler jobb och göra den ekonomiska strukturen mångsidigare i många kustkommuner i Bottenviken.

De största hindren för utveckling av turism i Bottenviken är relaterade till bristen på innovation, produktisering och marknadsföring, misslyckandet med att identifiera och utnyttja regionens styrkor och turismens säsongsmässiga natur. Lösningar för utveckling av turism i regionen är särskilt relaterade till skapandet av samarbete och nätverk samt servicekedjor.

Turismens hållbarhet måste främjas på många sätt. Planering av markanvändning skapar en ram för att skydda värdefulla platser och minimera negativa effekter. Ekonomiska instrument kan användas för att inrikta turismen på mer hållbara former och för att få kompensation för nackdelar. Ansvariga eller hållbara turismprogram och certifieringar kan främja turismens hållbarhet på lokal nivå. Praktiska aktiviteter i turistmål fokuserar särskilt på insamling och sortering av olika typer av avfall, hållbar upphandling, turistvägledning och hantering av turistflöden. Förutom platsspecifika åtgärder, bör operatörerna främja långsiktigt bevarande av regionens turistmiljöer. Turismoperatörer behöver också information och verktyg för att bedöma och jämföra effekterna av olika åtgärder och upphandlingar och för att beräkna deras koldioxidavtryck. Systematisk uppföljning av hållbarhetsmålen och tydliga ansvar för uppföljning är viktigt både lokalt, nationellt och globalt.

Att förutse förändringar i turistvanor och turismformer är centralt för den långsiktiga utvecklingen av turismverksamhet, och turismens hållbarhet är en viktig förutsättning för turismföretagens framtid. På sitt bästa turism ökar miljömedvetenheten och främjar bevarande av viktiga natur- och kulturmiljöer.

Nyckelord: turism, hållbar turism, blå tillväxt, Bottenviken, miljöpåverkan, ekonomiska effekter, sociala effekter

Abstract

Development of sustainable tourism in the Gulf of Bothnia

In Europe, a lot of potential is seen for environmentally, socially, and economically sustainable coastal and maritime tourism. In the Gulf of Bothnia, experts estimate that tourism could grow by about 30–50 % from the current level, both from potential demand and sustainable growth point of view. The sustainable growth of the number of leisure-oriented second homes is generally estimated to be 30 % at the most from current levels. Most of the identified potential tourism development destinations are nature tourism and cultural environment destinations. Potential is also seen for the development of boating and sailing, as well as fishing and urban tourism.

In order to increase the local economic benefits of tourism in the Gulf of Bothnia, efforts should be made to upgrade the low-profile tourism business model to a niche tourism business model. Niche tourism refers to further refined and targeted tourism services related to, for example, experientialism, individuality, luxury, utilizing the effects of nature on well-being and local specificities. The development of niche tourism can bring more jobs and diversify the economic structure in many coastal municipalities in the Gulf of Bothnia.

The biggest obstacles to the development of tourism in the Gulf of Bothnia are related to the lack of innovation, productization and marketing, the failure to identify and utilize the region's strengths, and the seasonal nature of tourism. Solutions for the development of tourism in the region relate in particular to the creation of cooperation and networks, as well as to service chains.

The sustainability of tourism must be promoted through a wide range of means. Land use planning creates a framework for protecting valuable sites and minimizing adverse impacts. Economic instruments can be used to redirect tourism to more sustainable forms of tourism and to obtain compensation for disadvantages. Responsible or sustainable tourism programs and certifications can promote the sustainability of tourism at the local level. Practical activities in tourist destinations focus especially on waste sorting, sustainable procurement, tourist guidance, and the management of tourist flows. In addition to site-specific measures, operators should make a long-term contribution to the protection and management of the region's tourist environments. Tourism operators also need information and tools to assess and compare the impact of different actions and procurements, and to calculate their carbon footprint. Systematic monitoring of sustainability goals and agreeing on monitoring responsibilities is important both locally, nationally, and globally.

Anticipating changes in tourism habits and forms is central to the long-term development of tourism activities, and the sustainability of tourism is a vital condition for the future of tourism companies. At its best, tourism raises environmental awareness and promotes the preservation of important natural and cultural environments.

Keywords: tourism, sustainable tourism, blue growth, Gulf of Bothnia, environmental impacts, economic impacts, social impacts

Sisällys

Tiivistelmä.....	3
Sammandrag.....	4
Abstract.....	5
1 Johdanto.....	7
2 Kestävä matkailu.....	10
2.1 Matkailun ympäristölliset, sosiaaliset ja taloudelliset vaikutukset.....	10
2.2 Matkailun kestävyuden edistäminen.....	16
3 Tutkimuksen toteutus.....	19
3.1 Paikkatietoaineistot ja -analyysit.....	19
3.2 Kysely Pohjanlahden alueen asiantuntijoille.....	19
4 Pohjanlahden matkailun nykytila.....	21
4.1 Pohjanlahden rannikko matkailualueena.....	21
4.2 Matkailun muodot.....	26
4.2.1 Luontomatkailu.....	30
4.2.2 Kaupunki- ja kulttuurimatkailu.....	34
4.2.3 Vapaa-ajan asuminen.....	36
4.2.4 Rantalomat ja ranta-aktiviteetit.....	39
4.2.5 Veneily ja purjehdus.....	42
4.2.6 Kalastusmatkailu.....	47
4.2.7 Risteilymatkailu.....	49
4.3 Matkailun vaikutukset.....	51
4.3.1 Matkailun taloudelliset hyödyt ja haitat.....	51
4.3.2 Matkailun sosiaaliset ja kulttuuriset hyödyt ja haitat.....	53
4.3.3 Matkailun ympäristöhyödyt ja -haitat.....	55
5 Pohjanlahden kestävä matkailun kehittäminen.....	57
5.1 Matkailun ja vapaa-ajan asumisen kasvupotentiaali.....	59
5.2 Matkailun kehittämisen haasteet ja ratkaisukeinot.....	62
5.3 Ympäristövaikutusten hallinta.....	67
5.4 Hyviä esimerkkejä Pohjanlahden matkailun kehittämiseksi.....	69
6 Yhteenveto ja kehittämis ehdotukset.....	70
Lähteet.....	74
Liitteet.....	78

1 Johdanto

Matkailu rannikko- ja saaristoalueilla on lisääntynyt viime vuosikymmeninä voimakkaasti Euroopassa ja kansainvälisesti. Rannikko- ja merimatkailun osuus koko EU-alueen meritaloudesta eli ns. sinisestä taloudesta on noin 40 % arvonlisällä ja 61 % työllisyydellä mitattuna (Heikkinen 2019). Suomessa rannikko- ja merimatkailu on sinisen talouden toimialoista työllistäjänä suurin kattaen 37 % työpaikoista ja 12 % arvonlisästä (Heikkinen 2019). Muita merkittäviä sinisen talouden toimialoja Suomessa ovat laivanrakennus, meriliikenne, kalankasvatus ja kalastus sekä tuulivoima.

Toisaalta matkailun kasvu on tarkoittanut myös haitallisten vaikutusten kasvua niin paikallisesti kuin globaalistikin. Matkailu onkin EU:n sinisen kasvun strategian yksi viidestä suurimman kasvupotentiaalin omaavista sektoreista. Sininen kasvu on EU:n lanseeraama termi, jolla tarkoitetaan merten ja rannikon resurssien taloudellista hyödyntämistä kestäväällä tavalla.

Globaalisti matkailulla on muun muassa merkittäviä haitallisia ilmastovaikutuksia. Vaikka matkailun haitalliset vaikutukset eivät paikallisesti Suomessa ole yhtä vakavia kuin suosituimmissa turistikohdeissa maailmalla, on matkailun paikallisiin vaikutuksiin ja arktisten ekosysteemien herkkyyteen kiinnitettävä huomiota myös suomalaisilla rannikko- ja merialueilla. Tällaisia ympäristövaikutuksia ovat muun muassa häiriöt eliöstölle, vaikutukset kalakantoihin, ruoppaus ja muut mekaaniset häiriöt, vesien roskaantuminen, vieraslajit, rantojen sulkeutuminen vapaalta virkistyskäytöltä sekä vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön. Lisäksi matkailun taloudelliseen ja sosiaaliseen kestävyys tulee kiinnittää aiempaa enemmän huomiota. Matkailu on taloudellisesti kestävää silloin, kun matkailutulot jäävät alueelle tukemaan paikallisia yrittäjiä ja tuottaja. Sosiaalisesti kestävä matkailu palvelee myös paikallista väestöä, kehittää heidän elinolojaan ja tukee paikallista kulttuuria.

Monet Pohjanlahden rannikkokunnat ovat taantuvia alueita, jotka ovat jääneet syrjään kaupunkiseutujen kasvusta ja joissa vakituinen väestö ja työpaikat vähenevät. Työpaikat ovat vähentyneet viime vuosina erityisesti Kemi-Tornion seutukunnassa ja Porin seutukunnassa. Näillä seuduilla rannikkokuntien työttömyysaste on pitkään ollut korkea. Matkailun ja vapaa-ajan asumisen kehittäminen voi tarjota näille alueille kaivattuja työpaikkoja ja toimeentuloa sekä monipuolistaa elinkeinorakennetta. Jos kehittäminen tehdään kestäväällä tavalla, se tuottaa taloudellista hyötyä paikallisyhteisölle sekä mahdollistaa paikalliskulttuurin säilymistä ja omaehtoista kehitystä, lisäämättä negatiivisia ympäristövaikutuksia. Parhaimmillaan matkailu voi jopa auttaa säilyttämään tärkeitä luontokohteita, lisätä ympäristötietoisuutta ja kehittää paikallisten asukkaiden elinympäristön laatua sekä virkistys- ja vapaa-ajan viettomahdollisuuksia.

Rannikko- ja saaristomatkailun tulevaisuuteen vaikuttaa useita globaaleja trendejä (mm. EC 2016; Konu ym. 2017; SANK 2017). Matkoja tehdään yhä enemmän mutta ne ovat kestoltaan yhä lyhyempiä. Väestön ikääntyminen on koko matkailualan voimakkaasti vaikuttava trendi. Yli 60-vuotiaiden osuus matkailijoista kasvaa ja eläkeläisten matkailupotentiaali ulottuu myös varsinaisten lomakausien ulkopuolelle. Ikääntyneillä on yhä enemmän aikaa ja varallisuutta käyttää matkailuun. Ikääntyneet matkailijat ovat laatu-tietoisia ja panostavat palveluihin, terveyteen ja hyvinvointiin, mutta myös aktiivilomille on kysyntää.

Matkailijoiden ympäristötietoisuuden kasvu lisää vaatimuksia matkailualan vastuullisuudelle. Kysyntä ylittää tarjonnan myös vapaaehtoismatkoille, joissa osallistutaan esimerkiksi paikallisiin ympäristön ennallistamishankkeisiin tai kulttuurimaiseman ylläpitoon. Matkailulta haetaan yhä enemmän ”autenttisuutta” eli uniikkeja, aitoja ja paikallisia elämyksiä. Matkoja räätälöidään harrastusten ja kiinnostuksen mukaan, kuten seikkailu-, ruoka- ja hyvinvointimatkat. Toisaalta terrorismin pelko, poliittiset levottomuudet, viruspandemiat ja kasvava antibioottiresistenssi suuntaavat turistivirtoja turvallisiksi koetuille alueille ja voivat lisätä kotimaan matkailua. Sosiaalinen media ja matkailupalveluiden digitalisaatio tuovat informaation ja varauspalvelut aiempaa paremmin saataville ja lisäävät mahdollisuuksia omatoimimatkailuun.

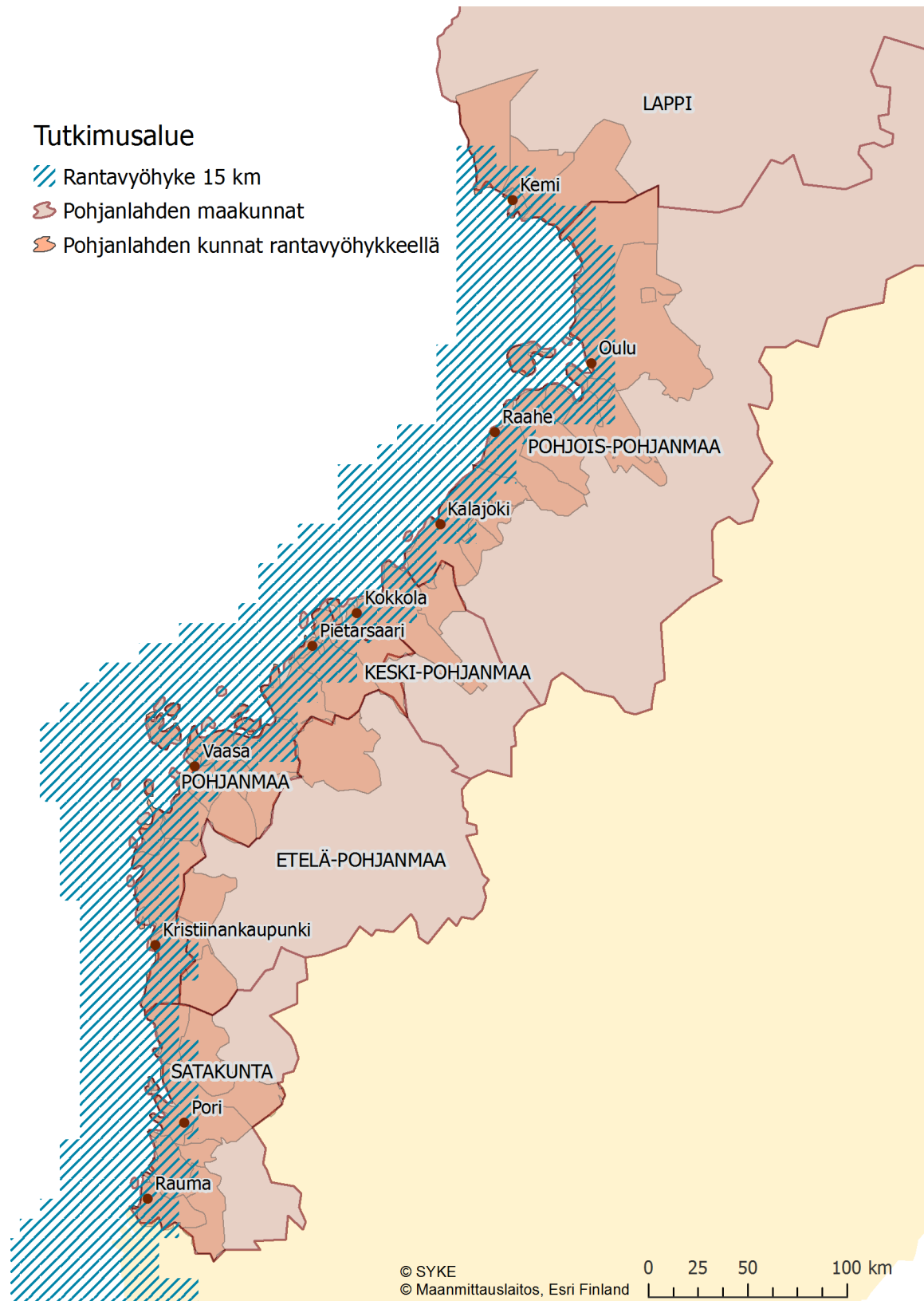
Rannikko- ja saaristomatkailun tunnistettuja haasteita Euroopassa (mm. EC 2016) ovat matkailun kausiluontoisuus, paikallisesti liian suuri määrä matkailijoita alueen kantokykyyn nähden, liian pienet hyödyt paikallistaloudelle, vanhentuneet markkinointimenetelmät, kestäättömät matkailuinfrastruktuurit, heikot investointimahdollisuudet sekä liian suuri riippuvaisuus tietyistä matkailijasegmenteistä. Suomessa etenkin kausiluontoisuus ja lyhyet matkailusesongit ovat olleet merkittävä matkailun kehittämisen este (mm. Konu ym. 2017). Matkailurakenteet mitoitetaan huippusesongin mukaan ja muun osan vuotta ne ovat käyttämättä tai hyvin vähällä käytöllä. Matkailualan houkuttelevuus työpaikkana kärsii sesonkiluonteisuudesta, jos se ei tarjoa ympärivuotista elantoa. Kausiluontoisuuden ongelma koskee enemmän luonnonympäristöissä tapahtuvaa matkailua kuin kaupunkimatkailua. Rannikko- ja saaristoalueilla kesäkausi on huippusesonkia ja muina vuodenaikoina matkailijoiden houkuttelemisen on vaikeampaa.

Tämä julkaisu on tuotettu osana Suomen Akatemia rahoittamaa SmartSea-hanketta. Hankkeen tavoitteena on tukea Pohjanlahden rannikko- ja merialueen kestävästä elinkeinotoiminnan kasvua – sinistä kasvua – ja arvioida Pohjanlahdella tulevaisuudessa tapahtuvia muutoksia ja ilmastonmuutoksen vaikutuksia. Matkailua koskevan osahankkeen päätavoite oli selvittää, **miten matkailun merkitystä voidaan kasvattaa Pohjanlahden rannikkoalueella kestäväällä tavalla**. Alatavoitteita olivat:

- Pohjanlahden rannikkoalueen potentiaalisten matkailun ja virkistyskäytön kehittämisalueiden kartoitus
- Matkailun kehittämisessä hyödynnettävien paikallisten vahvuuksien tunnistaminen
- Matkailun ympäristöllisen, sosiaalisen ja taloudellisen kestävyuden edistämiseen liittyvien keinojen selvitys

Rannikkoon ja mereen tukeutuvalla matkailulla tarkoitetaan eri yhteyksissä joko suoraan mereen ja vesistöihin liittyviä matkailutoimintoja kuten veneily, risteily, vesiturheilu ja rantalomat tai laajemmin rannikkoalueilla tapahtuvaa matkailua. Tässä työssä rannikkoon ja mereen tukeutuva matkailu on määritelty laajemmin, tarkasteluun on otettu mukaan kaikki 15 km etäisyysvyöhykkeellä rannikosta tapahtuva matkailu ja virkistyskäyttö (kuva 1). Näin ollen se sisältää myös esimerkiksi tälle rannikkovyöhykkeelle osuvan kaupunkimatkailun. Pohjanlahden alue on rajattu maakunnittain Satakunnasta Meri-Lappiin, rannikkokunnittain Raumalta Tornioon. Rannikkoon ja mereen tukeutuva matkailu ja virkistyskäyttö on jaettu seuraaviin matkailumuotoihin:

- Luontomatkailu
- Kaupunki- ja kulttuurimatkailu
- Vapaa-ajan asuminen
- Rantalomat ja ranta-aktiviteetit
- Veneily ja purjehdus
- Kalastusmatkailu
- Risteilymatkailu



Kuva 1. Tutkimusalueena on Pohjanlahti ja sen rannikkovyöhyke, joka ulottuu kuuden maakunnan alueelle.

2 Kestävä matkailu

2.1 Matkailun ympäristölliset, sosiaaliset ja taloudelliset vaikutukset

Kestävä matkailu tarkoittaa Maailman matkailujärjestön (UNWTO 2005) mukaan matkailua, joka ottaa huomioon sen nykyiset ja tulevat taloudelliset, sosiaaliset ja ympäristövaikutukset ja samanaikaisesti vastaa matkailijoiden, matkailuyritysten, matkailukohteiden ja paikallisväestön tarpeisiin. Kestävän matkailun tulee siten:

1. Hyödyntää optimaalisesti matkailun kannalta keskeisiä ympäristöresursseja, ylläpitää ekologisia prosesseja sekä auttaa luonnonperinnön ja luonnon monimuotoisuuden säilyttämisessä.
2. Kunnioittaa paikallisyhteisöjen kulttuuria, suojella rakennettua ja elävää kulttuuriperintöä ja edistää kulttuurien välistä ymmärrystä ja suvaitsevuutta.
3. Tehdä taloudellisia ratkaisuja siten, että ne tarjoavat tasapuolisesti kaikille sidosryhmille työllisyys- ja tulomahdollisuuksia ja palveluja paikallisväestölle sekä lievittävät köyhyyttä.

YK:n kestävän kehityksen tavoitteet (Sustainable Development Goals, SDGs) tarjoavat hyvän lähtökohdan myös matkailun kestävyden arviointiin ja kehittämiseen (Saarinen 2020). Osa tavoitteista on jo tunnistettu relevanteiksi matkailun toimialalla ja matkailututkimuksessa, kuten tavoitteet 8. Edistää kaikkia koskevaa kestävää talouskasvua, täyttää ja tuottavaa työllisyyttä sekä säällisiä työpaikkoja, 12. Varmistaa kulutus- ja tuotantotapojen kestävyys ja 14. Säilyttää meret ja merten tarjoamat luonnonvarat sekä edistää niiden kestävää käyttöä. Kokonaisvaltainen matkailun kestävyys edellyttää kuitenkin muidenkin tavoitteiden huomioimista matkailun kehittämisessä. Esimerkiksi tavoite 5. Saavuttaa sukupuolten välinen tasa-arvo sekä vahvistaa naisten ja tyttöjen oikeuksia ja mahdollisuuksia voi matkailun toimialalla tarkoittaa sitä, että matkailusektori työllistää tasapuolisesti kumpaakin sukupuolta.

Vaikka kestävän matkailun tavoitteista ollaan pitkälti yksimielisiä, tavoitteiden käytännön toteutuksessa voi ilmetä ristiriitoja. Miten esimerkiksi yhteensovitetään jatkuvan kasvun ideologia kestävän kehityksen kanssa tai mitkä ovat matkailijoiden ja matkailuyritysten oikeudet hyödyntää matkakohteiden luonnonvaroja ja kulttuurisia resursseja (Saarinen 2020)? Joka tapauksessa matkailun toimintatapoja voidaan kehittää nykyistä kestävämmiksi siten, että ihmisten ja ympäristön hyvinvointi paranee (Butler 1999; Saarinen 2020).

Hankkeessa laadittiin kirjallisuuskatsaus kestävästä matkailusta. Työssä hyödynnettiin Koensin ym. (2009) kestävän matkailun viitekehystä (taulukko 1). Kehikossa tarkastellaan matkailun hyödyllisiä ja haitallisia ympäristöllisiä, sosiaalisia ja taloudellisia vaikutuksia. Matkailulla on lähes aina sekä positiivisia että negatiivisia vaikutuksia. Kestävässä matkailussa hyötyjen tulee olla haittoja suurempaa. Matkailun liiketoimintamallien ja eri matkailumuotojen kehittämistä ja painopistettä suunniteltaessa on hyvä kartoittaa eri vaihtoehtojen hyödyt ja haitat sekä näiden välinen suhde.

Taulukko 1. Matkailun ympäristö-, sosiaaliset ja taloudelliset vaikutukset (mukailtu Koens ym. 2009 pohjalta).

	Ympäristövaikutukset	Sosiaaliset vaikutukset	Taloudelliset vaikutukset
Hyödyt	Luonnonsuojelun edistäminen Ympäristökasvatus ja ympäristötietoisuuden lisääntyminen	Palveluiden paraneminen Heikommassa asemassa olevien ryhmien vaikutusmahdollisuuksien paraneminen Paikallisyhteisön tukeminen Paikallisen kulttuurin edistäminen	Tulot paikallistalouteen, työpaikat Elinkeinorakenteen monipuolistuminen
Haitat	Matkailun ja matkailu-infran viemä maa-ala ja maan eroosio Häiriöt eliöstölle ja biodiversiteetin heikkeneminen Jätteiden ja jätevesien lisääntyminen Ilmansaasteet ja kasvihuonekaasupäästöt	Paikallisyhteisön heikkeneminen Paikallisen kulttuurin heikentyminen Kasvava rikollisuus, päihteiden väärinkäyttö Palveluiden ja tilojen sulkeutuminen paikallisilta asukkailta	Tulojen vuotaminen pois alueelta Paikallisten resurssien menetys ja kasvava riippuvaisuus ulkopuolisista resursseista Inflaatio

Sosiaalisia ja taloudellisia vaikutuksia tarkastellaan pääosin paikallisesta näkökulmasta, kun taas matkailun ympäristövaikutukset voidaan jakaa paikallisiin ja globaaleihin. Jälkimmäisiin kuuluvat mm. vaikutukset ilmastonmuutokseen, otsonikatoon ja globaaliin biodiversiteettiin (Giulietti ym. 2018). Hallitustenvälisen ilmastonmuutospaneelin IPCC:n mukaan arviot matkailun osuudesta globaaleista hiilidioksidipäästöistä vaihtelevat 3,9 %:sta 6 %:iin (ECF 2014). Matkailun oletetaan edelleen kasvavan vuosittain 4 % ja päästöjen kasvavan jopa 130 % vuosina 2005-2035 (ECF 2014). Matkailun suurimmat ilmastopäästöt johtuvat lentoliikenteestä. Maailman matkailujärjestön mukaan lentoliikenne aiheuttaa 40 % matkailun hiilipäästöistä ja 60 % kansainvälisen matkailun päästöistä (UNWTO 2012). Kaikesta lentoliikenteestä noin puolet johtuu vapaa-ajan matkailusta (Giulietti ym. 2018).

Matkailun paikalliset vaikutukset riippuvat toteutuksesta. Useimmat matkailumuodot ovat toteutettavissa kohdealueen kannalta joko kestävällä tai kestäättömällä tavalla. Eri matkailumuodoissa kuitenkin tyypilliset vaikutukset ja riskit painottuvat eri tavoin. Kestävän matkailun kehittämisessä tulee erityistä huomiota kiinnittää merkittävimpien haitallisten vaikutusten minimoimiseen eri matkailumuodoissa sekä hyötyjen ja haittojen väliseen suhteeseen.

Matkailun aiheuttamaa painetta ympäristölle ja paikallisyhteisölle voidaan mitata esimerkiksi matkailun intensiteetillä ja tiheydellä. Intensiteetillä mitataan turistien määrää paikallista asukasta kohti. Kovan matkailupaineen suuralueilla (NUTS 2) Euroopassa on yli 400 vuosittaista turistia sataa paikallista asukasta kohti. Matkailutiheydellä taas mitataan matkailun määrää maapinta-alaa kohti, esimerkiksi yöpymisten määrä/km². Vain harvoilla Euroopan NUTS 2 -alueilla on yli 2 500 yöpymistä/km², pääasiassa Etelä-Euroopassa (Giulietti ym. 2018). Kovan matkailupaineen suuralueita ei Suomessa ole, mutta paikallisesti rajat voivat ylittyä esimerkiksi Lapissa. Alueen kantokyvyn ylittyminen johtaa pitkällä tähtäimellä kestäättömyyden kierteeseen: matkailun luonne muuttuu, kohdealueen ympäristö muuttuu, kohteen houkuttelevuus vähenee ja lopulta matkailun kannattavuus laskee (Butler 1999).

Taulukko 2. Matkailumallit ja niiden keskeisimmät hyödyt ja haitat paikallisesti (mm. Ecorys 2013).

Matkailumalli	Ympäristövaikutukset	Sosiaaliset vaikutukset	Taloudelliset vaikutukset
Massaturismi (Mass tourism)	– Isot ympäristövaikutukset, ei sovellu herkkiin kohteisiin	– Suuret kansalliset tai kansainväliset yritykset hallitsevat, paikallisia pien-yrityksiä ja heidän tuotetaan ja palveluitaan hyödynnetään vähän – Häiriöt paikallisille asukkaille	+ Isot matkailijamäärät – Vähän tuloja/matkailija – Vain pieni osa tuloista jää paikallistalouteen
Korkean profiilin matkailu (High-profile tourism)	– Isot ympäristövaikutukset, ei sovellu herkkiin kohteisiin	+ Mahdollisuuksia paikallisille yrityksille – Häiriöt paikallisille asukkaille	+ Isot matkailijamäärät ja paljon tuloja/matkailija
Matalan profiilin matkailu (Low-profile tourism)	+ Pienemmät ympäristövaikutukset		– Vähän matkailijoita, vähän tuloja/matkailija
Räätälöity matkailu (Niche tourism)	+ Pienemmät ympäristövaikutukset	+ Työllistää paikallisia yrityksiä, hyödynnetään paikallisia tuotteita ja palveluita	+ Paljon tuloja/matkailija + Iso osa tuloista jää paikallistalouteen – Vähän matkailijoita

Rannikkoon ja mereen tukeutuvaa matkailua voidaan toteuttaa usealla erilaisella mallilla. Euroopan komission tilaamassa merellisen ja rannikkomatkailun kehittämiselvityksessä matkailumallit on jaettu neljään luokkaan matkailijamäärien ja taloudellisen arvon perusteella (Ecorys 2013) (taulukko 2). Massaturismi on vakiintunut konsepti, jossa matkailijoiden määrä on suuri, mutta rahankäyttö matkailijaa kohti suhteellisen pieni. Massaturismiin liittyy kestävyysaasteita, kuten negatiivisia ympäristövaikutuksia ja pienet hyödyt paikallisyhteisölle ja -taloudelle. Korkean profiilin matkailulle ominaista taas on sekä suuri matkailijoiden määrä että suuri rahankäyttö/matkailija eli se maksimoi voitot. Se voi tarjota hyötyjä paikallisille yrittäjille ja paikallistaloudelle, mutta suuri määrä matkailijoita voi aiheuttaa myös haittoja.

Matalan profiilin matkailu, kuten telttailu, retkeily ja virkistyskalastus, on pienimuotoista ja usein luontopohjaista matkailua, jossa haitat mutta myös hyödyt paikallistaloudelle ovat pienet. Ympäristövaikutukset voivat kuitenkin olla jopa positiivisia aktiivien auttaessa pitämään huolta paikallisesta ympäristöstä. Lisäksi luonnossa oleskelu nostaa itse matkailijoiden elämänlaatua. Räätälöity matkailumalli (niche tourism) keskittyy matkailun arvoa nostavien palvelujen tarjoamiseen suhteellisen pienelle määrälle matkailijoita. Laadukkaita palveluita ja yksilöllisesti räätälöityjä matkailukokemuksia tarjotaan valikoidulle ja varakkaammalle matkailijajoukolle. Matkailun haitallisia vaikutuksia voidaan siten hallita paremmin ja tulo- ja työllisyysvaikutukset paikallistaloudelle ovat silti merkittäviä.

Taulukkoon 3 on koottu eri matkailumuotojen merkittävimmät hyödyt ja haitat Suomessa kirjallisuuskatsauksen perusteella taulukon 1 viitekehystä hyödyntäen. Kotimaisten tutkimusten ja selvitysten lisäksi on hyödynnetty kansainvälistä kirjallisuutta Suomeen sovellettuna. Taulukko painottuu paikallisiin hyötyihin ja haittoihin alueelle, mutta sisältää jossain määrin myös globaaleja haittoja kuten ilmastovaikutukset. Eri matkailumuotojen paikalliset hyödyt ja haitat riippuvat myös siitä, millä matkailumallilla niitä toteutetaan (taulukko 2).

Taulukko 3. Matkailumuodot ja niiden kestävyys Suomessa: merkittävimmät ympäristölliset, sosiaaliset ja taloudelliset hyödyt ja haitat.

Matkailun muoto	Ympäristö-vaikutukset	Sosiaaliset vaikutukset	Taloudelliset vaikutukset
<p>Luontomatkailu</p> <p>(mm. Konu ym. 2017; Tolvanen ym. 2014; Petäjistö & Selby 2011; Hetemäki ym. 2011; Tuulentie & Hakkarainen 2014; Vatanen ym. 2014; Giulietti ym. 2018)</p>	<p>+ Ympäristötietoisuuden kasvu: opitaan luonnosta ja nähdään ympäristön- ja luonnonsuojelun merkitys</p> <p>+ Osa matkailutuloista voidaan ohjata ympäristön- ja luonnonsuojeluun (esim. kävijöiden ekosysteemipalvelumaksut, maisema-arvokauppa jne.)</p> <p>+ Matkailijat voivat itse osallistua ympäristönhoitoon</p> <p>– Tallauksen aiheuttama luonnon kuluminen</p> <p>– Vaikutukset luonnon muotoisuuteen, mm. kasvilajiston muutokset, vieraslajit, häiriöt eläimille</p> <p>– Moottoriajoneuvojen melu ja päästöt (mm. moottorikelkkailu)</p> <p>– Maisemamuutokset (mm. hiihtokeskukset)</p> <p>– Jätteet ja jätevedet, roskaantuminen</p> <p>– Suuri osa matkustaa matkakohteeseen lentäen tai autolla</p>	<p>+ Elävöittää maaseutua</p> <p>+ Työllistää naisia, mikä tasapainottaa maaseutukuntien miesvaltaista sukupuolijakaumaa</p> <p>– Suuret matkailijamäärät vaikuttavat paikallisyhteisöjen arkeen</p> <p>– Asuntojen puute sesonkiaikoina jos kausityövoiman määrä suuri</p> <p>– Palvelutyö edellyttää maaseudun perinteisten sosiaalisten käytäntöjen ja roolien muutoksia</p>	<p>+ Tarjoaa elinmahdollisuuksia maaseudulla ja alueilla, joissa muita työpaikkoja on vähän, korvaa menetettyä alkutuotannon työpaikkoja, tukee pienyrittäjiä</p> <p>+ Kansallispuistoihin ja retkeilyalueisiin sijoitettu julkinen rahoitus kertaantuu paikallistalouksissa tehokkaasti yritystoimintana ja työpaikkoina</p> <p>– Osin matalan profiilin matkailua, joka ei tuota paikallisesti merkittävää taloudellista hyötyä</p> <p>– Kausiluonteisuus, ei tarjoa kaikille ympäri- vuotista työtä</p>
<p>Kaupunki- ja kulttuurimatkailu</p> <p>(mm. Giulietti ym. 2018; Kauppila 2016)</p>	<p>+ Rakennetut alueet kestävät isojakin ihmismääriä ilman kulumista, ei merkittäviä luontovaikutuksia</p> <p>+ Suomalaisissa kaupungeissa jätteet ja jätevedet käsitellään hyvin</p> <p>+ Ympäristötietoisuuden kasvu: opitaan kulttuuriympäristöstä ja nähdään sen suojelun merkitys</p> <p>– Roskaantuminen, muovipullojen laaja käyttö</p> <p>– Melu ja päästöt lento- ja muusta liikenteestä</p> <p>– Rakennetun alueen laajeneminen luontoalueille</p> <p>– Suuri osa matkustaa matkakohteeseen lentäen</p>	<p>+ Elävöittää kaupunkeja ja lisää palvelutarjontaa ja virkistysalueita paikallisille asukkaille</p> <p>– Ruuhkautuminen ja konfliktit tilankäytöstä erityisesti kaupunkien keskustoissa</p>	<p>+ Luo työpaikkoja erityisesti majoitus- ja palvelualoilla</p> <p>+ Tuloja paikalliselle elinkeinoelämälle</p> <p>– Kausiluonteisuus etenkin muissa kuin suurimmissa kaupungeissa</p>

Matkailun muoto	Ympäristö-vaikutukset	Sosiaaliset vaikutukset	Taloudelliset vaikutukset
Vapaa-ajan asuminen (mm. Hiltunen ym. 2013; Adamiak ym. 2015; Vepsäläinen ym. 2015; Adamiak ym. 2016; RTS 2011; EEA 2003; Hall ym. 2004; Rytönen & Kirkkari 2010)	<ul style="list-style-type: none"> + Ympäristötietoisuuden kasvu: opitaan luonnosta ja nähdään ympäristön- ja luonnonsuojelun merkitys omassa mökkirannassa – Rantojen rakentaminen ja sulkeutuminen – Yhdyskuntarakenteen hajautuminen, rakennetun alueen kasvu ja luonnonalueiden pirstoutuminen – Herkkien luontoalueiden sekä kasvi- ja eläinlajien häiriintyminen – Jätteet ja jätevedet – Maisemavaikutukset – Mökkimatkojen ympäristövaikutukset, suurin osa mökkimatkoista tehdään autolla 	<ul style="list-style-type: none"> + Paikallisen infrastruktuurin ja palvelujen säilyminen syrjäseuduilla + Vajaakäyttöisen asuntokannan ylläpito + Paikallisyhteisön elävyyden, sosiaalisen pääoman ja yhteisöllisyyden kasvu + Vapaa-ajan asukkaat potentiaalisia uusia vakituksia asukkaita – Tieverkon kuormitus – Konfliktit rantojen virkistyskäytöstä – Kiinteistöjen tyhjeneminen sesongin ulkopuolella 	<ul style="list-style-type: none"> + Tuloja paikalliselle elinkeinoelämälle + Tuloja kuntatalouteen (kiinteistöverot, maksut) + Nostaa maan ja kiinteistöjen arvoa – Mökkiteiden ja vapaa-ajan asukkaiden julkisten palvelujen ylläpito – Vapaa-ajan asukkaiden paikallisen kulutuksen kausiluonteisuus
Rantalomat ja ranta-aktiviteetit (mm. Giuliatti ym. 2018)	<ul style="list-style-type: none"> + Ympäristötietoisuuden kasvu: opitaan luonnosta ja nähdään ympäristön- ja luonnonsuojelun merkitys vesistöissä ja rannoilla – Rantakosteikkojen kuivaamisen ja täyttämisen ja rantarakentamisen aiheuttamat häiriöt ekosysteemeille – Rantojen kulutuksen aiheuttama eroosio, esim. rantadyneille – Rantojen ja meren roskaantumisen – Maisemavaikutukset – Moottoriajoneuvojen melu ja päästöt (mm. vesiskootterit) 	<ul style="list-style-type: none"> + Lisää palvelutarjontaa paikallisille asukkaille – Liian suuret matkustajamäärät voivat vaikeuttaa paikallisten asukkaiden elämää ja rantojen virkistyskäyttöä 	<ul style="list-style-type: none"> + Tuloja paikalliselle elinkeinoelämälle – Kausiluonteisuus
Veneily ja purjehdus (mm. Giuliatti ym. 2018; Askola ym. 2017)	<ul style="list-style-type: none"> + Ympäristötietoisuuden kasvu: opitaan luonnosta ja nähdään ympäristön- ja luonnonsuojelun merkitys vesistöissä ja rannikolla – Satamien vaikutukset rantaekosysteemeihin – Veneiden kunnostuksen aiheuttamat päästöt maahan ja vesiin (eliönestomaalit, puhdistusaineet, öljypäästöt) – Moottoriveneiden päästöt ja meluhaitat (käymäläjätteen päästäminen Suomen vesistöihin kiellettiin 2005) – Veneiden siirtomatkat ja matkat veneelle tehdään usein autolla 	<ul style="list-style-type: none"> + Lisää palvelutarjontaa paikallisille asukkaille + Elävöittää satamapaikkakuntia 	<ul style="list-style-type: none"> + Liiketoimintaa veneiden valmistuksesta ja ylläpidosta sekä veneilypalveluista – Kausiluonteisuus

Matkailun muoto	Ympäristö-vaikutukset	Sosiaaliset vaikutukset	Taloudelliset vaikutukset
Kalastusmatkailu (mm. Pohja-Mykrä ym. 2018; Paukku 2020; Storhammar 2009; MMM 2008)	<ul style="list-style-type: none"> + Ympäristötietoisuuden kasvu: opitaan luonnosta ja nähdään ympäristön- ja luonnonsuojelun merkitys vesistöissä + Edistää virtavesien kunnostusta, jokien patojen purkamista, vaelluskalakantojen elvyttämistä ja kalaston hoitoa – Kalakantojen kestämaton kalastus paikallisesti – Uhanalaisten lajien kalastus – Käytössä oleviin ja hylättyihin pyydyksiin hukkuvat eläimet, esim. hylkeet 	<ul style="list-style-type: none"> + Elävöittää maaseutua – Vastakkainasettelu ammattikalastuksen ja kalastusmatkailun välillä 	<ul style="list-style-type: none"> + Luo työpaikkoja kalastusmatkailuyrityksissä + Sivuelinkeinomahdollisuus mm. ammattikalastajille – Kausiluonteisuus, ei työllistä ympäri vuoden
Risteilymatkailu (mm. Uudenmaan liitto 2007; Giulietti ym. 2018; Lehto ym. 2017; EEA 2018)	<ul style="list-style-type: none"> – Risteilyalukset päästö-intensiivisin kulkutapa – Pakokaasupäästöt ilmaan mm. rikki, typen oksidit, pienhiukkaset (Itämerellä tiukemmat päästöraajat rikille, typpi-päästöille tiukennuksia 2021) – Ilmastovaikutukset – Käsittämättömien jätevesien päästöt (kielletään Itämerellä asteittain 2019–23) – Öljy- ja kemikaalipäästöt mereen onnettomuuksissa tai tahallisesti sekä jätteiden ja roskien päätyminen mereen – Vieraslajien leviäminen painolastiveden mukana tai pohjaan kiinnittyneinä – Lisääntynyt aallokon muodostus lisää eroosiota herkillä ranta-alueilla – Meluhaitat 	<ul style="list-style-type: none"> + Työllistää erityisesti sosioekonomisesti heikompia ja vähän koulutettuja väestöryhmiä + Tuo elävyyttä kohdekaupunkeihin – Liian suuret matkustajamäärät voivat vaikeuttaa paikallisten asukkaiden elämää 	<ul style="list-style-type: none"> + Luo työpaikkoja ja lisää verotuloja kotisatamissa + Kohteissa erityisesti palveluyrittäjät hyötyvät risteilyasiakkaista + Iso merkitys imagolle ja sitä kautta taloudelle, tekee Itämeren tunnetuksi matkailun kohdealueena – Suomen valtio tukee matkustajamerenkulkua merkittävästi (myynnin ja palvelujen arvonlisä- ja valmisteverottomuus, miehistökustannustuki, telakkatuki jne.) -> väärin vääristää viihderisteilijöiden ja maissa toimivien matkailu- ja ravintola-alan yritysten välistä kilpailua
Lentomatkailu (mm. Niemistö ym. 2019; EASA ym. 2016; EEA 2018; Harrison ym. 2015; Mikkala & Tervo 2013; UNWTO 2012; EC 2017; Giulietti ym. 2018)	<ul style="list-style-type: none"> – Suuret ilmastovaikutukset, hiilidioksidin lisäksi myös muut päästöt kuten vesihöyry vahvistavat ilmaston lämpenemistä – Pakokaasupäästöt, esim. typen oksidipäästöt – Meluhaitat – Lentoliikenteen vaatima infrastruktuuri ja kuljetukset – Lentokenttien maankäyttö, energiankulutus, päästöt ja jätteet – Päästö- ja meluraja-arvot tiukentuneet, mutta lentoliikenteen voimakas kasvu syö teknologiset päästövähennysoimet. Polttoaineiden korvaaminen biopolttoaineilla tai sähkömoottoreilla hidasta. 	<ul style="list-style-type: none"> + Kansainvälisen lentoliikenteen verovapauden taivotteena on ollut kansojen välisen kanssakäymisen lisääminen ja maailmanrauhan edistäminen (Chicagon sopimus 1944) + Lentoliikenteen kasvu ja halpeneminen mahdollistanut matkailun suurille ihmismassoille sekä kaukaisille ja hankalasti saavutettaville alueille – Liian suuret matkustajamäärät voivat vaikeuttaa paikallisten asukkaiden elämää – Lentokenttien viemä maa-ala ja estevaikutus hajottaa yhdyskuntia 	<ul style="list-style-type: none"> + Lentokenttien, lentoyhtiöiden ja lentomatkailun taloudellinen merkitys paikallisesti suuri, tuottaa alueelle verotuloja, työpaikkoja ja matkailutuloja, ylläpitää paikallisten yritysten kv-kilpailukykyä + Mahdollistaa pidemmän oleskelun matkakohdeissa – Lentoliikennettä tuetaan voimakkaasti (lentopolttoaineen verovapaus, ulkomaanlentojen matkalippujen arvonlisäverottomuus ja maakuntien lentoasemien tukeminen) -> väärin eri kulkumuotojen välistä kilpailua – Lentoyhtiöiden voitot vuotavat pois alueelta

2.2 Matkailun kestävyden edistäminen

Matkailun paikallisten haitallisten vaikutusten lieventämiseen ja hyödyllisten vaikutusten vahvistamiseen on tarjolla monenlaisia keinoja.

Matkailun kestävyttä voidaan edistää **alueidenkäytön suunnittelulla** ja kaavoituksella ottamalla matkailutoimintojen sijoittamisessa huomioon haitallisten vaikutusten minimointi ja hyödyllisten vaikutusten edistäminen. Matkailualueet voidaan sijoittaa esimerkiksi julkisten liikenneyhteyksien varrelle ja lisätä siten kestävien kulkutapojen osuutta vapaa-ajan matkoilla. Suunnittelulla ja suojelupäätöksillä voidaan rajata luonnon- ja kulttuuriarvoiltaan tärkeimmät alueet muun toiminnan ulkopuolelle ja turvata niiden säilyminen.

Matkailutoimintojen keskittäminen tiiviisiin matkailukeskuksiin säästää ympäröivää luontoa ja vähentää tarvetta yksityisautoiluun alueen sisällä (mm. Konu 2017). Kaikkiin matkailumuotoihin ja -kohteisiin keskittäminen ei kuitenkaan sovi, sillä monet hakevat matkaltaan juuri luonnonläheisyyttä, hiljaisuutta ja rauhallisuutta erillään keskittymistä. Esimerkiksi Levin matkailijat hyväksyivät tiiviin kaupunkimaisen rakentamistavan Ylläksen matkailijoita paremmin (Hasu & Tyrväinen 2011). Kanadalaisen tutkimuksen mukaan (Kelly ym. 2007) luontomatkailijat eivät halua kovin tiivistä, mutta eivät myöskään kovin hajanaista yhdyskuntarakennetta.

Rannikko- ja merialueiden käytön suunnittelussa tulee huomioida tasapainoinen kehitys eri sinisen kasvun sekoreiden välillä (Papageorgiou 2016). Eri alueidenkäyttömuodot voivat olla keskenään ristiriidassa, mutta niillä voi olla myös keskinäistä synergiaa. Esimerkiksi matkailun ja tuulivoiman yhteensovittaminen voi olla haastavaa, mutta tarjota myös mahdollisuuksia. Tutkimusten mukaan matkailijat suhtautuvat tuulivoimaan useammin kielteisesti kuin myönteisesti (Konu ym. 2017; Hasu & Tyrväinen 2011; Heiberg ym. 2009), erityisen negatiivisesti niihin suhtautuvat luonnon rauhaa ja erämaisyyttä hakevat matkailijat. Todennäköisesti suhtautuminen muuttuu tulevaisuudessa ympäristötietoisuuden kasvaessa ja ilmastonmuutoksen edetessä. Energiamatkailu, eli matkat tutustumaan uusiin energiatekniikoihin, voi olla tulevaisuutta.

Kestävää matkailua voidaan edistää myös **taloudellisin ohjaukskeinoin**. Kehittämisessä tulee varmistaa, että matkailu ei uhkaa niitä resursseja, joista se on itse riippuvainen. Meri- ja rannikkomatkailu on erityisen riippuvainen luonnon tarjoamista ekosysteemipalveluista, esimerkiksi esteettisistä elämyksistä kuten maisemista ja vesistöjen virkistyskäytöstä. Ekosysteemien suojelukustannukset tulisi sisällyttää tuotteiden hintaan, luonnolle haitallisia markkinavääristymiä tulee purkaa ja löytää luonnon kestävä käyttöä tukevia taloudellisia houkuttimia (Kaituri ym. 2017). Uudenlaiset, vapaaehtoisuuteen perustuvat rahoitusmekanismit voivat olla joko hyödynsaaja maksaa -periaatteella toimivia maksuja tai aiheuttaja maksaa -periaatteella toimivia kompensatioita (Tyrväinen ym. 2018). Hyödynsaaja maksaa -mallissa esimerkiksi matkailuyritykset ja paikallishallinto yhdessä kustantavat määrätyn ajan alueensa pintavesien parantamistoimia tai matkailuyritykset maksavat metsien maisema- ja virkistysarvojen säilyttämisestä maanomistajalle merkittävimmillä matkailualueilla. Aiheuttaja maksaa -mallissa esimerkiksi matkailijoilta kerättävät ekosysteemipalvelumaksut käytetään ekosysteemien ylläpitoon ja suojeluun tai lentomaksut päästöjen kompensointihankkeisiin. Lentomatkojen ilmastopäästöjen kompensointi vapaaehtoisilla maksuilla on jo yleistynyt (mm. Niemistö ym. 2019). Uusien rahoitusmekanismien kehittämiseksi tarvitaan tutkimusta ja kokeiluhankkeita, tarvetta voi olla myös kokonaan uudelle sääntelylle ja lakimuutoksille.

Matkailun alueorganisaatiot voivat laatia **vastuullisen tai kestävä matkailun ohjelmia** tai toimintasuunnitelmia. Matkailutoimijat voivat myös hyödyntää toiminnassaan jotakin **vastuullisuutta kuvaavaa ohjelmaa, merkkiä tai sertifiointia**. Suomalaisille matkailuyrityksille ja muille matkailualan toimijoille suunnatun valtakunnallisen kestävä matkailun kyselyn (FCG 2018) mukaan 42 %:lla oli yrityksessään vastuullisuussuunnitelma ja 35 % hyödynsi toiminnassaan jotain vastuullisuusmerkkiä tai sertifiointia. Esimerkiksi Metsähallitus on yhdessä UNESCO:n maailmanperintökohteiden kanssa laatinut kestävä luontomatkailun periaatteet kansallispuistoihin, luonto- ja historiakohteisiin sekä maailmanperintökohteisiin (Metsähallitus 2016). Kohteiden matkailutoiminnan tulee 1) tukea kohteiden



Kuva: Toni Syvänen, Raippaluoto (<https://www.flickr.com/photos/syvanen/9633116330/in/album-72157635300342309/>, CC BY-NC-ND 2.0.).

arvojen säilymistä ja edistää niiden suojelua, 2) minimoida ympäristön kuormitusta, 3) vahvistaa paikallisuutta, 4) edistää kohteiden tuottamaa hyvinvointia ja terveyttä, 5) edistää paikallistalouden kasvua ja työpaikkojen luomista sekä 6) viestiä kohteen arvoista ja palveluista. Business Finlandin matkailun edistämiseen keskittyvä Visit Finland -yksikkö edellyttää kestävän kehityksen periaatteiden noudattamista tai vähintään suunnitelmaa niiden käyttöönotosta kaikilta yrityksiltä, jotka osallistuvat heidän toimintaansa.

Aiempien tutkimusten perusteella matkailijat ovat melko valmiita ympäristömyönteiseen toimintaan ja valitsemaan vastuullisia matkakohteita, jos se on luonteva osa matkailupalveluja eikä vaadi kohutuotonta vaivaa tai rahaa (Konu ym. 2017; Center for Responsible Travel 2019). Erilaisia sertifikaatteja hyödynnetäänkin erityisesti markkinoinnissa, sillä matkakohteiden ja matkailuyritysten on pystyttävä viestimään vastuullisuuttaan jollain tavalla. Sertifikaatit eivät kuitenkaan itsessään takaa kestävää toimintaa, vaan se vaatii yrityskulttuurin muutosta ja kestävyden periaatteiden ottamista osaksi jokapäiväistä työtä (Konu ym. 2017). Erilaisten sertifikaattien viidakko ja kallis tai vaikea käyttöönotto ovat haasteita erityisesti pienille yrityksille. Paikalliset erikoispiirteet huomioiva maakunnallinen vastuullisuusjärjestelmä voisi tarjota yhtenäisen mallin kaikille alueen matkailutoimijoille sekä auttaa tekemään näkyviksi ja todentamaan vastuullisuuden parantamiseksi toteutetut toimet (Valve ym. 2019). Toimien ei pitäisi rajoittua pelkästään matkailukohteeseen, vaan myös laajemmin lähiympäristön turvaamiseen. Alueellisesti olisi hyvä sopia myös rajoituksista, kuten vesiskootterikiellosta hiljaisuutta varjelevilla alueilla tai metsien hakkuista tärkeillä maisema-alueilla.

Kestävyyden **käytännön edistämistoimet matkailuyrityksissä** painottuvat valtakunnallisen kyselyn (FCG 2018) mukaan jätteiden lajitteluun ja kierrätykseen, ympäristöystävällisten tuotteiden hankintaan, paikallisen kulttuurin kunnioittamiseen ja hyödyntämiseen sekä palvelu- ja tavaraostoihin paikallisilta toimijoilta. Sosiaalinen vastuullisuus korostui saamelaisalueilla toimivissa yrityksissä, joissa eettiset näkökulmat nousivat esiin saamelaiskulttuurin kaupallisen hyödyntämisen yhteydessä. Laajemat alueelliset tai globaalit vaikutukset, kuten lentomatkojen vaikutukset, jäivät helposti huomiotta matkakohteiden kestävyttä edistettäessä. Joissakin yrityksissä ympäristövaikutuksia oli kuitenkin pohdittu laajemmin, esimerkiksi ulkomaisille matkailijoille tarjottiin mahdollisuutta hyvittää lentomatkoista aiheutuneet hiilidioksidipäästöt paikallisesti tai oli luovuttu kokonaan moottorikäyttöisistä aktiviteeteista. Kestävyyden parantamisen haasteiksi yrityksissä koettiin kustannukset sekä tiedon ja osaamisen puute. Yksittäisistä ongelmista suurimpana nousi esiin se, että kunta ei kerää lajiteltuja jätteitä.

Matkailun kestävyden edistäminen edellyttää lisäksi **paikallisten toimijoiden, asukkaiden ja yritysten osallistumista** matkailun suunnitteluun ja päätöksentekoon. Näin kaikki toimijat voivat sitoutua kestävän matkailun tavoitteisiin ja varmistetaan, että myös paikallisyhteisö hyötyy matkailun kehittämisestä.

Kestävän matkailun kehittämisen yksi näkökulma on ympäristökasvatuksellinen. Kun matkailijat saavat elämyksiä ja kokemuksia luonnon monimuotoisuudesta ja kulttuuriympäristöistä, ympäristötietoisuus ja halu huolehtia ympäristöstä kasvavat. Arvokkaiden luonto- ja kulttuurikohteiden kokeminen ja niille pääsyn toteuttaminen kestävästi on senkin vuoksi tärkeää.

Kestävään matkailuun liittyvän **tiedon kerääminen sekä työkalujen ja seurannan kehittäminen** on tärkeää, jotta päätöksenteossa voidaan osoittaa luonnon- ja kulttuuriympäristön säilyttämisen taloudellinen kannattavuus sekä valita kestävyyttä tehokkaimmin edistäviä toimenpiteitä niin kansallisella ja alueellisella tasolla kuin yksittäisten yritystenkin toiminnassa. Mitattavat indikaattorit ja seuranta ovat välttämättömiä kestävyystavoitteiden toteutumiseksi käytännössä (Butler 1999). Matkailun kestävyuden mittaaminen paikallisesti on vaikeaa, eikä sille ole olemassa yhtä vakiintunutta tapaa tai menetelmää. Seurannan tulisi sisältää kullekin kohdealueelle soveltuvia ympäristöllisiä, sosiaalisia ja taloudellisia indikaattoreita. Näiden lisäksi voidaan käyttää avainindikaattoreista yhteenlaskettua indeksiä, joka mittaa kohdealueen matkailun kestävyuden tason kehitystä yhdellä luvulla (Torres-Delgado & Saarinen 2014). Paikallistason kestävyuden lisäksi tulee seurata matkailun laajempaa, globaalia kestävyyttä.

Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen matkailussa vaativat sekä globaaleja, kansallisia että paikallisia toimia. Matkailussa suurimmat hiilidioksidipäästöt tulevat liikkumisesta, etenkin lentomatkailusta. Hillintätoimet liittyvät siten erityisesti kestävämpiin liikkumismuotoihin, etäisyydellä mitattuna lyhyempiin matkoihin ja ajallisesti pidempiin oleskeluaikoihin kohteessa. Esimerkiksi ns. maata pitkin matkustamisen suosio on ilmastohuolen myötä kasvussa ja kysyntä kansainvälisille juna- ja bussiliikenteen matkailu- ja varauspalveluille lisääntyy. Lisäksi matkailurakennusten ja -palveluiden energiankäytön tehostaminen ja uusituvan energian osuuden kasvattaminen ovat osa hillintätoimia.

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen matkailussa tarkoittaa varautumista muun muassa lämpötilan nousuun, sääolosuhteiden epävakaisuuteen ja äärimmäisten sääilmiöiden yleistymiseen (tulvat, helteet jne.), talvikauden lyhenemiseen, lumen ja jään puutteeseen, merenpinnan nousuun, vesistöjen sinileväkukintojen yleistymiseen sekä eliöiden levinneisyyden muutoksiin kuten kalakantojen muutoksiin tai hyönteisten ja taudinaiheuttajien lisääntymiseen (mm. University of Cambridge 2014; CAFF 2017, 2019). Ilmastonmuutoksella voi olla myös rajattuja positiivisia vaikutuksia matkailuun etenkin Pohjois-Euroopassa ja Skandinaviassa, jos matkailuolot perinteisillä matkailualueilla heikkenevät kovien hellejaksojen tai lumivarmuuden vähenemisen myötä. Myös arktisella risteilymatkailulla on potentiaalia kasvaa merenjään vähetessä.

Suurimmalla osalla matkailuyrittäjistä tieto ilmastonmuutoksesta ja valmius sopeutumiseen ovat vähäisiä (Konu ym. 2017). Ilmastonmuutos tulisi integroida alueellisiin matkailustrategioihin ja varmistaa tiedon kulku paikallisista hillintä- ja sopeutumistoimista matkailuyrittäjille.

3 Tutkimuksen toteutus

3.1 Paikkatietoaineistot ja -analyysit

Pohjanlahden matkailun nykytilan kartoittamisessa hyödynnettiin erilaisia valtakunnallisia paikkatietoaineistoja. Tärkeimmät aineistolähteet olivat:

- Rakennus- ja huoneistorekisteri (RHR), pistemuotoinen aineisto kaikista Suomen rakennuksista
- Yhdyskuntarakenteen seurantatiedot (YKR), 250 m ruutupohjainen aineisto mm. vapaa-ajan asuntojen määrästä (SYKE ja Tilastokeskus)
- Lipas-aineisto, Jyväskylän yliopisto, viivamuotoinen aineisto ulkoilureiteistä sekä pistemäinen aineisto rantoihin ja vesiin liittyvistä urheilu- ja virkistyspaikoista
- Luonnonsuojelu- ja erämaa-alueet (Metsähallitus)
- Valtakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY), Museoviraston aineisto
- Suomen Purjehdus ja Veneily ry:n (SPV) jäsenseurojen venemäärä ja venesatamien palvelut sekä kaupunkien vuokraamat venepaikat

Matkailun kokonaiskuvan muodostamiseksi tarkat piste- ja ruutuaineistot yleistettiin Pohjanlahden rannikkoalueen 15 kilometrin säteellä kattavaan 10 x 10 kilometrin ruudukkoon, jonka pohjalta tehtiin erilaisia karttavisuaalisointeja.

Suomen Purjehdus ja Veneily ry:n (SPV) venesatamien palveluaineisto sisälsi yhteensä 41 erilaista palvelua satamissa tai niiden läheisyydessä. Satamapalveluiden saavutettavuustarkastelussa veneiden matkanopeus määriteltiin 10 solmuksi väylällä ja yli 10 m syvyisessä vedessä sekä viideksi solmuksi muualla.

3.2 Kysely Pohjanlahden alueen asiantuntijoille

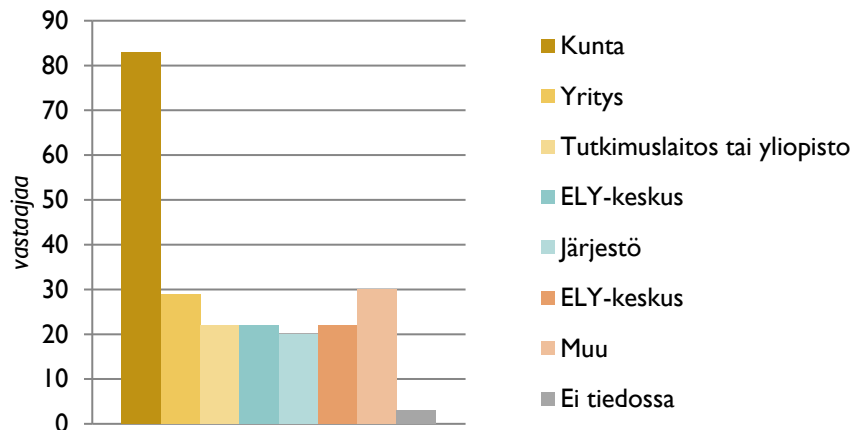
SYKE toteutti loppuvuonna 2018 kyselyn Pohjanlahden alueen matkailun kehittämisestä (liite 1). Kysely oli suunnattu alueen yrittäjille, kuntien, maakuntien liittojen ja ELY-keskusten toimijoille, yhdistyksille (esim. luonto-, metsästys- ja kalastusyhdistykset, kylätoimikunnat), sekä tutkijoille. Kyselyä levitettiin sähköpostitse sekä SmartSea-hankkeen internet-sivujen ja sidosryhmätilaisuuksien avulla. Kyselyn tavoitteena oli selvittää Pohjanlahden ympäristön matkailun ja vapaa-ajan asumisen kehittämistä ja kestävyyttä. Kysely sisälsi sekä monivalinta- ja vaihtoehtokysymyksiä että avoimia kysymyksiä. Lisäksi vastaajilta pyydettiin merkitsemään kartalle nykyisiä ja kehitettäviä matkailukohteita. Kyselyllä pyrittiin saamaan tietoa Pohjanlahden alueen toimijoiden näkemyksestä, siitä mitkä ovat alueen matkailun suurimmat haasteet ja miten haasteita voisi ratkaista. Kysely toteutettiin osallistavan paikkatiedon keräämisen mahdollistavalla digitaalisella Harava-työkalulla. Siihen pystyi vastaamaan suomeksi tai ruotsiksi.

Pohjanlahden ympäristö eli kyselyn kohdealue määritettiin vastaajille seuraavasti: ”Pohjanlahden ympäristöllä tarkoitetaan Pohjanlahden rannikko- ja vesialueiden lisäksi myös maa-alueita noin 15 kilometrin etäisyydellä rannikosta.” Kysely oli auki 18.9.–18.11.2018, ja siihen vastasi 237 henkilöä. Heistä suurin osa (N=217) vastasi myös kyselyn neljään kysymykseen, jossa pyydettiin merkitsemään kohteita kartalle.

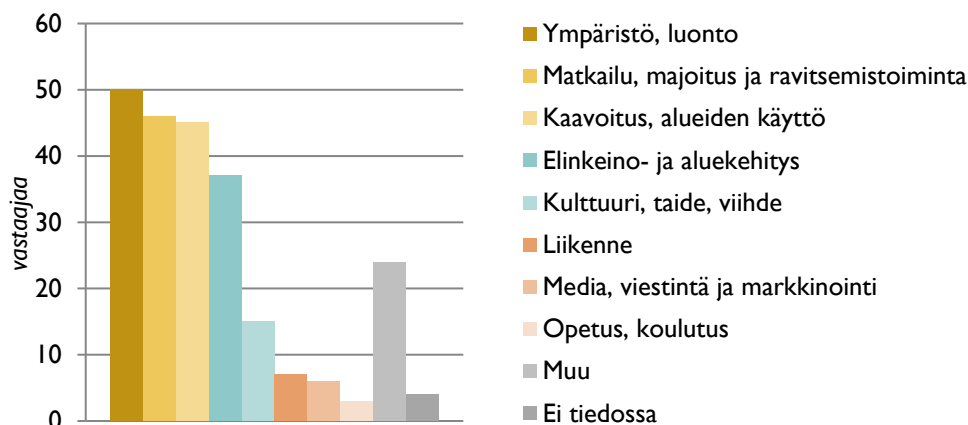
Suurin osa kyselyn vastaajista oli kuntien toimijoita (kuva 2). Luokkaan ”muu” sisältyi muun muassa alueellisia kehittämissyhtiöitä edustaneet vastaajat, mikä selittää luokan suuruutta. Vastaajien asiantuntemus edusti melko kattavasti eri toimialoja. Ympäristöalan asiantuntijoita oli vastaajissa eniten ja seuraavaksi eniten matkailun toimialan asiantuntijoita (kuva 3). Suurin osa vastaajista oli merkinnyt Oulun ja Vaasan seudun hyvin tuntemakseen alueeksi (kuva 4). Porin ja Rauman seudun oli merkinnyt 54

vastaajaa. 21 vastaajaa vastasi kyselyyn valtakunnallisesta näkökulmasta. Vastaajat saivat myös valita useamman alueen.

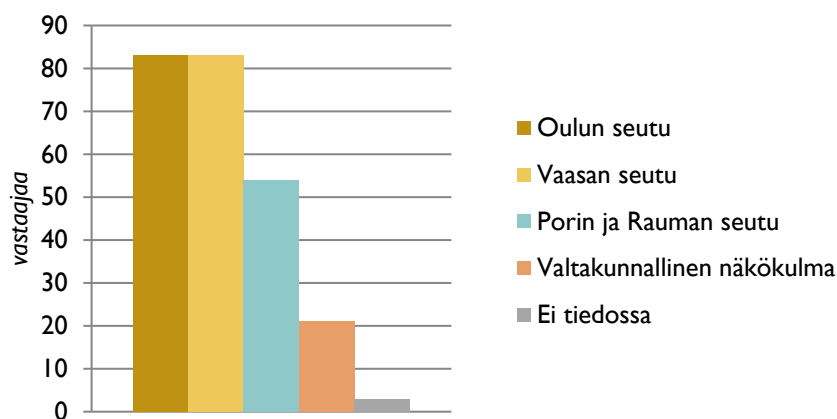
Karttapohjaisten kysymysten vastaukset olivat piste- ja alumuotoista paikkatietoa, joka yleistettiin 10 x 10 kilometrin ruudukkoon yhdistämällä kunkin ruudun alueelle osuvat havainnot. Karttavastauksista esitetään tässä raportissa ainoastaan sellaiset kohteet, jotka osuivat kyselyn saatteessa määritellylle alueelle Pohjanlahden ympäristöstä (ruudut, joiden keskipiste sijaitsee enintään 15 kilometrin päässä rantaviivasta).



Kuva 2. Vastaajien edustama organisaatio.



Kuva 3. Vastaajien edustama asiantuntemus.



Kuva 4. Vastaajien parhaiten tuntema maantieteellinen alue.

4 Pohjanlahden matkailun nykytila

4.1 Pohjanlahden rannikko matkailualueena

Pohjanlahden alueella ei ole suuria matkailukeskuksia, joissa matkailu olisi pääasiallinen alueidenkäyttömuoto ja elinkeino (vrt. Lapin laskettelukeskukset). Matkailuala tukeutuu Pohjanlahden alueella sen sijaan pienten ja paikallisten yritysten tuottamiin palveluihin sekä alueen luonto- ja kulttuuriympäristökohteiden hyödyntämiseen osana alan kehittämistä. Matkailusektori on palveluintensiivinen toimiala, jonka liikevaihto muodostuu pääasiassa tuotteiden ja palveluiden myynnistä. Katila ym. (2017) ovat tutkimuksessaan arvioineet meri- ja rannikkomatkailun työllistävän Pohjanlahden alueella kaikkiaan noin 100 henkeä vuosittain. Tähän lukuun on kuitenkin laskettu mukaan ainoastaan toimialat, joiden pääasiallinen kohderyhmä ovat matkailijat ja virkistyskäyttäjät. Näitä ovat esimerkiksi hotelli- ja majoitustoi-
minta, venevuokraus sekä erilaiset luontoretkeily- ja opastuspalvelut.

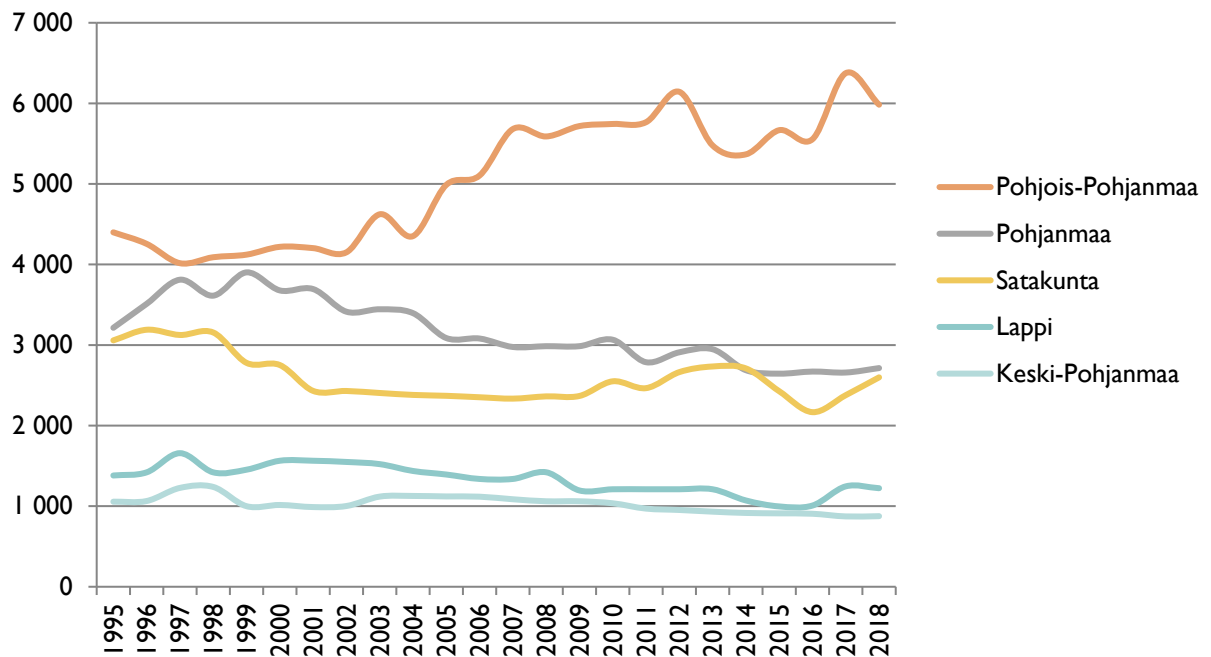
Varsinaisten matkailupalvelujen ohella matkailijat hyödyntävät laajasti Pohjanlahden alueen peruspalveluja, joiden ensisijainen käyttäjäryhmä ovat alueen asukkaat. Näitä peruspalveluja ovat esimerkiksi ruokakaupat, huoltoasemat ja kahvilat, joiden kuukausittainen liikevaihto voi erityisesti maaseudulla kasvaa merkittävästi lomakuukausien aikana (mm. Kauppila 2016). Matkailualan integroituminen alueen yleiseen palvelutarjontaan sekä pienten, osin sivutyönään matkailupalveluita tuottavien, yrittäjien suuri määrä tekee Pohjanlahden matkailualan aluetaloudellisen arvon määrittelystä haastavaa.

Taloudellisen arvon ohella matkailualaa on mahdollista tarkastella myös matkailun aluerakenteen näkökulmasta, jossa arvioidaan euromäärien sijaan matkailun kannalta merkittävien vetovoimatekijöiden (mm. luontoarvot, kulttuuriympäristöt, ulkoilualueet) sekä matkailua tukevien palveluiden (mm. hotellit, ravintolat, liikenne) sijoittumista sekä näiden muodostamia kokonaisuuksia (Uudenmaan liitto 2017; Ijäs 2018). Pohjanlahden alueella matkailu ei pääosin perustu erillisiin matkailukeskuksiin, vaan paikalliseen yhdyskuntarakenteeseen ja infrastruktuuriin. Täten se yhdistyy lähialueen asukkaiden virkistyskäyttöön. Esimerkiksi luontomatkailun kannalta merkittävät kohteet (mm. Yyteri, Merenkurkun UNESCO-alue, Selkämeren ja Perämeren kansallispuistot) ovat matkailun ohella merkittäviä myös paikallisen virkistyskäytön kannalta ja matkailuinfrastruktuuri (mm. luontopolut, opasteet) tukee osaltaan myös alueiden kestävästä virkistyskäytöstä.

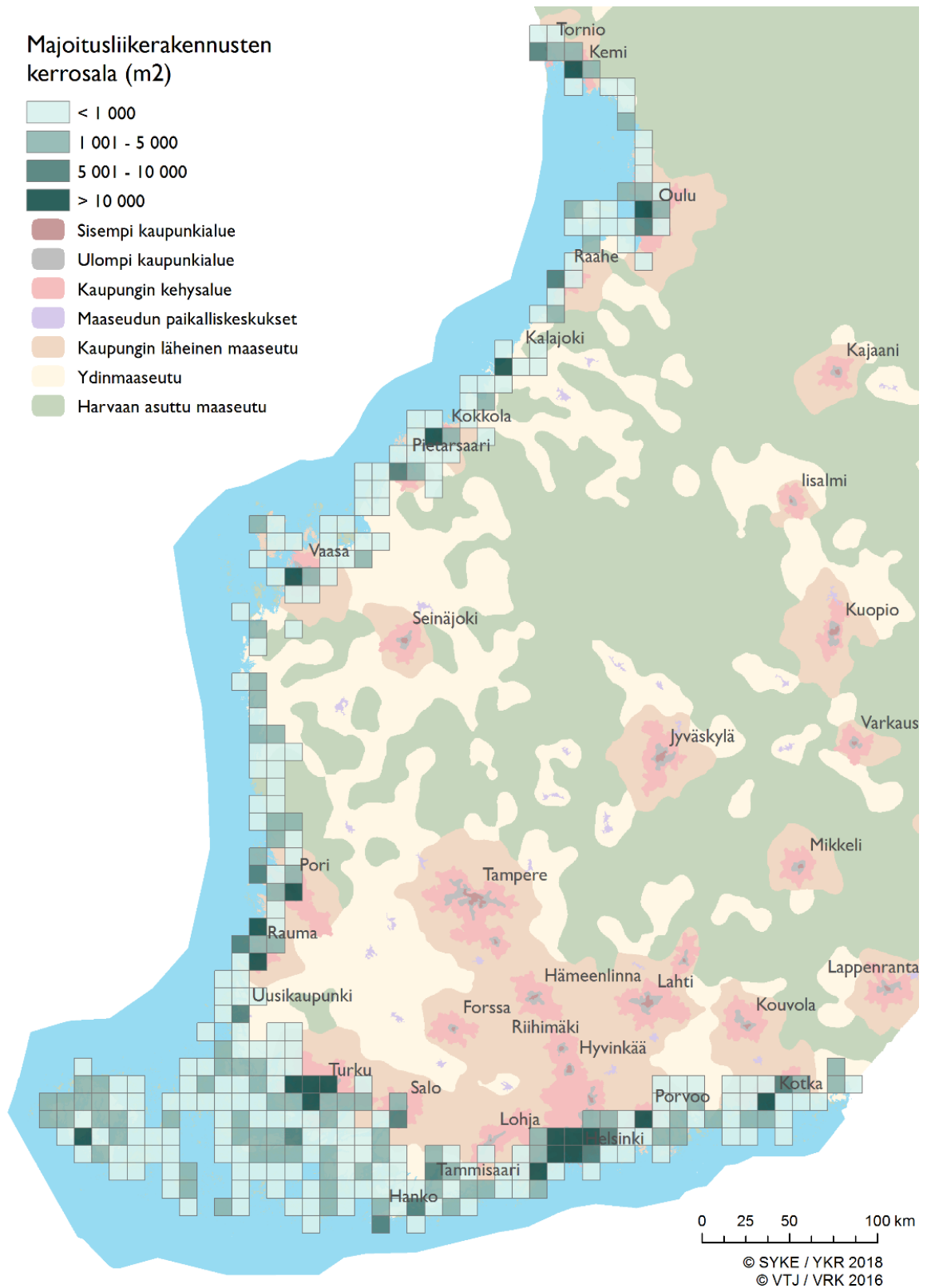
Pohjanlahden rannikkoalueella matkailun kannalta keskeisiksi kohderyhmiksi voidaan nostaa perinteisen matkailun ohella alueella asuvien ihmisten virkistyskäyttö, vapaa-ajan asukkaat ja veneilijät sekä lähimaakunnissa asuvien ihmisten alueelle tekemät päivämatkat. Varsinaisten matkailijoiden ohella vapaa-ajan asukkaat ja veneilijät hyödyntävät Pohjanlahden rannikolla laajasti samoja palveluita ja antavat näin lisäarvoa alueen yritystoiminnalle sekä kasvattavat luonto- ja kulttuurikohteiden kävijämääriä. Esimerkiksi Selkämeren kansallispuiston merellisten kohteiden kävijöistä tai saaristokuljetusten käyttäjistä suurin osa asuu alueen rannikkokunnissa (Rosu 2012; Uusiniitty-Kivimäki 2019) ja matkailupalvelut tarjoavat heille mahdollisuuden päästä nauttimaan meriluonnosta tai -maisemista.

Tilastokeskuksen majoitustilastojen mukaan majoitusliikkeiden kokonaismäärä Pohjanlahden rannikkokunnissa on ollut laskusuunnassa vuosina 1995–2018. Vuodepaikkojen määrä alueella näissä majoitusliikkeissä on pysynyt tasaisempaan. Pohjanlahden rannikkokunnissa on reilut 13 000 vuodepaikkaa, mikä on noin 8 % koko maan vuodepaikoista. Vuodepaikkojen määrä on ollut laskusuunnassa muualla paitsi Pohjois-Pohjanmaalla, jossa kasvua vuodepaikkojen määrässä on ollut etenkin Kalajoella ja Oulussa (kuva 5). Suurin osa tilastoiduista majoitusliikkeistä on hotelleja ja auki ympäri vuoden. Mukana on kuitenkin myös isompia vuokramökki- ja retkeilymajaliikkeitä sekä sähköpistokkeella varustettuja matkailuvaunupaikkoja. Monista kunnista majoitustilastot puuttuvat. Rakennus- ja huoneistorekisterin mukaan majoitusliikerakennuksia on eniten Pohjanlahden kaupunkiseutujen kuten, Oulun, Kemin, Kokkolan, Vaasan, Porin, Rauman keskusta-alueilla (kuva 6).

Pohjanlahden harvaan asutuilla alueilla majoitustarjonta perustuu hotelliketjujen ja suurien majoitusliikkeiden sijaan pieniin majoitusliikkeisiin ja maatilamatkailuyrityksiin, joiden majoituskapasiteetti rajautuu usein muutamisiin vuokramökkeihin tai vuokrattavana oleviin huoneisiin. Vaikka näiden majoitusliikkeiden kapasiteetti on pieni suhteessa suuriin hotelleihin, voi niiden merkitys erityisesti paikallisen matkailun kannalta olla merkittävä. Osa pienistä majoitusliikkeistä tai majoitusta tarjoavista yksiköistä puuttuu Tilastokeskuksen majoitustilastoista, mikä saattaa osin vääristää kuvaa todellisesta majoitustarjonnasta erityisesti harvaan asutuilla maatalousalueilla. Esimerkiksi Satakunnan rannikkokuntien majoituskapasiteetin arvioitiin nousevan yli 10 000 vuodepaikkaan, kun laskennassa huomioidaan Tilastokeskuksen tietojen ohella pienemmät majoitusyksiköt sekä esimerkiksi vain kesäaikaan tarjolla olevat majoitusvaihtoehdot (Ijäs 2018).

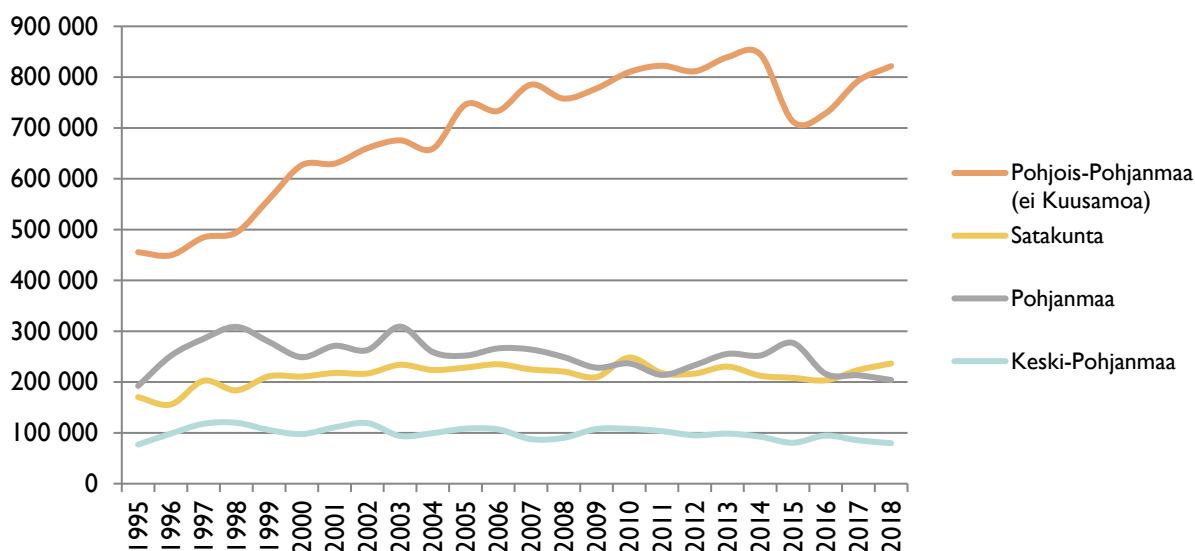


Kuva 5. Pohjanlahden rannalla sijaitsevien kuntien majoitusliikkeiden vuodepaikat maakunnittain vuosina 1995–2018. Lähde: Tilastokeskus. Sisältää vuodesta 2012 alkaen kaikki majoitusliikkeet, joissa on vähintään 20 vuodepaikkaa tai sähköpistokkeella varustettua matkailuvaunupaikkaa sekä retkeilymajat. Ennen vuotta 2012 sisältää kaikki majoitusliikkeet, joissa on vähintään 10 huonetta tai mökkiä. Joistakin kunnista tiedot puuttuvat.



Kuva 6. Majoitusliikerakennusten kerrosala Suomen rannikkoalueilla 10 x 10 km ruuduittain.

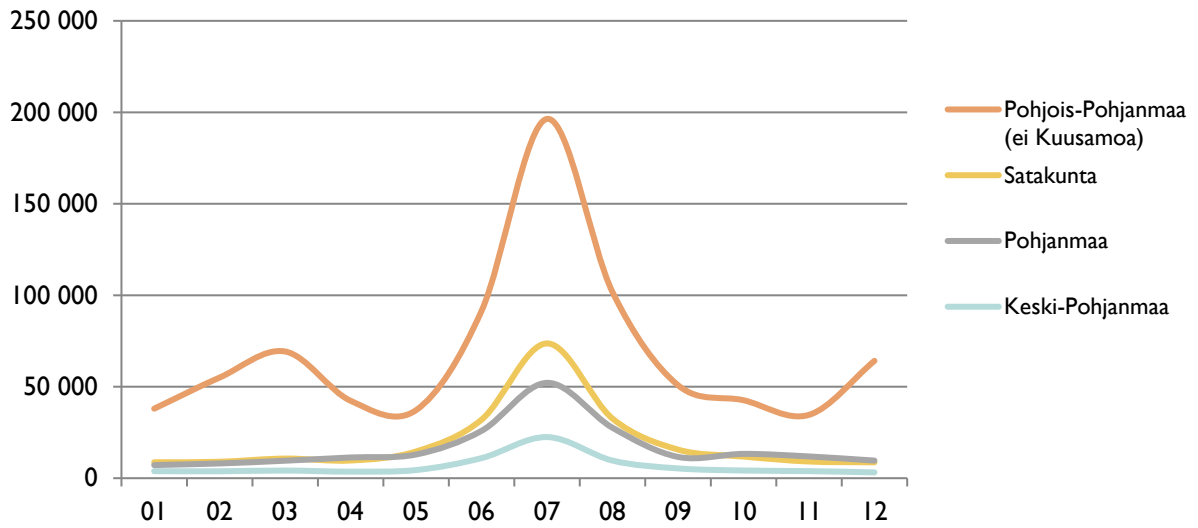
Satakunnan, Keski-Pohjanmaan ja Pohjanmaan vapaa-ajan yöpymisten määrä on pysynyt suunnilleen samalla tasolla vuodesta 1995 lähtien, mutta Pohjois-Pohjanmaan yöpymisten määrä on noussut (kuva 7). Visit Finlandin Rudolf-palvelu tarjoaa Tilastokeskuksen matkailututkimuksen tilastoja maakunnittain. Neljästä Pohjanlahden rannikkomaakunnasta poimittiin tiedot siten, että Pohjois-Pohjanmaa ei sisällä Kuusamoaa. Meri-Lappia sen sijaan ei saada eroteltua koko Lapin matkailusta.



Kuva 7. Vapaa-ajan yöpymisten määrän kehitys Pohjanlahden maakunnissa (pl. Lappi) 1995–2018. Pohjois-Pohjanmaan maakunnan tilastot ilman Kuusamoaa. Lähde: Tilastokeskus / Visit Finland, Rudolf-tietopalvelu. Tilasto pohjautuu Tilastokeskuksen majoitustilastoon, jonka tiedot kerätään kuukausittain majoitusliikkeiltä.

Pohjois-Pohjanmaa poikkeaa matkailun kausivaihtelussa muista maakunnista siten, että siellä on nähtävissä kesän matkailusesongin lisäksi myös joulun ja kevättalven matkailupiikki (kuva 8). Kaikissa Pohjanlahden maakunnissa kesä on silti selvästi voimakkain matkailusesonki, toisin kuin Lapissa. Matkailun kausiluonteisuuden ongelma vaihtelee eri puolilla Suomea. Lapissa sekä talvimatkailua tarjoavissa keskuksissa muualla Suomessa ongelmana on kesämatkailijoiden tavoittaminen. Järvi-Suomessa ja saaristossa puolestaan ongelmana on matkailukauden pidentäminen syksyyn, kevääseen ja talveen. Majoitustilaston mukaan rannikolla ja saaristossa vieraili vuoden 2019 kesäkaudella 2,2 miljoonaa matkailijaa ja talvikaudella 1,1 miljoonaa matkailijaa eli puolet kesäkauteen verrattuna (Visit Finland 2020). Ulkomaisten matkailijoiden määrissä kausierot ovat vielä suuremmat; Lappi ja Kuusamo vetävät talvikaudella enemmän matkailijoita kuin kesäkaudella, erityisesti ulkomaisia matkailijoita.

Vapaa-ajan matkojen osuus yöpymisistä on suurimmillaan Pohjois-Pohjanmaalla (65 %) ja pienimmillään Satakunnassa (53 %), kun koko maassa osuus on 65 % (Visit Finland 2020). Työmatkojen osuus on siis Satakunnassa kohtalaisen suuri, lähes puolet yöpymisistä. Kotimaisten matkailijoiden osuus yöpymisistä on kaikissa Pohjanlahden maakunnissa kohtalaisen korkea, suurimmillaan Keski-Pohjanmaalla (89 %) ja pienimmillään Pohjanmaalla (78 %), kun koko maassa osuus on 69 %.



Kuva 8. Vapaa-ajan yöpymisten määrän vaihtelu kuukausittain Pohjanlahden maakunnissa (pl. Lappi) vuonna 2018. Pohjois-Pohjanmaan maakunnan tilastot ilman Kuusamo. Lähde: Tilastokeskus/VisitFinland, Rudolf-tietopalvelu. Tilasto pohjautuu Tilastokeskuksen majoitustilastoon, jonka tiedot kerätään kuukausittain majoitusliikkeiltä.

Viime vuosina matkailun määrä ja majoituspalveluiden kysyntä on noussut koko maassa, etenkin ulkomaalaisten yöpymiset ovat lisääntyneet vuoden 2015 jälkeen. Pohjanlahden maakunnissa yöpymisten määrä on kasvanut lähinnä Pohjois-Pohjanmaalla, jossa suurin ulkomaalaisten matkailijoiden ryhmä on venäläiset, toisena brittiläiset ja kolmantena saksalaiset. Pohjois-Pohjanmaan yöpymistilastoissa näkyy kuitenkin Kuusamon ja muiden sisämaan kuntien talvimatkailun kasvu Lapin imussa. Pohjanmaalla ja Keski-Pohjanmaalla suurin ulkomaalaisryhmä on ruotsalaiset matkailijat, mitä selittää ruotsinkielisen rannikon vetovoima. Satakunnassa taas saksalaisia matkailijoita on eniten ja ruotsalaisia toiseksi eniten.

Suomalaisten kotimaan matkailun lisääntyminen näkyy paitsi majoitustilastoissa, myös Tilastokeskuksen matkailututkimuksessa sekä vapaa-aika-tutkimuksessa. Vapaa-aikatutkimuksen mukaan vuonna 2017 kotimaassa matkusti lähes 75 % vastaajista, minkä lisäksi noin puolet vietti vapaa-aikaa mökillä tai vapaa-ajan asunnolla ja 57 % lomaili sukulaisten tai tuttavien luona (Huomo 2019). Kotimaan matkailussa maksullisen majoituksen osuus on kasvanut.



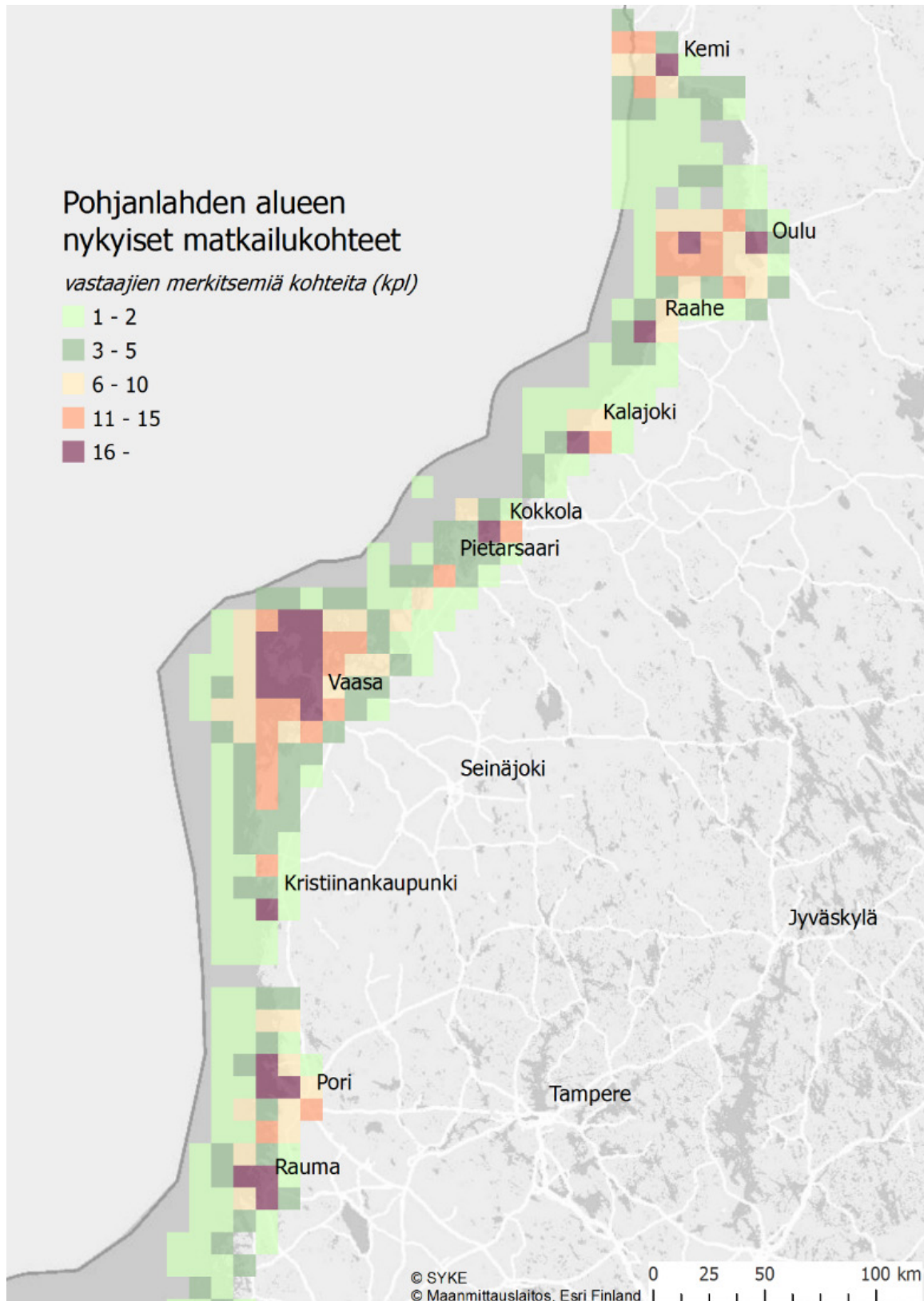
Kuva: Asko Ijäs, Ouraluoto.

4.2 Matkailun muodot

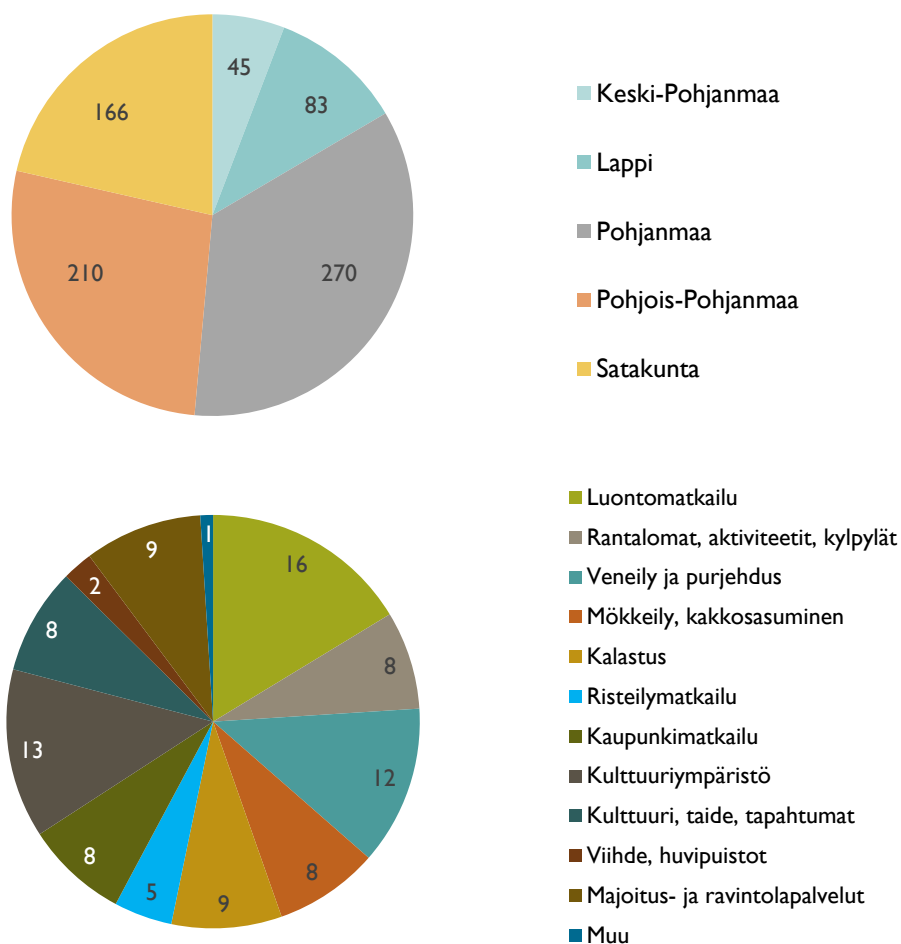
Tässä luvussa käsitellään Pohjanlahden alueen nykyisiä matkailukeskittymiä ja matkailun muotoja asiantuntijoille suunnatun karttakyselyn ja paikkatietoanalyysien perusteella. Kyselyn perusteella tunnistetut Pohjanlahden merkittävimmät matkailukeskittymät on esitetty kartalla kuvassa 9. Karttamerkintöjen perusteella ylivoimaisesti eniten matkailukohteita sijoittuu Vaasan seudulle. Myös Pohjanlahden muut kaupungit näkyvät kartalla matkailukohteiden keskittyminä (Rauma, Pori, Oulu, Kemi, Raahe, Kokkola). Kaupunkialueiden ulkopuolisia kohteita sijaitsee eniten Merenkurkun saaristossa, Hailuodossa sekä Kalajoella.

Maakunnittain tarkasteltuna nykyisiä matkailun kohteita sijaitsee kyselyn perusteella eniten Pohjanmaan (35 % merkinnöistä) ja Pohjois-Pohjanmaan maakunnissa (27 %) (kuva 10). Matkailun muodoista tunnistettiin eniten luontomatkailun (16 %), kulttuuriympäristön (13 %), veneilyn ja purjehduksen (12 %) kohteita. Muiden matkailutyyppeiden osalta kohteita tunnistettiin melko saman verran. Maakunnittain tarkasteltuna eri matkailutyyppeiden kohteiden jakaumassa oli vain pieniä eroavaisuuksia (kuva 11).

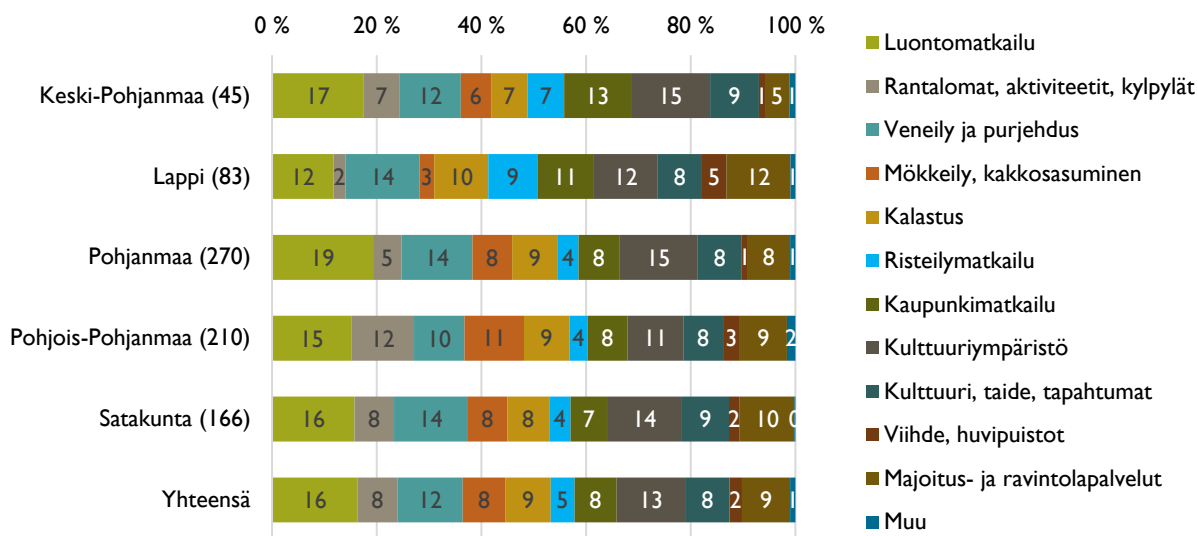
Kun tarkastellaan matkailumuotojen monipuolisuutta Pohjanlahden alueella, monipuolisimmat matkailun keskittymät sijaitsevat niin ikään Pohjanlahden kaupunkien ympäristössä, erityisesti Vaasan seudulla (kuva 12). Analyysi kertoo siitä, että nämä alueet ovat alueiden asiantuntijoiden näkemysten mukaan erityyppisten matkailumuotojen keskittymiä. Pohjanlahdelle tyypillinen pienimuotoinen matkailu (ns. niche-matkailu) ei välttämättä tarvitse kehittyäkseen monen eri matkailun muotojen läsnäoloa alueella, mutta samalla alueella sijaitsevien erityyppisten matkailun toimijoiden läsnäolo voi lisätä alueen houkuttelevuutta kokonaisuutena.



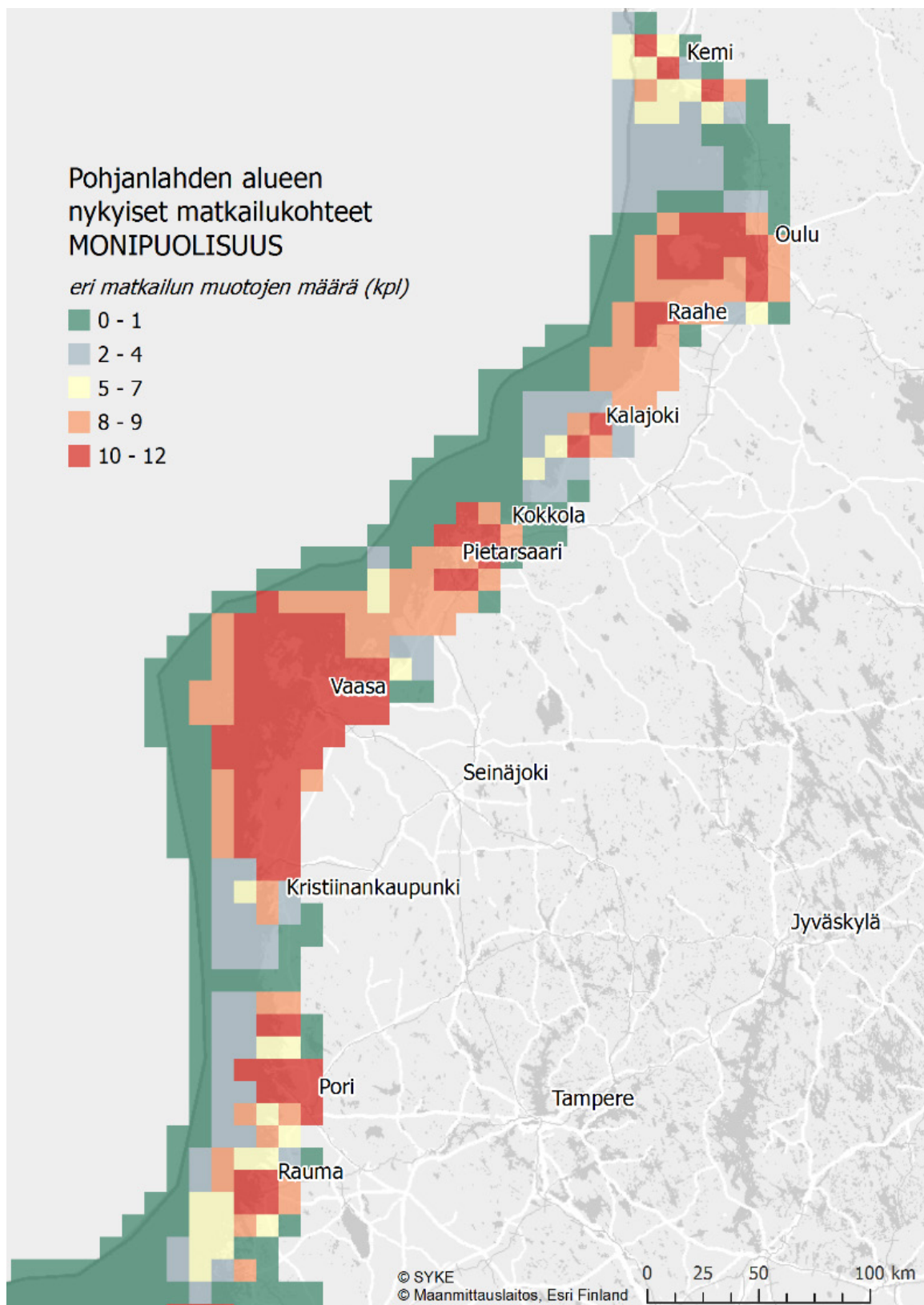
Kuva 9. Pohjanlahden alueen nykyiset matkailukeskittymät asiantuntijakyselyn perusteella. Vastaajien karttamerkinntät on yleistetty 10 x 10 kilometrin ruutuihin. Mukana ovat sekä vastaajien rajaamat alueet että pistemäiset kohteet.



Kuva 10. Ylhäällä matkailukyselyjen nykyisten matkailukohteiden karttamerkintöjen jakautuminen Pohjanlahden maakunnittain (kpl) ja alhaalla karttamerkinnät matkailutyypeittäin jaoteltuna (%). Yksittäinen kohde voi edustaa useaa matkailun tyyppiä.



Kuva 11. Karttamerkintöjen jakautuminen eri matkailun muotoihin eri maakuntien alueella. Suluissa oleva luku kertoo karttamerkintöjen lukumäärän ko. maakunnassa ja kuvaajan palkeissa näkyvät luvut kunkin matkailutyyppin prosenttiosuuden karttamerkintöihin liitetystä soveltuvista matkailumuodoista. Yksittäinen kohde voi edustaa useaa matkailun muotoa.



Kuva 12. Pohjanlahden alueen matkailualueiden monipuolisuus asiantuntijoiden karttamerkintöjen perusteella. Kartan sisältämät matkailutyypit on eritelty esimerkiksi kuvassa 11.

4.2.1 Luontomatkailu

Luontomatkailu on käsitteenä hyvin laaja ja siihen voidaan määritelmästä riippuen sisällyttää laaja joukko luonnossa harjoitettavia toimintoja ja aktiviteetteja, kuten mm. retkeily, vaeltaminen, kalastus tai lintujen tarkkailu. Matkailun edistämiskeskus on arvioinut, että noin kolmasosa kansainvälisistä matkailijoista osallistuu ulkoiluaktiviteetteihin (Matkailun edistämiskeskus 2010). Luontomatkailu perustuu lähtökohtaisesti alueen luonnosta nauttimiseen ja arvokkaiden luontokohteiden säilyttämiseen. Toisaalta, vaikka luontomatkailu pyrkii yleisesti kunnioittamaan alueen luontoa, matkailijamäärien kasvu ja matkailupalvelujen kehittäminen voivat vaikuttaa haitallisesti sen nykytilaan esimerkiksi ihmistoiminnasta aiheutuvien häiriötekijöiden, maanpinnan kulumisen tai hallitsemattoman rakentamisen kautta (UNEP 2009).

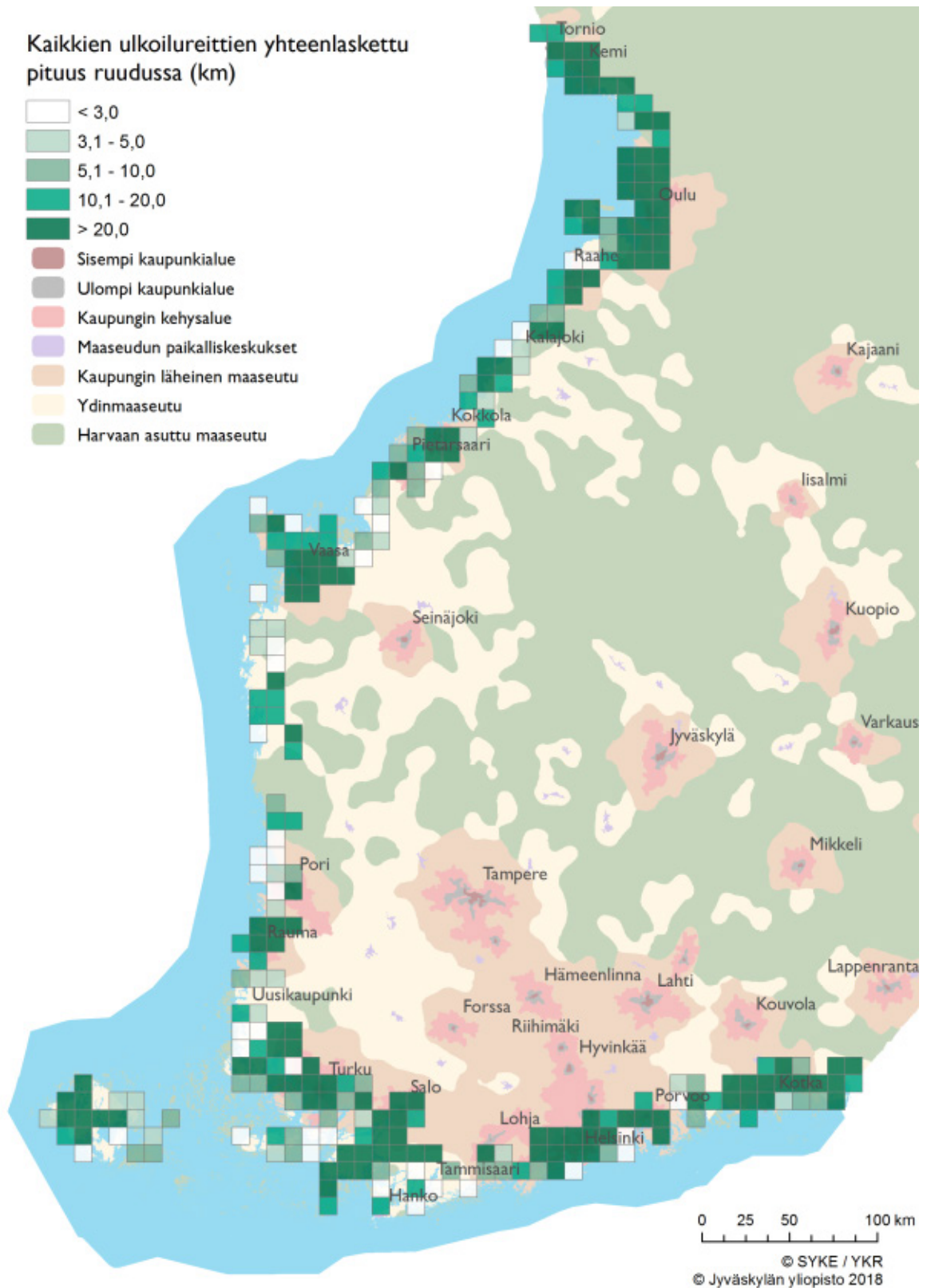
Pohjanlahti muodostaa ekologisesti ja maisemallisesti monimuotoisen kokonaisuuden, jolle on ominaista erityisesti luonnon ominaispiirteiden ja lajiston muuttuminen siirryttäessä Selkämeren eteläosista Perämeren pohjoisosiin sekä jääkauden jälkeinen maankohoaminen ja sen vaikutus alueen lajistoon ja ekosysteemeihin. Luonnon ominaispiirteiden vaihtelevuudesta johtuen myös matkailun keskeiset vetovoimatekijät sekä matkailijoita houkuttelevien kohteiden ominaispiirteet vaihtelevat Pohjanlahden sisällä. Pohjanlahden rannikon maakunnallisia ominaispiirteitä on osaltaan pyritty tuomaan esiin sekä alueellisten luontokohteiden markkinoinnissa sekä maakunnallisissa matkailustrategioissa.

Pohjanlahden luontomatkailukohteet voidaan sijaintinsa suhteen jakaa rannikko- ja saaristokohteisiin, jotka poikkeavat saavutettavuutensa ja edelleen kävijämääriensä suhteen merkittävästi toisistaan. Valtaosa Pohjanlahden alueen suosituimmista luontokohteista sijoittuu joko mantereelle (mm. Yyteri, Liminganlahti, Vattajanniemi) tai niihin on olemassa jatkuva kulkuyhteys (mm. Raippaluoto, Hailuoto). Helppo saavutettavuus mahdollistaa hyvinkin lyhyet vierailut näillä kohteilla. Merikohteiden matkailu- ja virkistyskäyttöä rajoittavat sen sijaan heikot kulkuyhteydet. Säännöllinen lautta- tai lossiliikenne rajautuu Pohjanlahden alueella nykyisin mantereen ja Hailuodon välille, kun taas muilla saaristokohteilla saaristoliikenne perustuu ensisijaisesti matkailupalveluyrittäjien tarjoamiin liikennöintipalveluihin.

Pohjanlahden luonnon erityispiirre on maankohoaminen. Kohoaminen on voimakkainta Perämeren alueella Vaasan ja Oulun välisellä alueella, jossa kohoamista tapahtuu vielä n. 100–200 metriä ennen kuin maankuori on saavuttanut jäätiköitymistä edeltäneen asemansa. Nykyään maa kohoaa 8–9 mm vuodessa, eli kestää vielä vähintään 10 000 vuotta ennen kuin prosessi päättyy. Merenkurkun alueella saariston pinta-ala kasvaa yhden neliökilometrin vuosittain. Tämä tarkoittaa sitä, että Perämeri muuttuu jälleen järveksi muutaman tuhannen vuoden kuluttua (Poutanen & Steffen 2014). Merenkurkun saaristo on Suomen ainoa luontokohde UNESCO:n maailmanperintöluettelossa.






Luontomatkailua voidaan tukea ja sen negatiivisia luontovaikutuksia vähentää erilaisilla rakenteilla kuten reiteillä, opasteilla, taukopaikoilla, lintutorneilla ja näköalatasanteilla. Esimerkiksi opastetut reitit ohjaavat matkailijoiden kulkua maastossa, mikä vähentää luonnon kulumista edistäen samalla luontokohteiden saavutettavuutta. Kuvassa 13 on esitetty erityyppisten ulkoilureittien määrä Suomen rannikkoalueilla 10 kilometrin ruuduittain. Kartan mukaan ulkoilureittejä sijaitsee paljon Suomenlahden rannikon lisäksi muun muassa Oulun seudulla sekä Meri-Lapissa. Myös Vaasan ja Rauman seudut erottuvat ympäristöstään ulkoilureittien korkeassa määrässä. Pohjanlahden rannikkoalueella sijaitsee myös paljon luonnonsuojelualueita sekä Perämeren ja Selkämeren kansallispuistot (kuva 14). Merkittävät luontotarvot tekevät alueista myös matkailun näkökulmasta houkuttelevia. Siksi näiden alueiden luontomatkailun kehittämisessä on erityisen tärkeää huomioida luontovaikutukset.

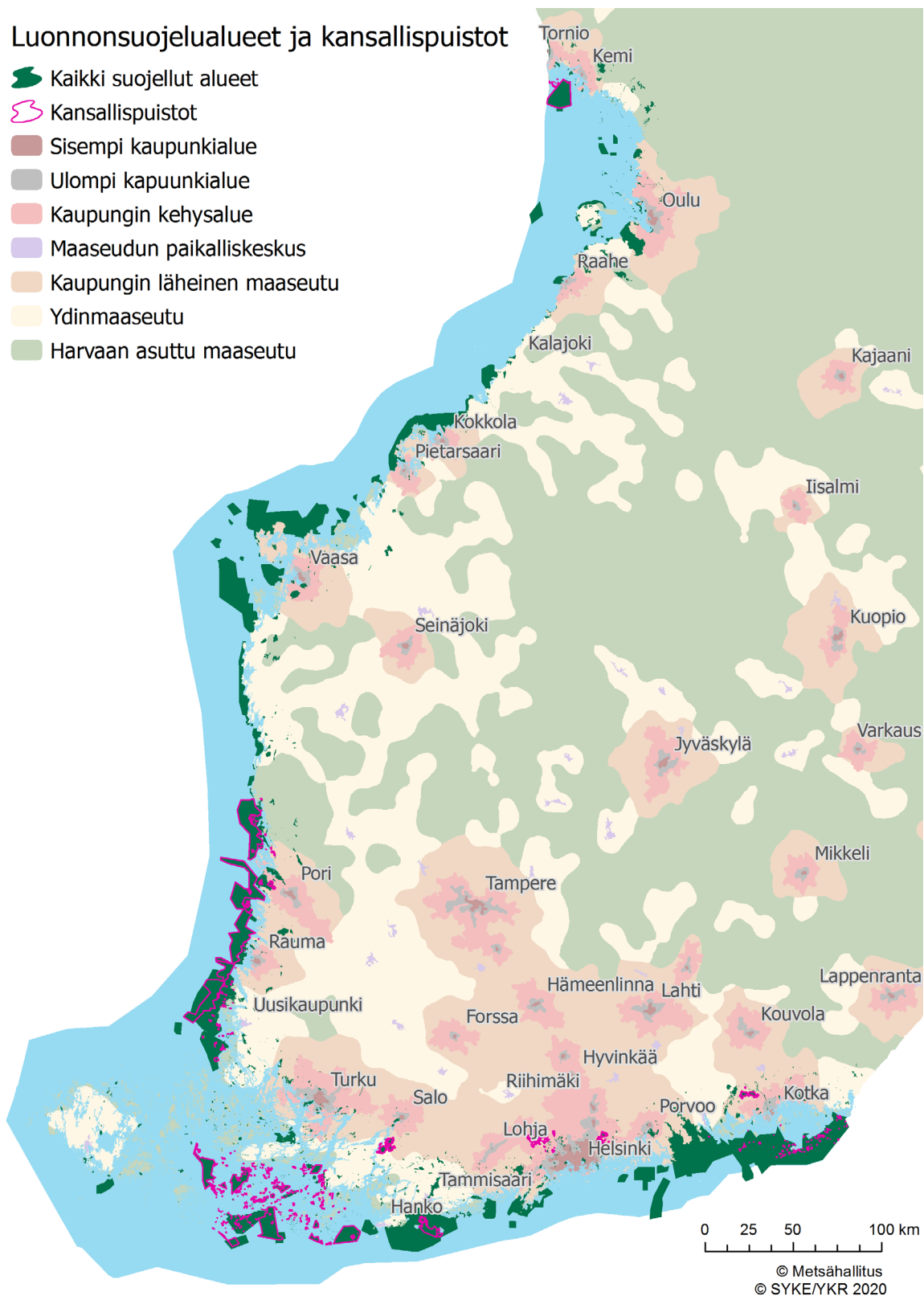
Luontomatkailu tunnistettiin soveltuvaksi matkailun muodoksi yhteensä 329:n eri matkailukohteen karttamerkinnässä. Näistä ylivoimaisesti suurin osa kohdistui Vaasan seudulle ja erityisesti Merenkurkun saaristoon (kuva 15). Tämä alue näyttääkin asiantuntijoiden näkemyksen mukaan olevan luontomatkailun kannalta merkittävin laaja-alainen luontomatkailun keskittymä Pohjanlahden ympäristössä. Kaksi muuta yli 15 luontomatkailuun soveltuvaa kohdemerkintää saaneet alueet ovat Hailuoto ja Yyteri. Vähintään yksittäisiä luontomatkailuun soveltuvia alueita tai kohteita sijaitsee kuitenkin lähes koko Pohjanlahden rannikkoalueen pituudelta karttamerkintöjen perusteella.



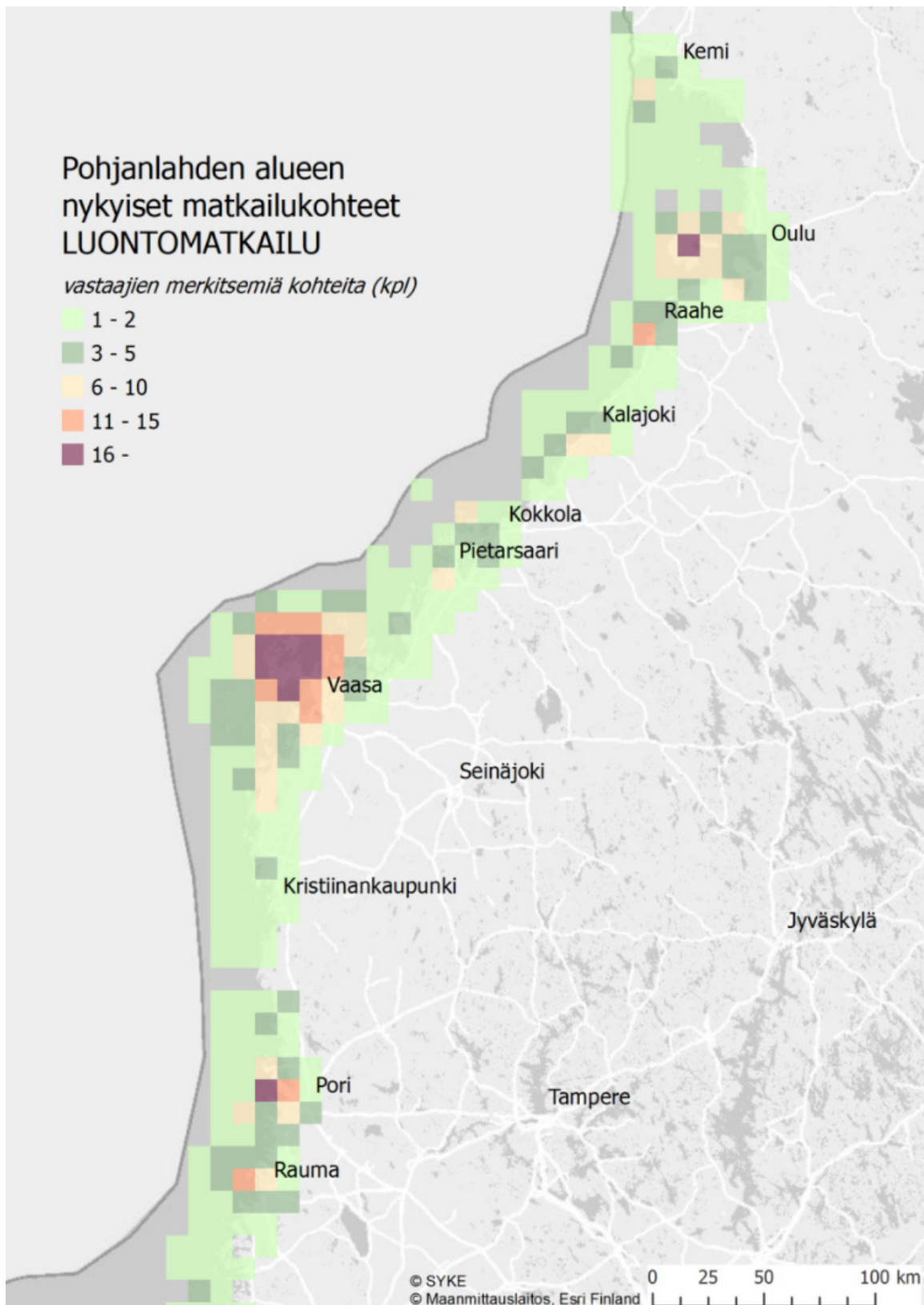
Kuva 13. Ulkoilureittien määrän vaihtelu Suomen rannikkoalueilla. Lähde: Lipas-aineisto, Jyväskylän yliopisto 2018.

Luonnonsuojelualueet ja kansallispuistot

-  Kaikki suojellut alueet
-  Kansallispuistot
-  Sisempi kaupunkialue
-  Ulompi kapuunkialue
-  Kaupungin kehysalue
-  Maaseudun paikalliskeskus
-  Kaupungin läheinen maaseutu
-  Ydinmaaseutu
-  Harvaan asuttu maaseutu



Kuva 14. Kaikkien luonnonsuojelualueiden ja kansallispuistojen sijainti Suomen rannikkoalueilla.



Kuva 15. Pohjanlahden alueen nykyiset luontomatkailun kohteet kyselyn perusteella yhteenlaskettuna 10 x 10 km ruutuihin.



Kuva: Anna Strandell, Oulu.

4.2.2 Kaupunki- ja kulttuurimatkailu

Tutkimusalueella sijaitsee kahdeksan vähintään 15 000 tuhannen asukkaan toiminnallista kaupunkiseutua, jotka ovat etelästä pohjoiseen lueteltuna Rauman, Porin, Vaasan, Pietarsaaren, Kokkolan, Raahen, Oulun ja Kemi-Tornion kaupunkiseudut. Kaupunkialueilla matkailun vetovoima perustuu erilaisille palveluille, joita ovat esimerkiksi kulttuuripalvelut ja tapahtumat (teatterit, konserttitalit, museot ja taidegalleriat, kirkot, kappelit, festivaalit jne.), hotellit ja muut majoituspalvelut, ravintolat, tavaratalot ja kauppakeskukset ja urheilupalvelut. Myös elävä jalankulkupainotteinen kaupungin keskusta-alue, jossa on historiallista kerrostuneisuutta, toimii matkailun vetovoimatekijänä (esim. UNESCO:n maailmaperintökohde Vanha Rauma).

Paikallisia ominaispiirteitä, joita hyödynnetään kaupunki- ja kulttuurimatkailijoiden houkuttelemiseksi, voivat Oulussa esimerkiksi olla museot, musiikkikulttuuri, terva ja teknologia, Vaasassa museot, urheilu ja Merenkurkun saaristo, Porissa musiikki, urheilu ja Yyterin alue, Raumalla Vanha Rauma, purjelaivat, pitsi, saaristo ja urheilu. Kaupungit, joissa keskusta-alue rajautuu merenrantaan, meren läheisyydellä on kaupunkimatkailullekin brändiarvoa. Mereen tukeutuvaa kaupunkimatkailua edustavat myös erilaiset merimuseot, joita on Pohjanlahden kaupungeista Oulussa, Vaasassa, Kristiinankaupungissa ja Raumalla. Suurin osa Pohjanlahden kaupunkimatkailuun soveltuvista kohteista sijaitsee asiantuntijakyselyinkin perusteella odotetusti kaupunkien keskustaajamien alueella, jossa on kaupunkimatkailua tukevia palveluja ja toimintoja (kuva 17). Oulun ja Vaasan keskustaajamat keräsivät eniten kaupunkimatkailun kohdemerkintöjä. Kaupunkimatkailu keräsi yhteensä 162 karttamerkintää.

Valtakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt mahdollistavat monenlaista kulttuuriympäristöihin perustuvaa matkailua (kuva 16). Matkailukohteina tunnetut kulttuuriympäristöt ovat usein kansallismaisemia, maisemanhoitoalueita tai suojeltuja alueita, kuten kansallispuistoja (mm. Konu ym. 2017). Pohjanlahden ympäristössä mereiset rakennetun kulttuuriympäristön kohteet ovat esimerkiksi maaseudun kulttuurimaisemia, saaristokylä tai -kirkkoja, matkailukäyttöön otettuja majakoita, linakkeita tai luotsiasemia. Vesiliikennettä varten tehdyt rakenteet, kuten kanavat, majakat, satamat sekä retket ja kävelyt, jotka liittyvät esimerkiksi muinaisjäänöksiin, menneisyyden maisemiin tai perinnetuottopeihin ovat esimerkkejä mereen liittyvästä matkailutoiminnasta.

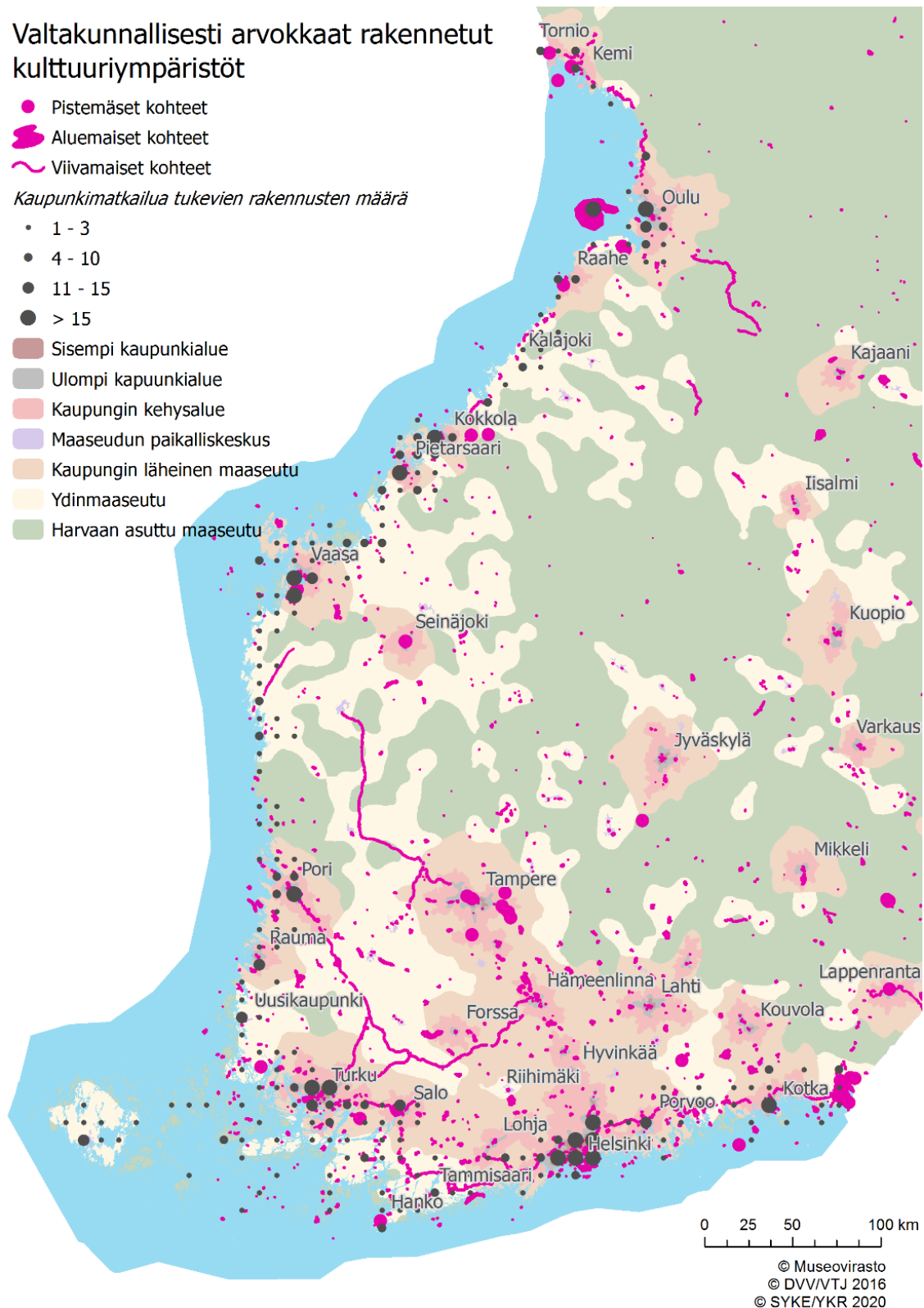
Valtakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt

- Pistemäiset kohteet
- Aluemaiset kohteet
- ~ Viivamaiset kohteet

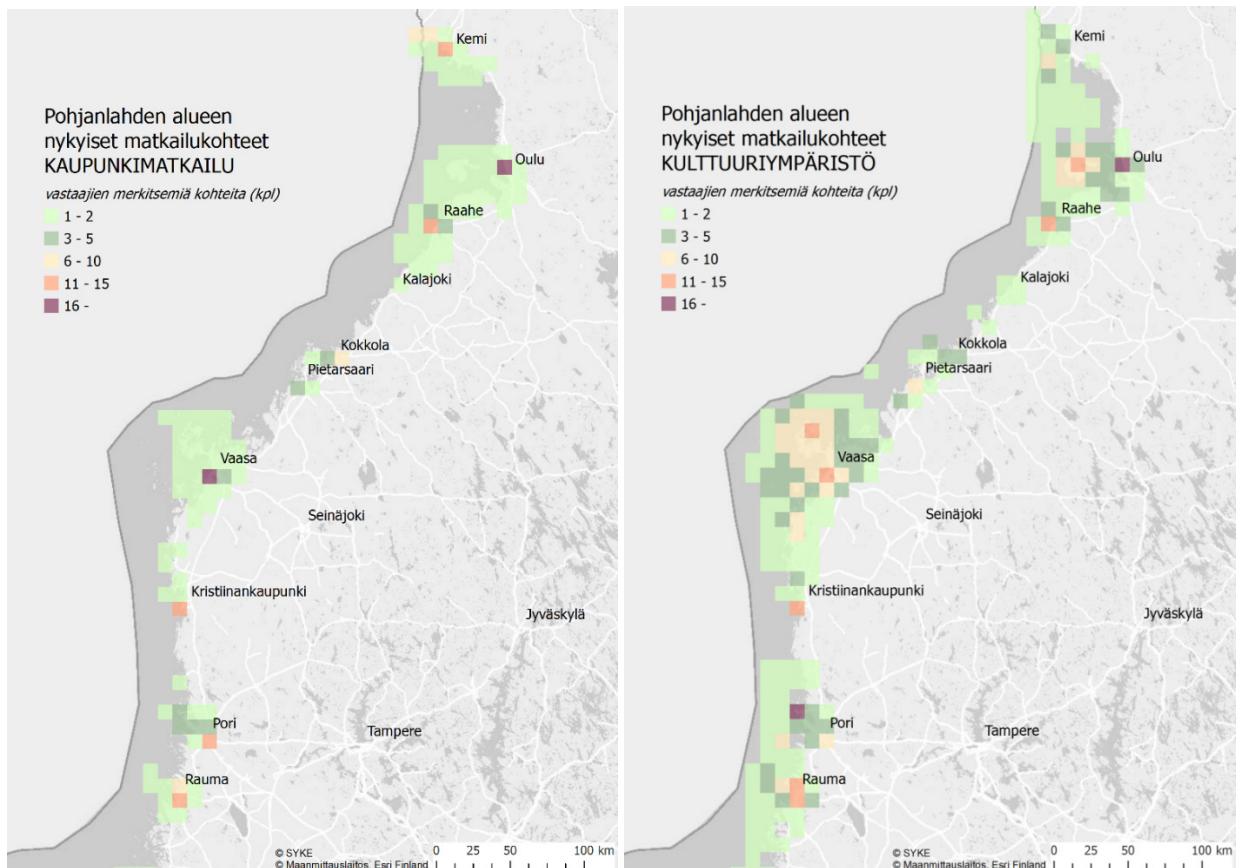
Kaupunkimatkailua tukevien rakennusten määrä

- 1 - 3
- 4 - 10
- 11 - 15
- > 15

- Sisempi kaupunkialue
- Ulompi kapuunkialue
- Kaupungin kehysalue
- Maaseudun paikalliskeskus
- Kaupungin läheinen maaseutu
- Ydinmaaseutu
- Harvaan asuttu maaseutu



Kuva 16. Valtakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt sekä kaupunki- ja kulttuurimatkailua tukevien palveluiden rakennuskanta Suomen rannikkoalueilla. Kaupunki- ja kulttuurimatkailua tukevaan rakennuskantaa on luettu mukaan teatterit, ooppera-, konserti- ja kongressitalot, elokuvateatterit, museot ja taidegalleriat, näyttelyhallit, kirkot, kappelit, luostarit ja rukoushuoneet, hotellit ja muut majointuspalvelut, ravintolat, liike- ja tavaratalot, kauppakeskukset, jäähallit, uimahallit, monitoimihallit ja muut urheiluhallit.



Kuva 17. Pohjanlahden alueen nykyiset kaupunkimatkailun (vasemmalla) ja kulttuuriympäristökohteet (oikealla) kyselyn perusteella yhteenlaskettuna 10 x 10 km ruutuihin.

Asiantuntijakyselyssä vastaajien merkitsemistä matkailukohteista 267 edusti kulttuuriympäristömatkailuun soveltuvaa matkailukohdetta (kuva 17). Tämä oli toiseksi eniten merkintöjä kerännyt matkailun muoto Pohjanlahden alueella luontomatkailun jälkeen. Kulttuuriympäristöön tukeutuvan matkailun kohteet jakautuvat alueellisesti tasaisemmin kuin kaupunkimatkailu. Alueellisina kulttuuriympäristön matkailukohteiden keskittyminä erottuvat esimerkiksi Hailuoto, Oulujoen suistoalueen historiallinen kokonaisuus, Vaasassa Raippaluoto ja Björkön kylämaisema sekä keskustan alue, Raahen keskustaajama sekä Porin Reposaaari.

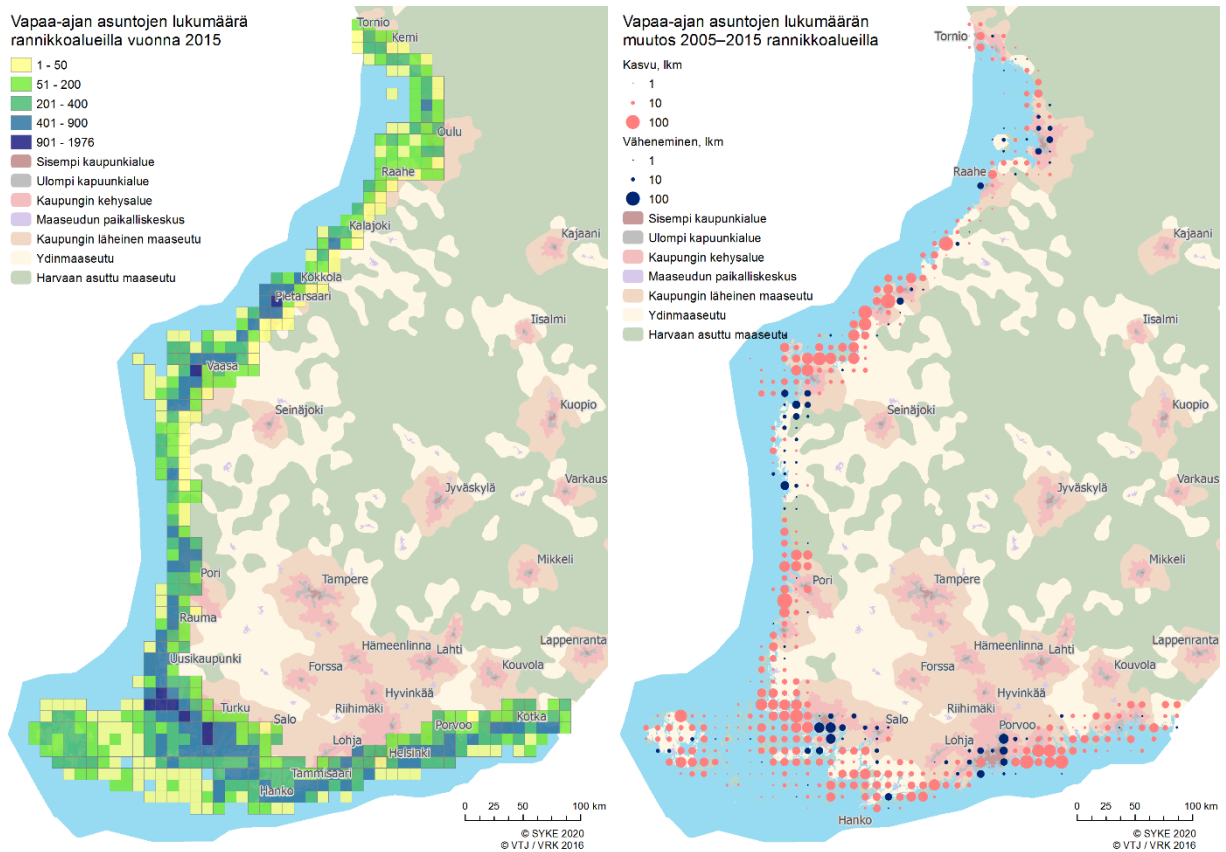
4.2.3 Vapaa-ajan asuminen

Merenrannikolla saaristot houkuttelevat eniten vapaa-ajan asutusta. Ne tarjoavat runsaasti omarantaisia tontteja, kauniita maisemia, monipuolista kasvillisuutta ja linnustoa, veneily- ja kalastusmahdollisuuksia sekä erityisesti suojaa tuulelta ja myrskyiltä. Pohjanlahdella saaristoa on suhteellisen vähän verrattuna esimerkiksi saaristomereen. Pohjanlahden mökkirikikaimmat alueet sijaitsevatkin saaristoisimmilla alueilla Pietarsaaren ja Kokkolan välisellä alueella, Vaasan edustalla (ml. Raippaluoto) sekä Uudenkaupungin edustalla. Oulun Hailuodossa sen sijaan on suhteellisesti vähemmän vapaa-ajan asuntoja. Myös suojaiset merenlahdet, esimerkiksi Porin pohjoispuolella, ovat pitkälti vapaa-ajan asumisen käytössä. Yksittäiset arvokkaat luonnonkohteet, kuten Kalajoen hiekkasärkät, houkuttelevat myös vapaa-ajan asukkaita. Rannikolla ja saaristossa vapaa-ajan asuntoja onkin enemmän kuin vakituksia asuntoja (Vesala ym. 2015).

Kesä mökkikanta kasvaa koko maassa muutamalla tuhannella mökillä vuodessa (Tilastokeskus 2020). Eniten vapaa-ajan asuntoja rakennetaan Lapissa, Järvi-Suomessa ja Varsinais-Suomessa.

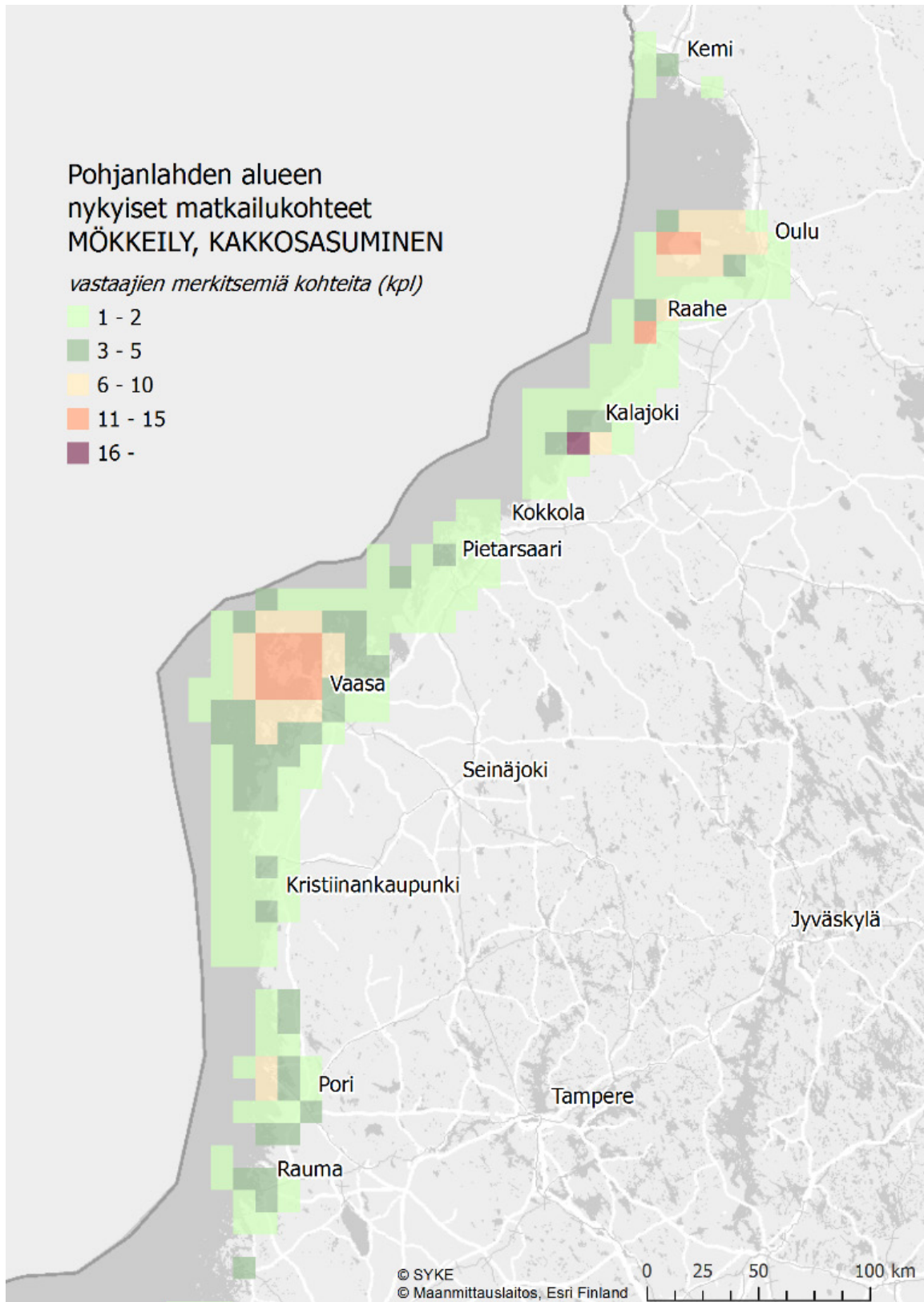
Pohjanlahden alueella uusia vapaa-ajan asuntoja on viimeisen kymmenen vuoden aikana rakennettu eniten Pohjanmaan rannikolle Vaasan ja Kalajoen välille (kuva 18). Myös Porin ympäristössä on kasvavia mökkialueita. Yksittäisinä kasvualueina erottuvat 2000-luvun loma-asuntomessualueet: Pori 2008 ja Kalajoki 2014 (Vesala ym. 2015). Vaasan ja Uudenkaupungin välille suuntautuu mökkimatkoja myös suurilta kaupunkiseuduilta kuten Tampereelta ja pääkaupunkiseudulta (Vesala ym. 2015). Vapaa-ajan asuntojen väheneminen joillakin alueilla johtuu muun muassa käyttötarkoituksen muutoksista vakituisiksi asunnoiksi sekä purkamisesta muun rakentamisen alta, joissain tapauksissa myös rekisterivirheistä.

Pohjanlahden rannikolla varsinkin Oulun ympäristössä vapaa-ajan asuntoja on vähän eikä sinne ole 2000-luvulla juuri rakennettu uusia vapaa-ajan asuntoja. Oululaisten mökkimatkat suuntautuvat enemmän sisämaahan, Oulun lähialueiden lisäksi mm. Pudasjärvelle, Kuusamoon, Kainuuseen ja Lappiin (Vesala 2015). Perämeren rannikko koetaan tuuliseksi ja kylmäksi kun suojaavaa saaristoa ei ole, ja lisäksi mökkimatkojen suuntautumiseen vaikuttavat oululaisten sukujuuret ja lähtömuuttoalueet. Perämeren rantakiinteistöjä häiritsee myös maankohoaminen, minkä seurauksena rantavedet madaltuvat ja rantaviiva siirtyy jatkuvasti kauemmas merelle. Tästä aiheutuu haasteita rantakiinteistöille (mm. Svets & Åkerlund 2018): mökkirannoilla täytyy tehdä ruoppauksia uimista tai veneilyä varten, venevalkamat jäävät kuivalle maalle ja niitä täytyy siirtää, muodostuva vesijättömaa täytyy lunastaa tai jakaa, kalastuspaikat muuttuvat ja jokien virtaus hidastuu ja aiheuttaa tulvimista.



Kuva 18. Vapaa-ajan asuntojen määrä 15 km etäisyysvyöhykkeellä merenrannikosta 10 km x 10 km ruuduissa vuonna 2015 sekä muutos vuosivälillä 2005–2015.

Asiantuntijoille suunnatussa kyselyssä vapaa-ajan asumisen nykyisiä alueita tunnistettiin 165 kartamerkin verran (kuva 19). Merkinnot hajautuivat melko hajanaisesti Pohjanlahden rannikkoalueelle, mutta suurimpana yksittäisenä keskittymänä erottuu Kalajoen hiekkasärkät. Muita tärkeitä nykyisiä kohteita vapaa-ajan asumiseen ovat Raippaluoto, Hailuoto sekä Raahen saaristo.



Kuva 19. Pohjanlahden alueen nykyiset vapaa-ajan asumisen kohteet kyselyn perusteella yhteensä laskettuna 10 x 10 km ruutuihin.

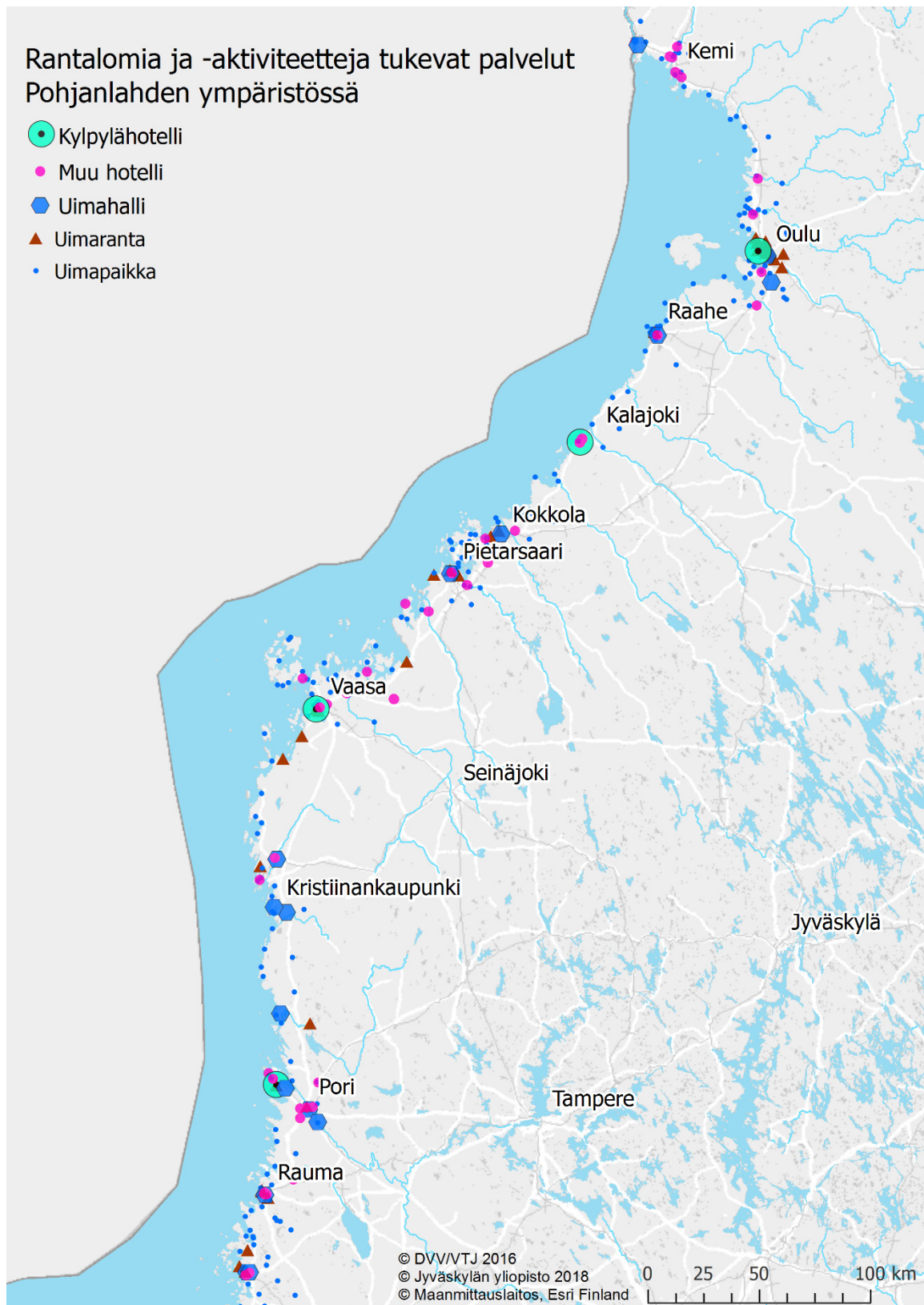


Kuva: Maija Tiitu, Yyteri.

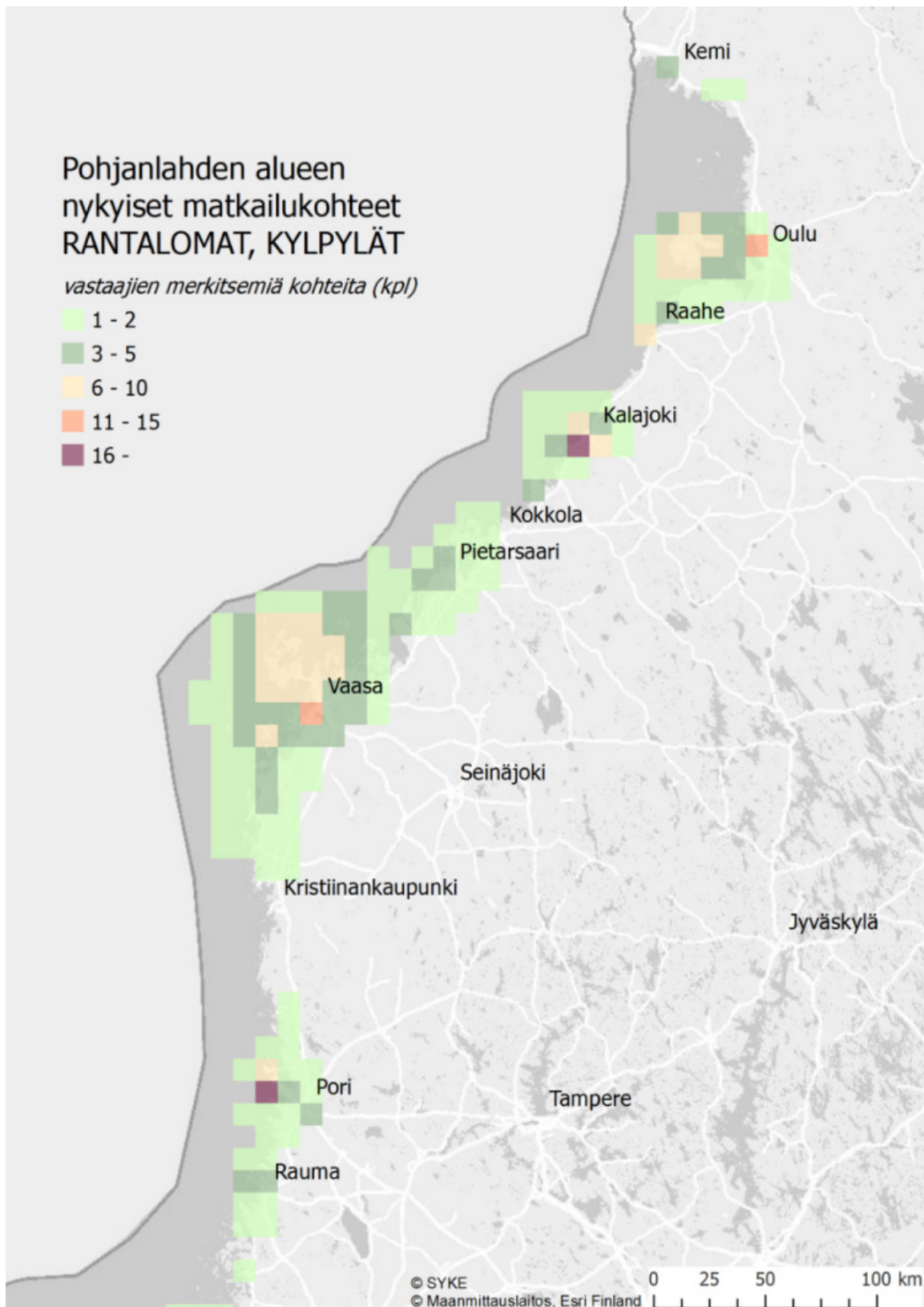
4.2.4 Rantalomat ja ranta-aktiviteetit

Rantalomat ja ranta-aktiviteetit perustuvat vetovoimaisiin, usein hiekkapohjaisiin ranta-alueisiin, joissa on tarjolla myös majoitusta ja matkailupalveluja. Tätä matkailun muotoa tukevia toimintoja ovat esimerkiksi uimarannat ja kylpylät (kuva 20), sukellusmahdollisuudet, lainelautailu, melonta ja suppaus sekä näihin liittyvät välineiden vuokrauspalvelut. Rantalomat mielletään liittyväksi kesäsesonkiin, mutta esimerkiksi kylpylät ja saunat talviuintimahdollisuuksineen tarjoavat mahdollisuuden ympärivuotiseen matkailuun. Pohjanlahden alueella on neljä toiminnassa olevaa kylpylähotellia: Oulussa, Kalajoella, Vaasassa ja Porin Yyterissä. Kaikkien yhteydessä on hiekkaranta, lisäksi Yyterin ja Kalajoen kylpylähotellit yhdistyvät laajoihin dyyni- ja hiekkasärkkäalueisiin, joilla on myös merkittäviä luontoarvoja.

Asiantuntijat tunnistivat 155 erilaista rantaloma- tai ranta-aktiviteetteihin soveltuvaa nykyistä matkailukohdetta Pohjanlahden alueelta. Karttamerkintöjen keskittyminä näkyvät neljä aiemmin mainittua hiekkarannan ja kylpylähotellin yhdistelmää, joista Kalajoki ja Yyteri saivat kaikkein eniten merkintöjä. Rantaloma- ja ranta-aktiviteetteihin soveltuvia matkailualueita tunnistettiin laaja-alaisesti myös esimerkiksi Raippaluodosta, Hailuodosta ja Kokkolan Vattajanniemestä (kuva 21).



Kuva 20. Rantalomia ja -aktiviteetteja tukevia palveluita Pohjanlahden ympäristössä LIPAS-aineiston ja Rakennus- ja huoneistorekisterin perusteella.



Kuva 21. Pohjanlahden alueen nykyiset rantalomiin ja kylpylöihin liittyvät matkailukohteet kyselyn perusteella yhteenlaskettuna 10 x 10 km ruutuihin.

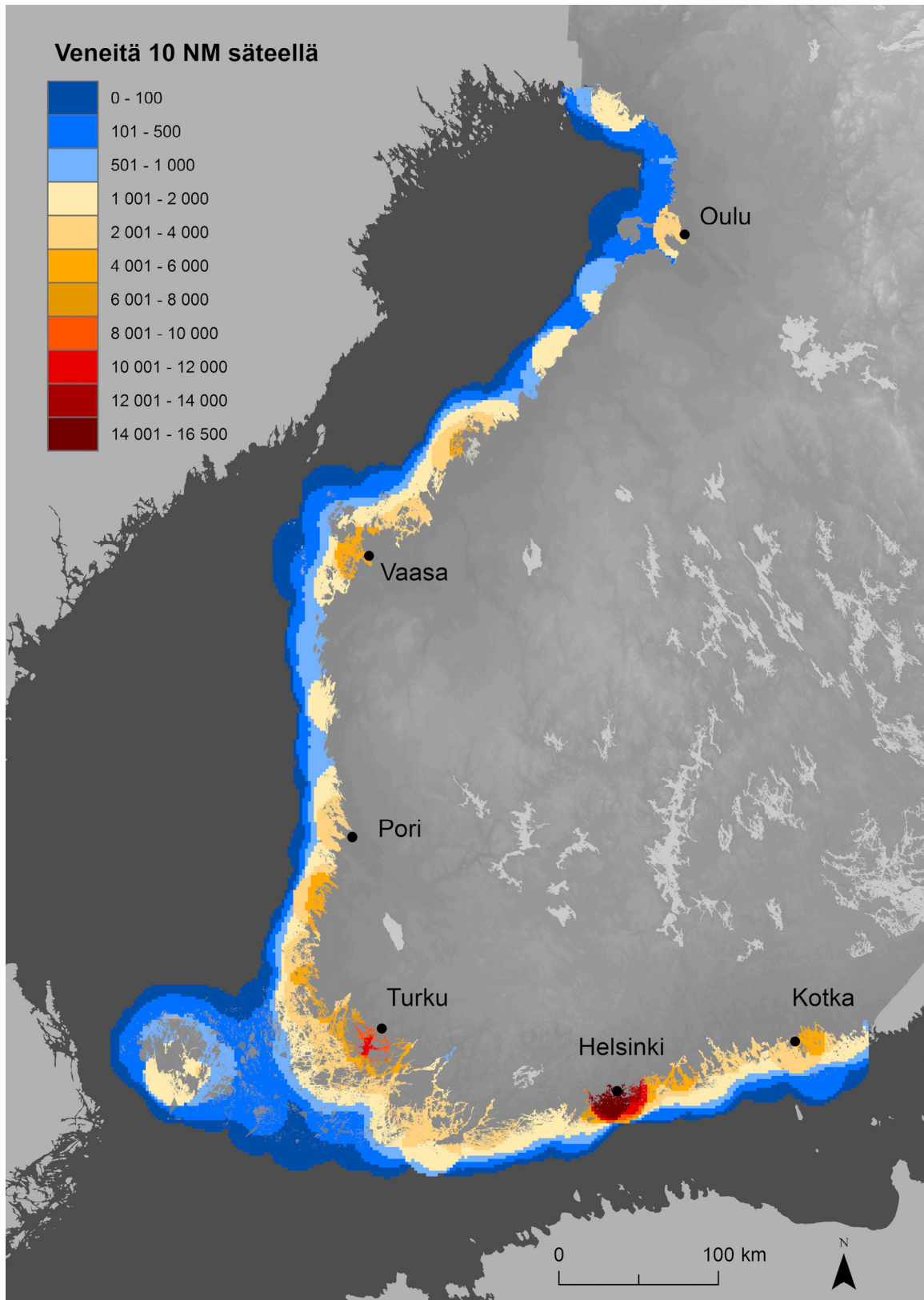


Kuva: Juha Riissanen, Svedjehamn (https://www.flickr.com/photos/juha_riissanen/14204430552/in/album-72157622388208943/, CC BY-NC-SA 2.0).

4.2.5 Veneily ja purjehdus

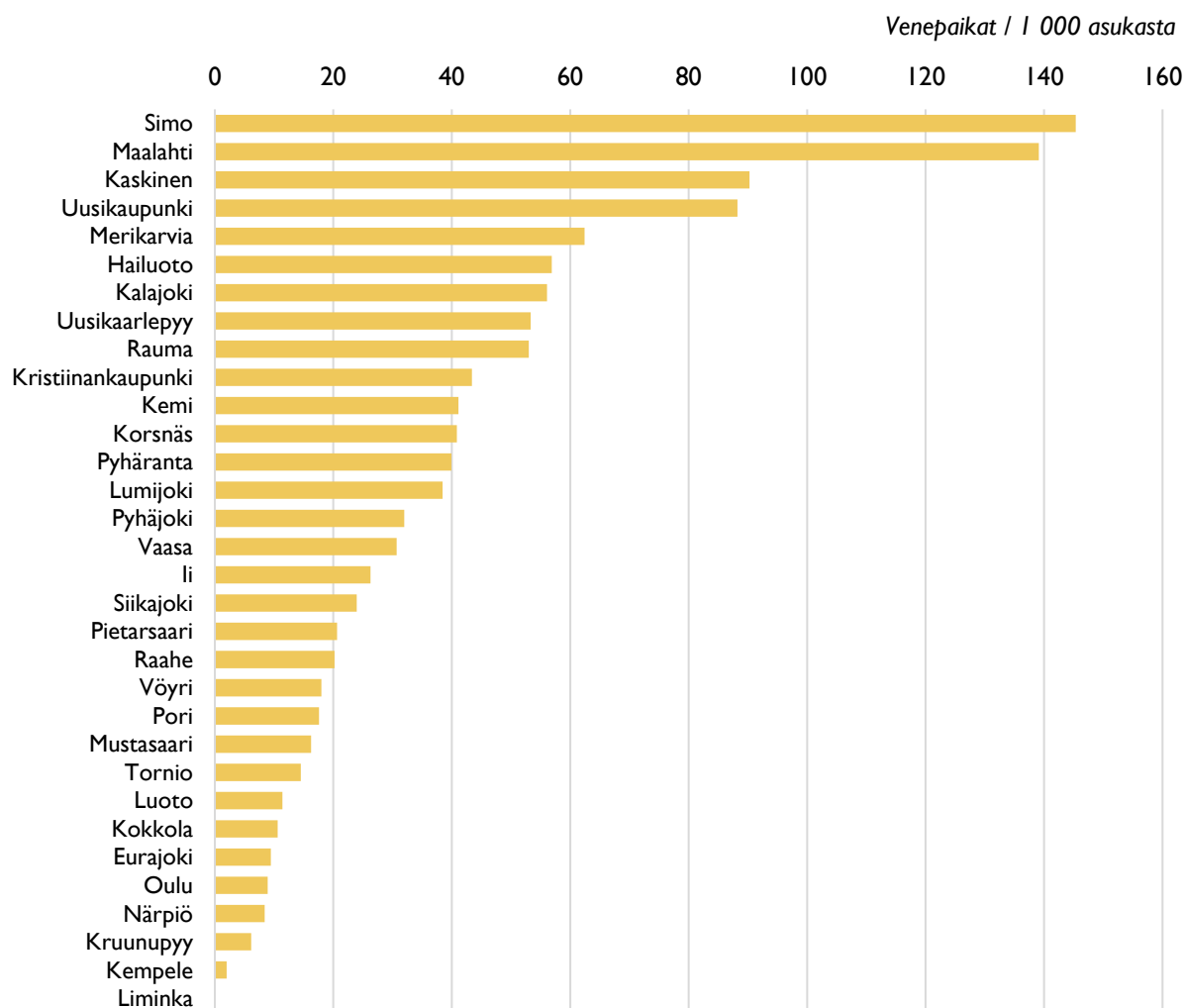
Vapaa-ajan veneily on yksi Pohjanlahden merialueen merkittävimmistä virkistyskäyttötavoista (Karlin ym. 2012; Rosu 2012). Matkailun kohderyhmistä veneilijät hyödyntävät aktiivisimmin varsinaista merialuetta. Myös useat saariston ympäristö- ja kulttuurikohteet ovat veneilijöille helpommin saavutettavissa tavanomaisiin matkailijoihin sekä mantereen kesäasukkaihin verrattuna, joiden liikkuminen saaristokohteille on sidoksissa tarjolla oleviin saaristokuljetuksiin (katso luku 4.2.7).

Veneilyn volyymia voidaan arvioida esimerkiksi veneiden määrällä. Veneiden määrää Suomen merialueilla selvitetiin Suomen ympäristökeskuksen (SYKE) ja Suomen Purjehdus ja Veneily ry:n (SPV) tutkimuksessa osana SmartSea-hanketta. Veneiden määrä arvioitiin kolmen eri paikkatietoaineiston perusteella: SPV:n jäsenseurojen venemäärä, kaupunkien vuokraamat venepaikat sekä rannikon ja saariston vapaa-ajan asutus, jonka perusteella arvioitiin vapaa-ajan asuntojen yhteydessä käytettävien veneiden määrää (kuva 22). Tämän kokonaisarvion perusteella veneiden määrä on Pohjanlahdella alhaisempi kuin Saaristomerellä ja Suomenlahdella ja veneet painottuvat kaupunkikeskusten ympäristöön alueille, jotka ovat parhaiten saavutettavissa. Pohjanlahdella veneily on tämän analyysin perusteella aktiivisinta Vaasan ja Rauman edustalla.



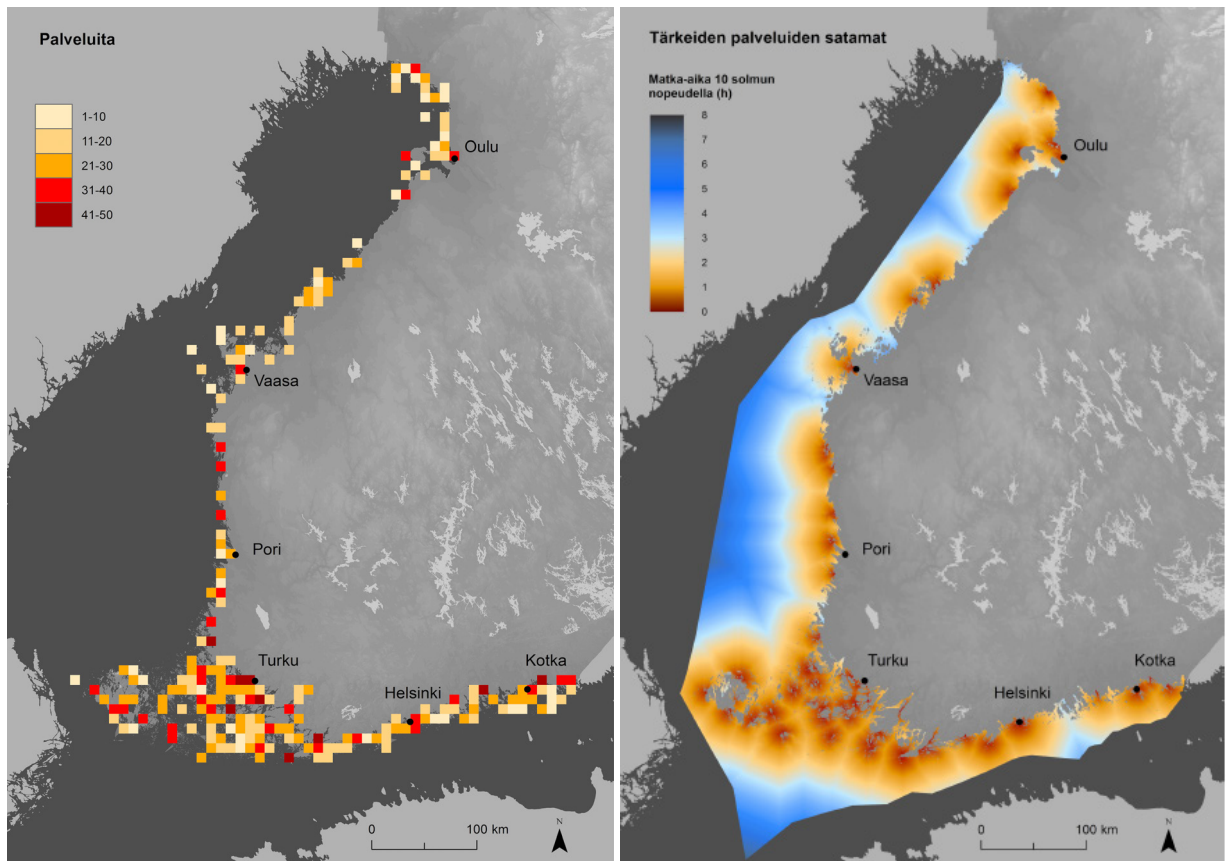
Kuva 22. Veneiden arvioitu lukumäärä merialueella 10 merimailin säteellä.

Johansson ym. (2020) arvioivat tutkimuksessaan ilma- ja satelliittikuva-aineiston avulla pienvenesatamien venepaikkojen määrää ja alueellista jakautumista Itämeren rannikkoalueilla. Pohjanlahden rannikkokunnista eniten venepaikkoja kunnan asukaslukuun suhteutettuna oli Simossa ja Maalahdessa ja vähiten vastaavasti Kempeleessä ja Limingassa (kuva 23).



Kuva 23. Venepaikkojen määrä Pohjanlahden rannikkokunnissa arvioituna 1 000 asukasta kohden (aineisto perustuen Johansson ym. 2020).

Veneilypalveluiden sijoittumista ja saavutettavuutta Suomen merialueilla selvitettiin Suomen ympäristökeskuksen (SYKE) ja Suomen Purjehdus ja Veneily ry:n (SPV) tutkimuksessa (ks. myös Lappalainen ym. 2017). Palveluiden määrä ja saavutettavuus veneellä eroaa alueittain (kuva 24). Tärkeimmät veneilijän tarvitsemat palvelut (ruoka, sähkö, septitankin tyhjennys, peseytymismahdollisuus, juomavesi ja polttoaine) on mahdollista saavuttaa lähes kaikkialta rannikolta alle 2–3 tunnin venematkan päästä. Pohjanlahdella on muutamia katvealueita, joissa on tätä pidempi matka kaikki tärkeät palvelut tarjoavaan satamaan. Tällaisia ovat muun muassa Kalajoen edusta sekä alueet Vaasan etelä- ja pohjoispuolella. Näistä erityisesti Kalajoella ja Vaasan pohjoispuolen saaristossa on myös kohtalaisen paljon veneitä, eli potentiaalista kysyntää uusille veneilypalveluille. Palveluiltaan monipuolisimmat satamat ja veneilijöille suunnatut lisäpalvelut keskittyvät kuitenkin Suomenlahdelle ja Saaristomerelle. Pohjanlahdella kohtuullisen hyvin saavutettavia lisäpalveluita ovat esimerkiksi pesutupa, leikkipaikka ja grillipaikka, kun taas heikommin saavutettavia palveluita etenkin Perämerellä ovat muun muassa moottorihoolto, lääkäri ja Alko.

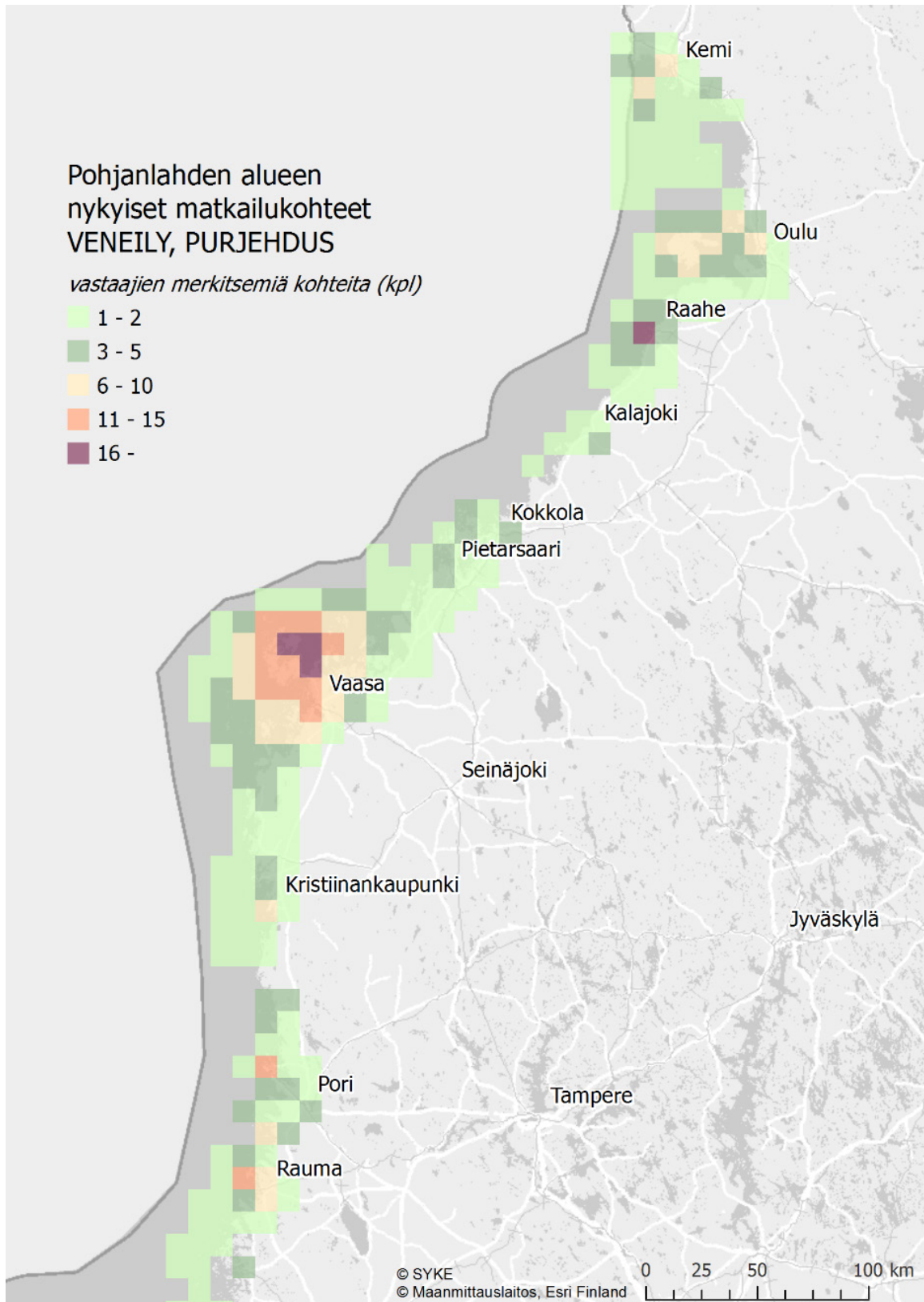


Kuva 24. Veneilijöille tarjottavien satamien yhteydessä sijaitsevien kaikkien palveluiden lukumäärä 5 merimailin resoluutiolla (vas.) sekä tärkeät veneilijäpalvelut tarjoavien satamien keskimääräinen saavutettavuus mereltä käsin (oik.).

Valtakunnallisesti suomalaisten veneilyyn käyttämän ajan on arvioitu hieman vähentyneen viime vuosina (Askola ym. 2017). Trafin teettämässä valtakunnallisessa kyselyssä (Askola ym. 2017) veneitä käytettiin mökkimatkoihin (20 %), lyhyisiin päiväretkiin (69 %) sekä usean päivän tai viikon mittaisiin matkoihin (11 %). Loma-aikaan veneitä käytettiin selvästi eniten, tällöin yli puolet käyttäjistä veneili vähintään viikoittain. Keskimäärin 14 % veneilijöistä yöpyi veneilymatkoilla. Kolme neljästä veneili kotisatamien läheisyydessä. Suosituin kotisataman ulkopuolinen veneilyalue oli Saaristomeri. Soutuveneiden jälkeen yleisin venetyyppi on enintään 20 hv perämoottorivene ja toiseksi yleisin yli 20 hv perämoottorivene. Purjeveneitä on vain muutamia prosentteja koko moottoroidusta venekannasta.

Aluetaloudellisesti veneily tuo tuloja alueen kunnille veneilytarvikkeisiin ja veneilypalveluihin keskittyvän yritystoiminnan sekä venepaikkamaksujen kautta, joita hyödynnetään edelleen veneilyn edellyttämän infrastruktuurin (mm. vierasvenesatamat ja veneväylät) ylläpitämiseksi. Veneilijöiden oma rahan käyttö jakautuu vastaavasti veneen hankintaan ja huoltoon liittyviin kustannuksiin sekä veneilypalveluiden yhteydessä hyödynnettäviin palveluihin (mm. ravintolat, huoltoasemat). Näistä erityisesti jälkimmäiset ovat usein sidoksissa veneilijöiden käyntikohteisiin, jolloin ne tuovat osaltaan tuloa myös alueen matkailuyrittäjille (Askola ym. 2017).

Veneilyn ja purjehduksen kohteita ja alueita Pohjanlahden alueen toimijat merkitsivät kyselyssä kartalle 251 kpl. Eniten merkintöjä sijoittui Vaasan Raippaluodon alueelle, Raahen rannikolle sekä Poriin Reposaareen ja Rauman edustalle (kuva 25). Veneilijöiden palveluiden katvealueet eivät näy suoraan kartassa tyhjinä alueina, mutta esimerkiksi Kalajoen edustalla on huomattavasti vähemmän tunnistettuja veneilyyn soveltuvia kohteita ja alueita kuin esimerkiksi hieman pohjoisempana Raahen edustalla.



Kuva 25. Pohjanlahden alueen nykyiset veneily- ja purjehduskohteet kyselyn perusteella yhteenlaskettuna 10 x 10 km ruutuihin.

4.2.6 Kalastusmatkailu

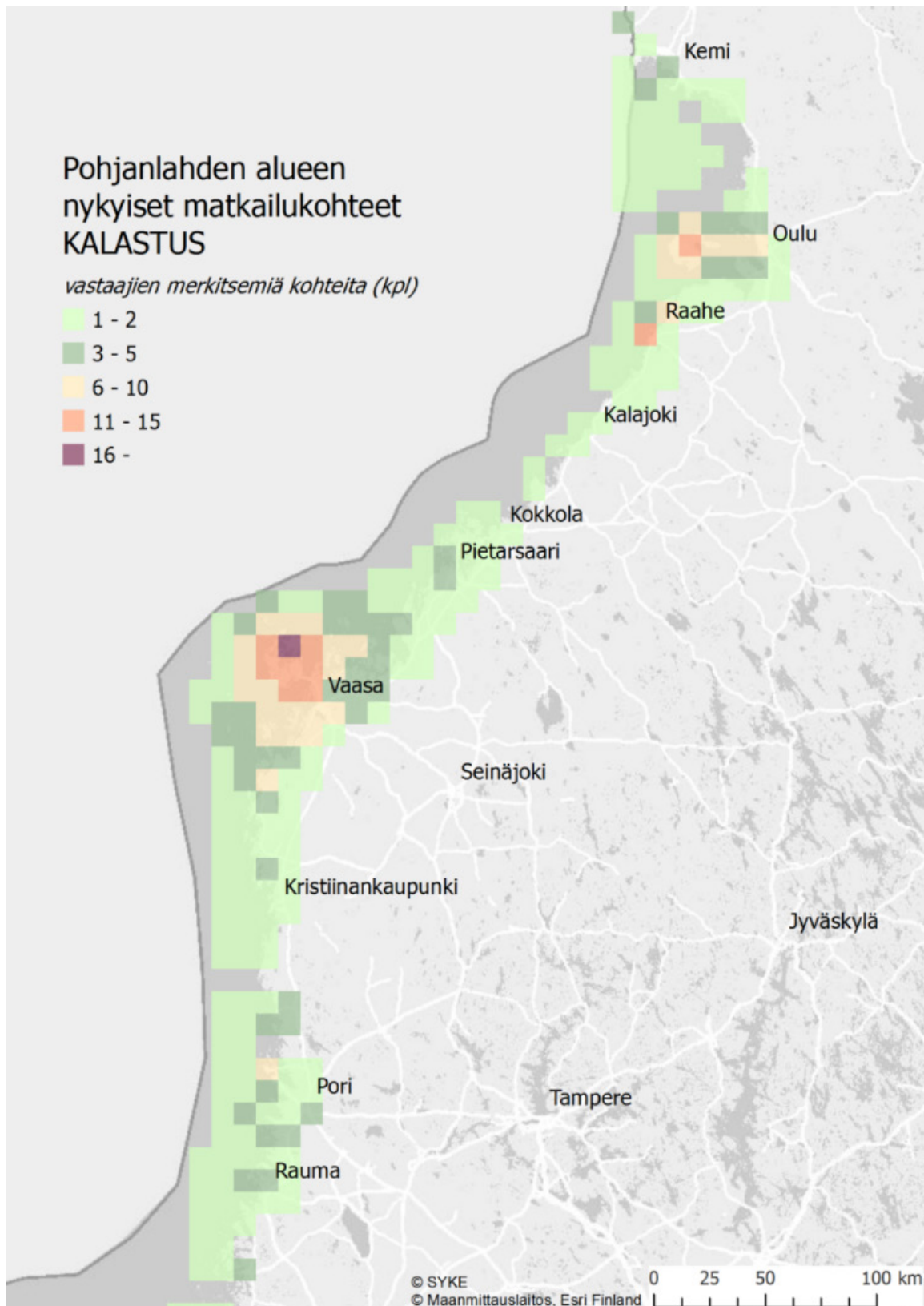
Suomen merialueilla kalastaa noin 300 000 vapaa-ajan kalastajaa Luonnonvarakeskuksen kyselytutkimuksen mukaan (LUKE 2018). Sisävesien kalastajien määrä on ollut laskussa 2000-luvulla, mutta merialueilla kalastajien määrä nousi jälleen muutaman vuoden takaisesta notkahduksesta. Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan merialueilla vapaa-ajan kalastajia on noin 37 000, Pohjois-Pohjanmaalla 26 000 ja Meri-Lapissa 11 000. Satakunta tilastoituu Varsinais-Suomen kalatalousalueeseen eikä sitä ole erotettavissa Saaristomeren kalastajamääristä.

Vapaa-ajankalastuksen saalis vuonna 2018 oli 22,3 miljoonaa kiloa, josta merialueen saaliin osuus oli vajaa viidennes (LUKE 2018). Tärkeimpiä saalislajeja merialueella olivat ahven, hauki ja kuha. Vapaa-ajankalastusta harjoitetaan merialueella useilla eri pyyntimenetelmillä, joista yleisimpiä ovat heittovapa/vetouistin, verkkopyynti sekä onkiminen ja pilkkiminen (Kaituri ym. 2017). Erityisesti passiivisten pyydysten, kuten verkkojen käyttö on vähentynyt. Onkimista ja pilkkimistä voi harjoittaa vapaasti lukuun ottamatta erityiskalastuskohteita. Valtion kalastonhoitomaksulla 18–64 -vuotiaat voivat harjoittaa vapakalastusta yhdellä vavalla. Kiinteillä pyydyksillä kalastaminen (verkko, katiska ja koukkupydykset) sekä vapakalastaminen usealla vavalla edellyttävät kalastonhoitomaksun lisäksi vesialueen omistajan luvan.

Osa kotimaisista vapaa-ajan kalastajista käyttää maksullisia kalastusmatkailupalveluita, mutta yhä suurempi osa kalastusmatkailuyritysten asiakkaista on ulkomaalaisia, erityisesti venäläisiä (Pohja-Mykrä ym. 2018). Suomessa toimii yli 500 kalastusmatkailuyritystä, mutta Pohjanlahden rannikkokunnissa niitä on kuitenkin suhteellisen vähän (Pohja-Mykrä ym. 2018). Merialueen kalastusmatkailu perustuu hauen, ahvenen ja kuhan kalastukseen, mutta myös meritaimenen ja lohen kalastuksella on alueellista merkitystä. Myös rannikkoalueen lohijoet kuten Tornionjoki ja Simojoki tarjoavat hyviä mahdollisuuksia kalastusmatkailuun. Luvat kalastusoppaille myöntää ELY-keskus ja lupaan liittyy saaliin raportointivelvollisuus (Kaituri ym. 2017). Yksi kalastusmatkailun muoto on kalamarkkinatapahtumat, joita on koko maassa n. 50 vuosittain ja joissa käy yhteensä noin puoli miljoonaa kävijää (SANK 2017). Talvella vapaa-ajankalastuksen muoto on pilkkiminen ja siihen liittyvää matkailua edustavat esimerkiksi pilkkitapahtumat. Kalastusmatkailu on sesonkiluonteista ja painottuu toukokuun ja lokakuun lopun väliin. Vaikka pilkkiminen tuo talvella lisäarvoa, talviaika on kalastusyrityksille silti haastava (Pohja-Mykrä ym. 2018). Ilmastonmuutos ja jääpeitteen väheneminen asettavat edelleen haasteita pilkkikalastukselle tulevaisuudessa.

Merialueella harjoitetaan myös vesilintujen (kuten allin ja haahka) sekä harmaahylkeiden metsästystä. Vesilintujen tärkein metsästysajankohta ajoittuu syys- ja lokakuulle, harmaahylkeiden eli hallien metsästysaika alkaa huhtikuussa ja kestää vuoden loppuun. Yleisillä merialueilla metsästäminen ei edellytä metsästyskortin lisäksi muuta lupaa. Hallien metsästyksistä tulee toimittaa saalisilmoitus Suomen riistakeskukselle, sillä metsästystä säädellään MMM:n asettamien kannanhoitoaluekohtaisten kiintiöiden avulla (Kaituri ym. 2017).

Pohjanlahden alueen toimijat merkitsivät kartalle yhteensä 174 kalastusmatkailuun soveltuvaa kohdetta. Merkintöjen jakautuminen Pohjanlahden alueelle on esitetty kuvassa 26. Tunnistetuista kalastusmatkailun kohteista suurin osa sijaitsee Vaasan seudulla Raippaluodon ja Merenkurkun saariston alueella. Muut yksittäiset kalastuksen kannalta tärkeiksi alueiksi Pohjanlahdella erottuvat Hailuoto sekä Raahen edusta.



Kuva 26. Pohjanlahden alueen nykyiset kalastusmatkailun kohteet kyselyn perusteella yhteenlaskettuna 10 x 10 km ruutuihin.

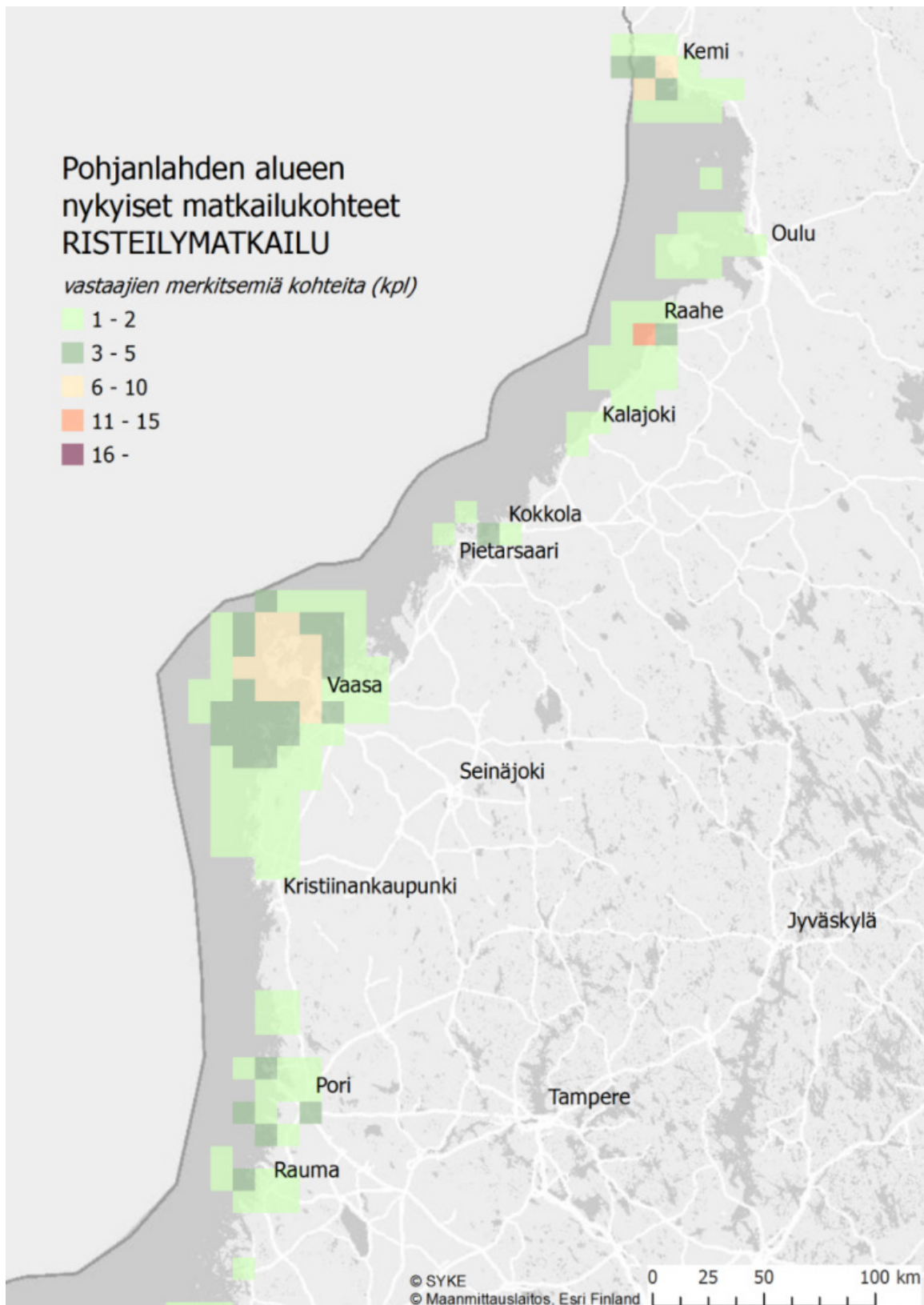


Kuva: Toni Syvänen, Raippaluoto (<https://www.flickr.com/photos/syvanen/9629866201/in/album-72157635300342309/>, CC BY-NC-ND 2.0).

4.2.7 Risteilymatkailu

Risteilymatkailu voidaan käsitteenä jakaa 1) suuren luokan risteilymatkailuun, 2) henkilöliikenteeseen Pohjanlahden alueella sekä 3) pienimuotoisempiin saaristoristeilyihin ja kuljetuksiin. Suurikokoisiin risteilyaluksiin liittyvä matkailu painottuu Suomessa pääosin Suomenlahden ja Saaristomeren alueelle, kun taas Pohjanlahdella niitä liikkuu harvemmin.

Pohjanlahden asiantuntijoiden näkemys risteilymatkailun nykyisestä toiminta-alueesta on esitetty kartalla kuvassa 27. Merkittävin risteily-yhteysväli on Vaasan ja Uumajan välinen laivaliikenne. Pienimuotoisempaa risteilymatkailua on useassa Pohjanlahden rantakunnassa. Esimerkiksi Raahen saaristossa on kesäisin risteilyliikennettä. Myös Kemissä perinnelaivat tarjoavat risteilyjä, joihin on mahdollista yhdistää esimerkiksi luontoretkiä saaristossa.

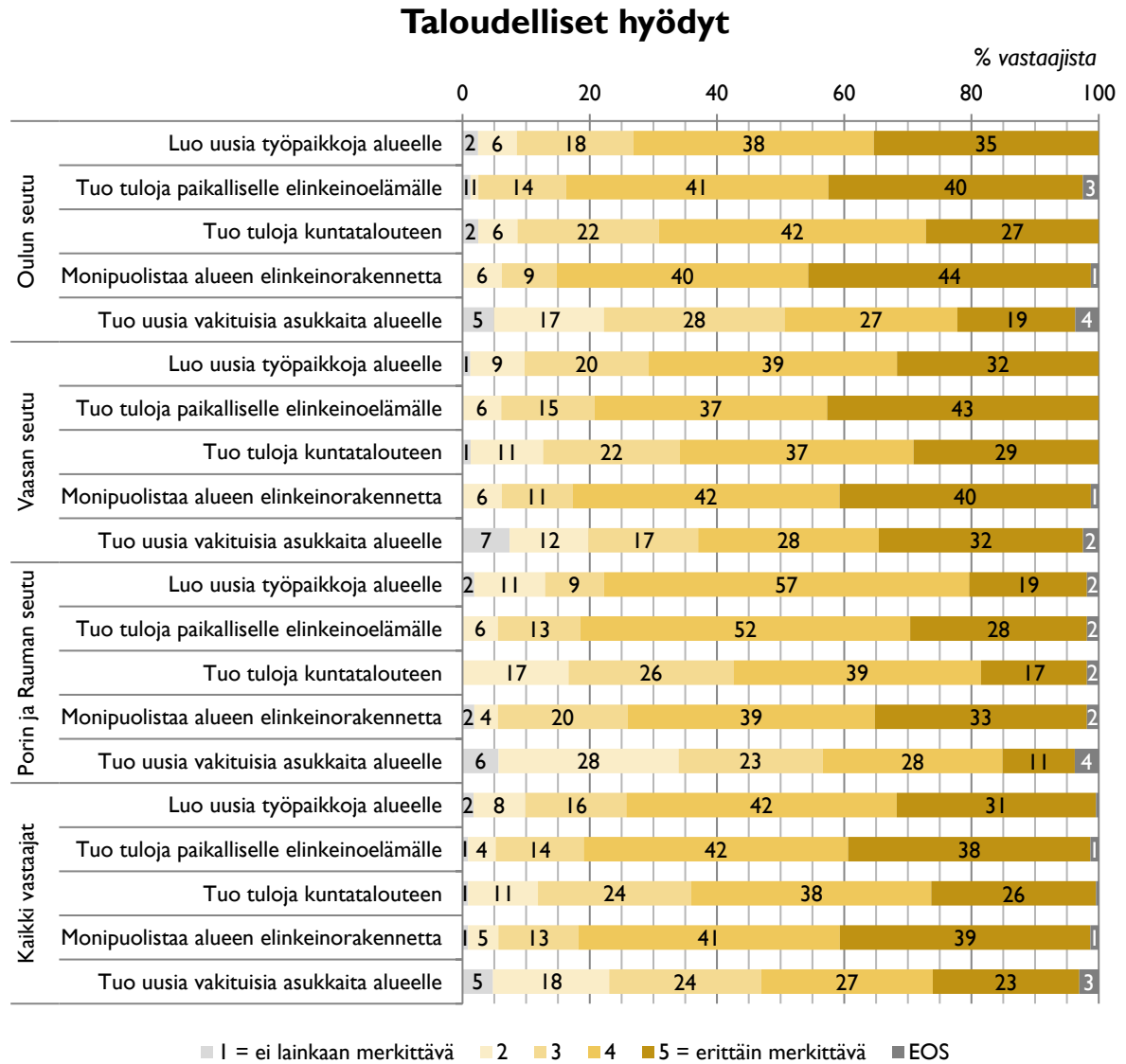


Kuva 27. Pohjanlahden alueen nykyiset risteilymatkailun kohteet kyselyn perusteella yhteenlaskettuna 10 x 10 km ruutuihin.

4.3 Matkailun vaikutukset

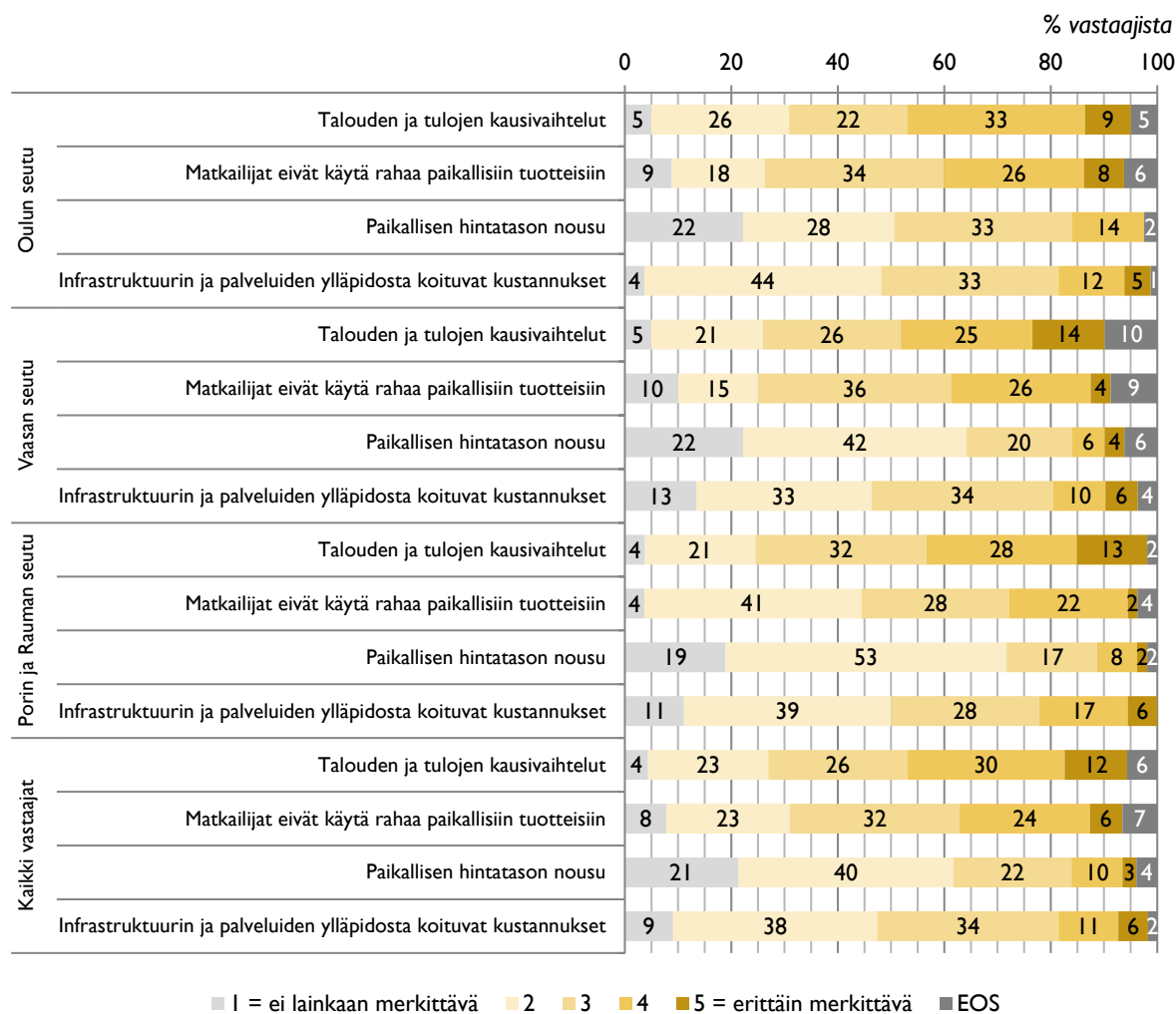
4.3.1 Matkailun taloudelliset hyödyt ja haitat

Matkailun merkittävimpänä taloudellisenä hyötynä pidettiin alueiden elinkeinorakenteen monipuolistamista sekä tuloja paikallisille elinkeinoelämälle (kuva 28). Vastaajat eivät keskimäärin pitäneet matkailun taloudellisia haittoja kovin merkittävinä verrattuna taloudellisiin hyötyihin. Talouden ja tulojen kausivaihtelu oli suurin esiin noussut taloudellinen haitta (kuva 29).



Kuva 28. Matkailun taloudelliset hyödyt Pohjanlahden ympäristössä.

Taloudelliset haitat

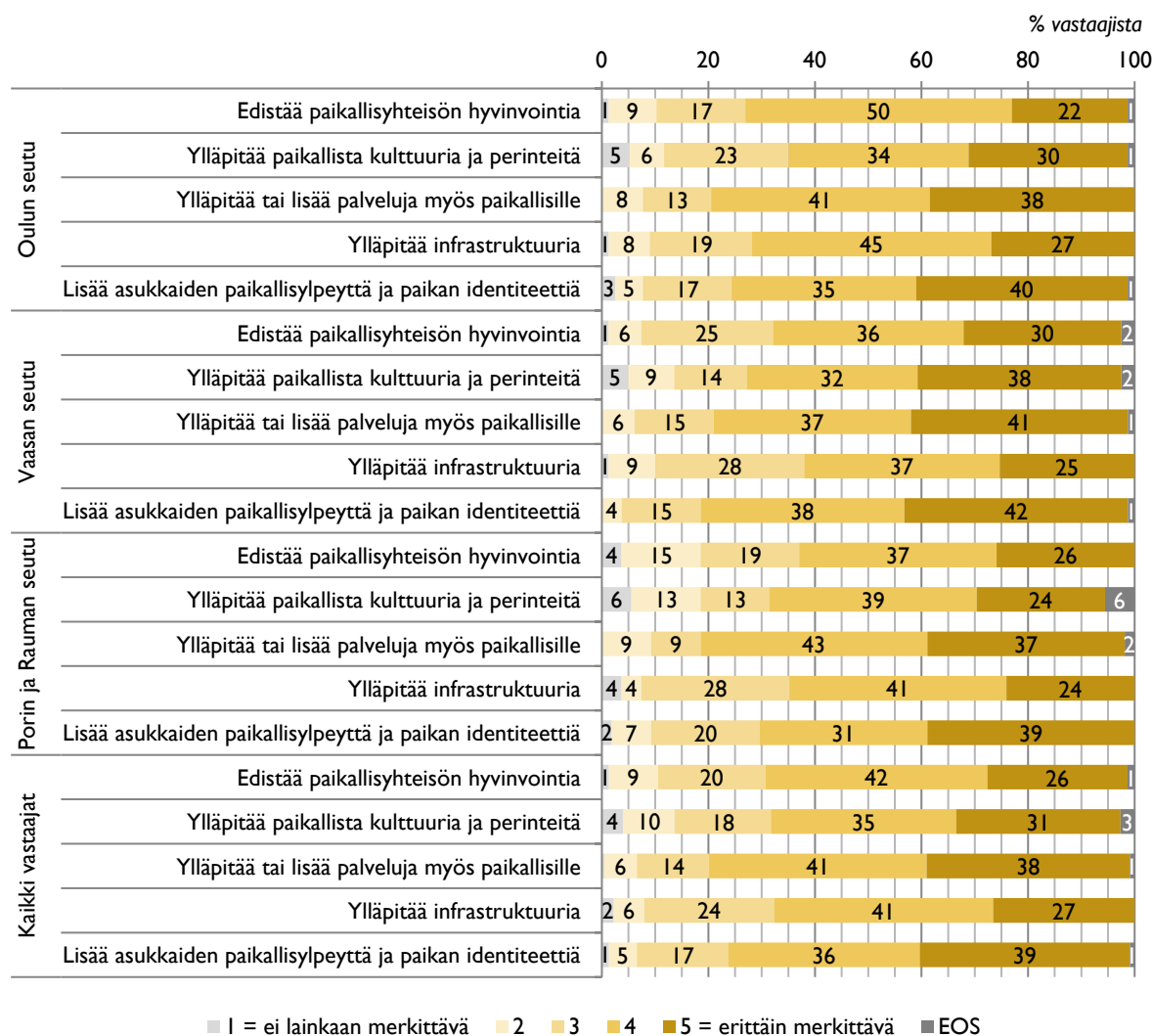


Kuva 29. Matkailun taloudelliset haitat Pohjanlahden ympäristössä.

4.3.2 Matkailun sosiaaliset ja kulttuuriset hyödyt ja haitat

Matkailun sosiaaliset ja kulttuuriset hyödyt Pohjanlahdella koettiin merkittäviksi (kuva 30). Vastaajista 39 % piti erittäin merkittävänä sitä, että matkailu lisää asukkaiden paikallisympeyttä ja vahvistaa paikan identiteettiä. Myös palveluiden ylläpitämistä ja lisäämistä paikallisväestölle pidettiin matkailun merkittävänä sosiaalisena hyötynä. Vastaajat eivät pitäneet Pohjanlahden matkailun sosiaalisia ja kulttuurisia haittoja keskimäärin kovin merkittävänä (kuva 31). Tyhjat kiinteistöt sesongin ulkopuolella koettiin merkittävimmäksi haitaksi, erityisesti Porin ja Rauman seudulla, jossa lähes kolmannes vastaajista piti haittaa melko tai erittäin merkittävänä.

Sosiaaliset ja kulttuuriset hyödyt



Kuva 30. Matkailun sosiaaliset ja kulttuuriset hyödyt Pohjanlahden ympäristössä.

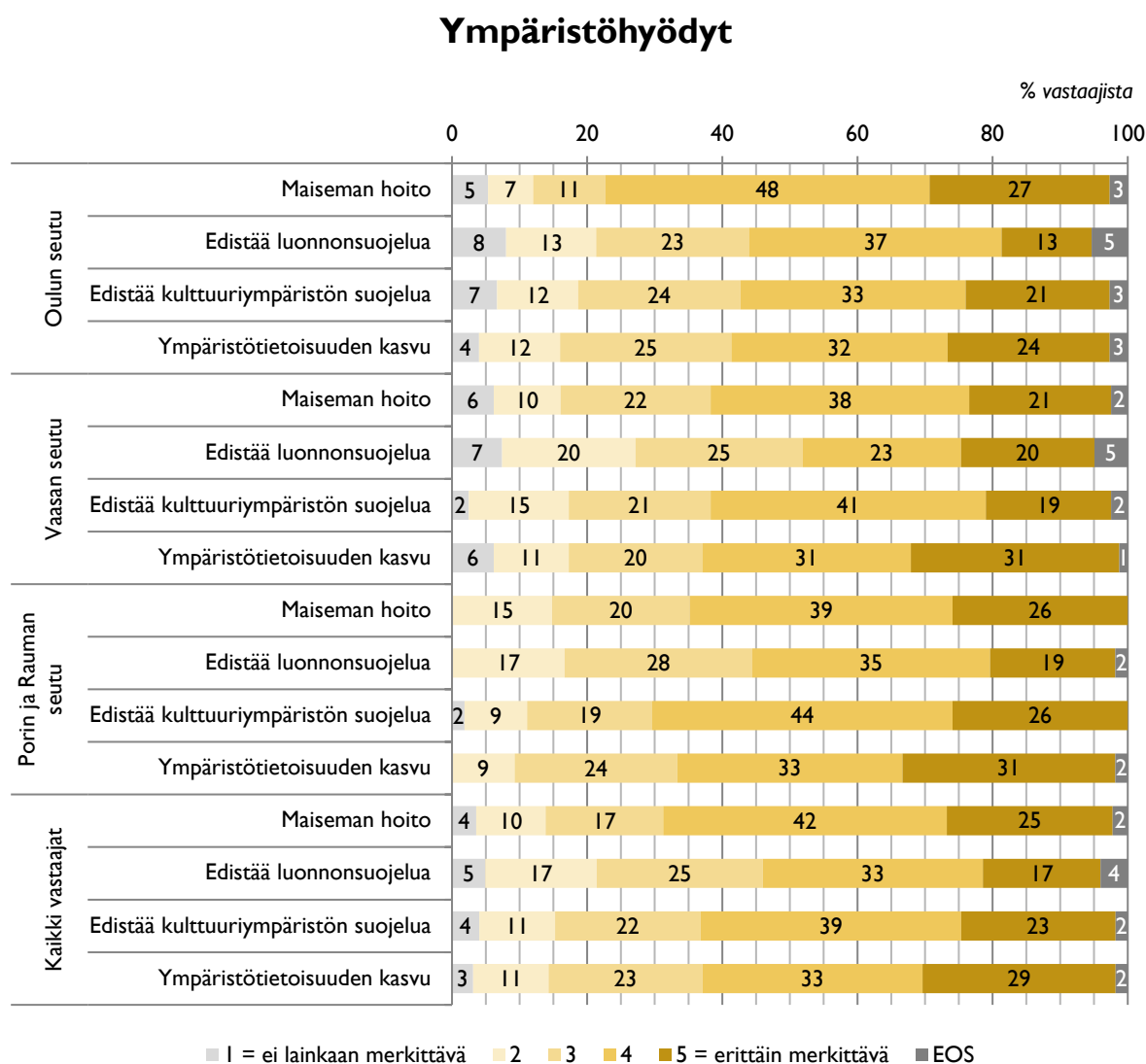
Sosiaaliset ja kulttuuriset haitat



Kuva 31. Matkailun sosiaaliset ja kulttuuriset haitat Pohjanlahden ympäristössä.

4.3.3 Matkailun ympäristöhyödyt ja -haitat

Matkailun ympäristöön liittyvistä hyödyistä vastaajien mukaan merkittävimmät olivat ympäristötietoisuuden kasvu, maisemanhoito sekä kulttuuriympäristön suojelu (kuva 32). Vastaajat kokivat merkittävimmitse ympäristöhaittoiksi roskaantumisen sekä luontoalueiden rakentamisen ja kulumisen (kuva 33). Jossain määrin haittana koettiin myös luonnonkasvien ja -eläinten häiriintyminen sekä negatiiviset maisemavaikutukset. Sen sijaan matkailun aiheuttamia liikenteen haittoja, meluhaittoja tai maaperän ja meren saastumista ei koettu yhtä merkittäviksi.



Kuva 32. Matkailun ympäristöön liittyvät hyödyt Pohjanlahden ympäristössä.

Ympäristöhaitat



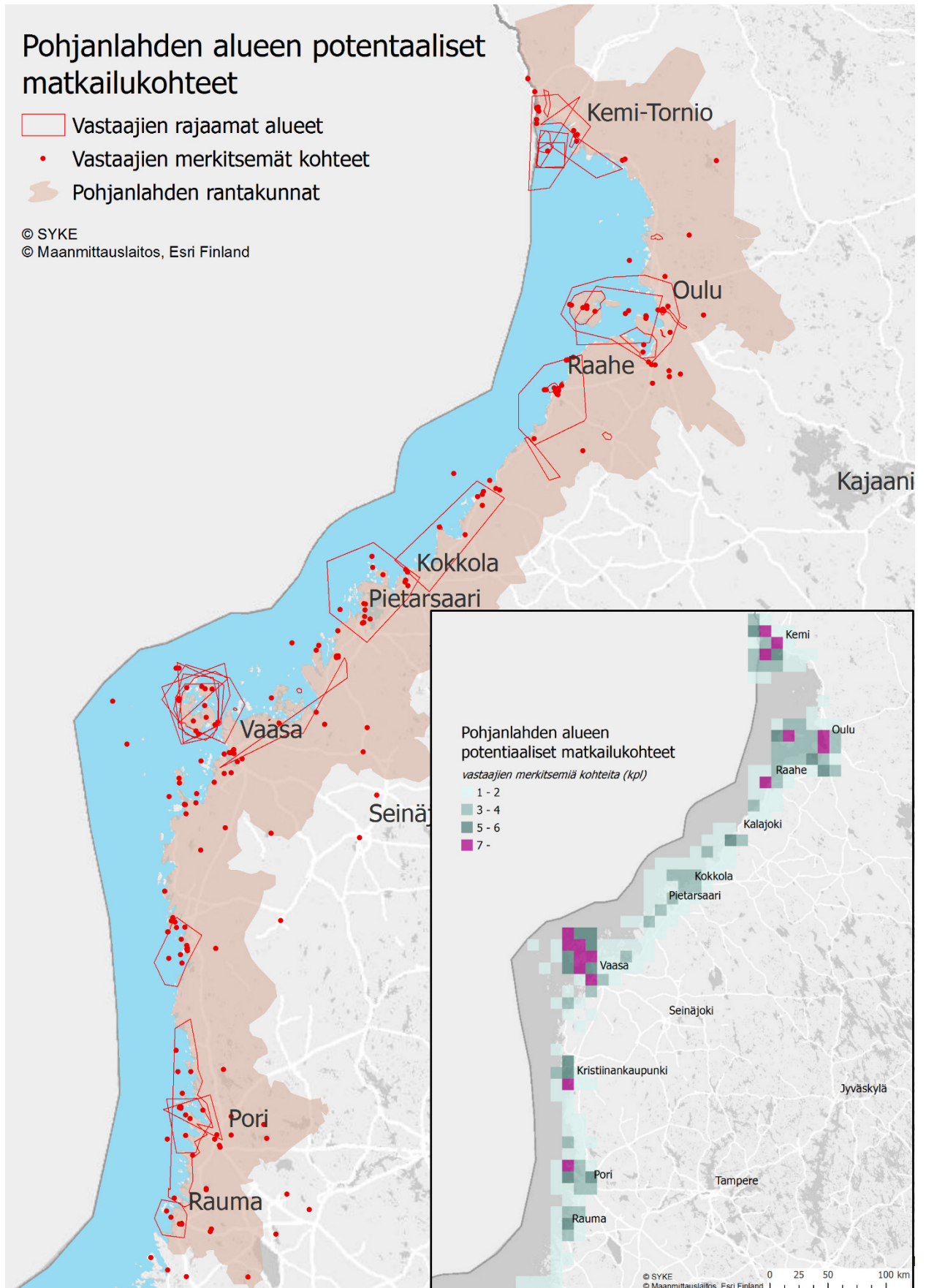
Kuva 33. Matkailun ympäristöön liittyvät haitat Pohjanlahden ympäristössä.

5 Pohjanlahden kestävän matkailun kehittäminen

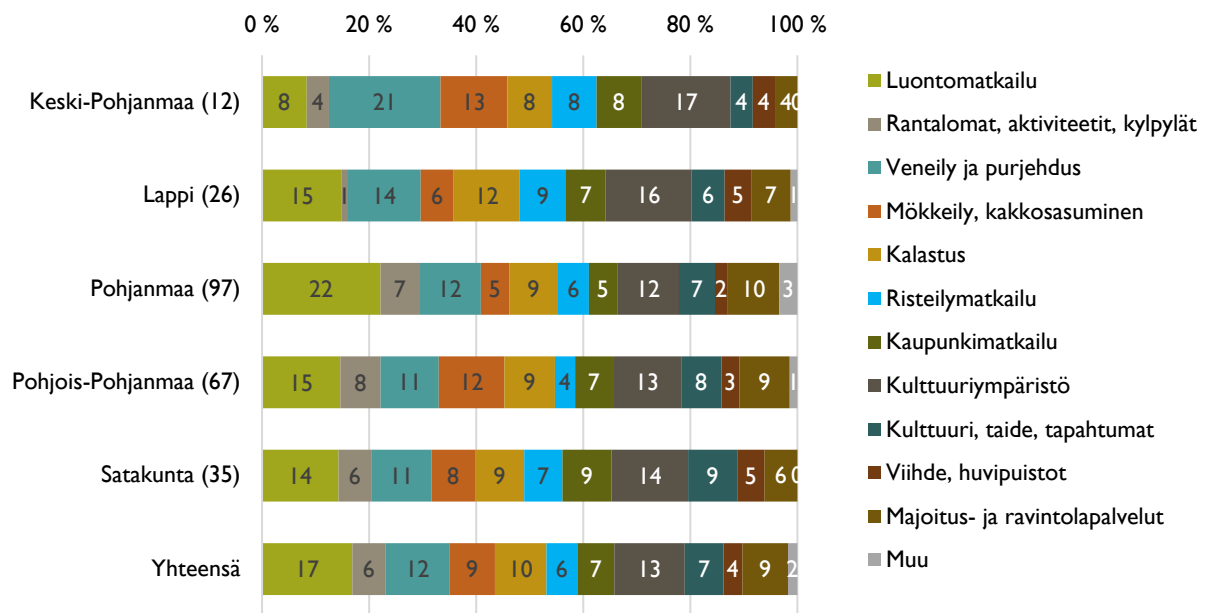
Pohjanlahden alueen matkailun kehittämiskyselyssä asiantuntijoita pyydettiin arvioimaan matkailun ja vapaa-ajan asumisen kasvupotentiaalia alueella sekä osoittamaan potentiaalisia matkailun kehittämiskohteita kartalla. Potentiaalisia uusia matkailukohteita, joita kyselyssä etsittiin termillä ”*tuntemattomat matkailuhelmet*”, sijaitsee kyselyn perusteella monissa paikoin sekä nykyisten matkailualueiden yhteydessä että niiden ulkopuolella. Kaikkein eniten uusia kohteita kyselyssä tunnistettiin Kemi-Tornion, Oulun keskustaajaman ja Hailuodon, Vaasan keskustan ja Raippaluodon, Kristiinankaupungin sekä Meri-Porin alueelle (kuva 34). Potentiaalisia Pohjanlahden alueen uusia matkailukohteita tunnistettiin vähemmän kuin nykyisiä matkakohteita, yhteensä 237 karttamerkin verran.

Alueen toimijoiden tunnistamista potentiaalisista kohteista suurin osa oli luontomatkailun, kulttuuriympäristön sekä veneily- ja purjehdusmatkailun kohteita (kuva 35). Maakuntien välillä on jonkin verran eroja. Esimerkiksi Keski-Pohjanmaalta tunnistettiin eniten veneilyn ja purjehduksen potentiaalisia kohteita. Luontomatkailun osuus potentiaalisista matkailukohteista oli suurin Pohjanmaan maakunnassa. Verrattessa nykyisten ja potentiaalisten matkakohteiden karttamerkintöjä eri matkailumuotoja edustavien kohteiden jakauma on hyvin samankaltainen (kuva 36), joten uudet tunnistetut kohteet ovat luonteeltaan keskimäärin samantyyppisiä kuin Pohjanlahden alueen nykyinenkin matkailu.

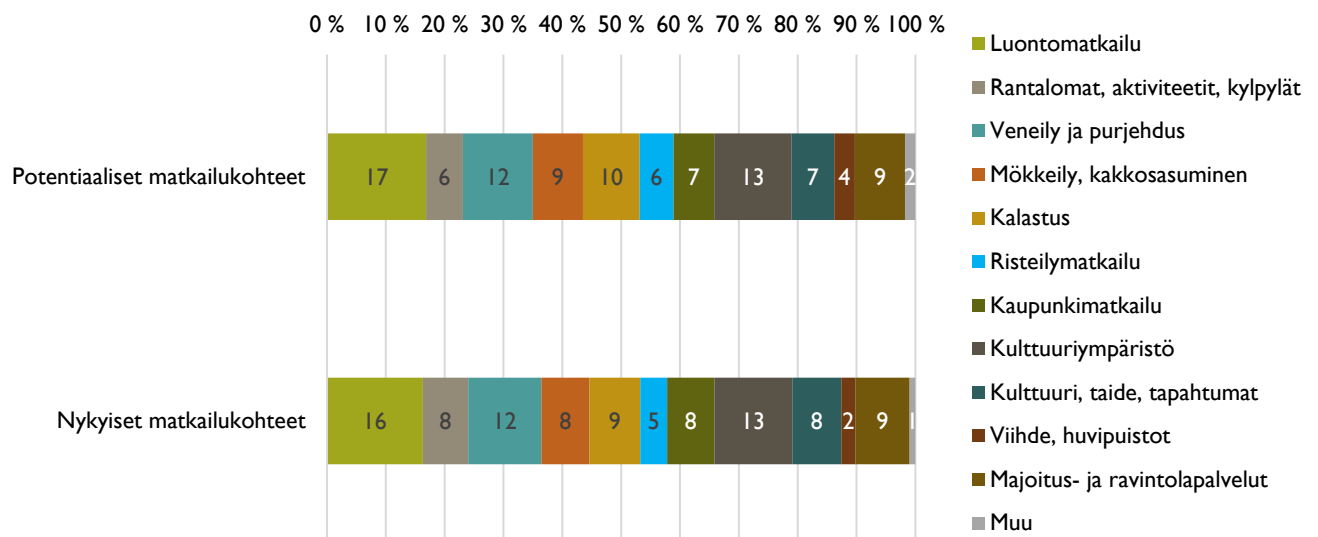
Asiantuntijoiden tunnistamat luontomatkailun potentiaali kohteet keskittyivät kaikkein eniten Raippaluodon ja Raahen edustalle. Vapaa-ajan asumisen potentiaali alueita tunnistettiin eniten Raippaluodon, Kalajoen, Raahen ja Hailuodon alueilta. Rantalomien ja -aktiviteettien kehittämiskohteita tunnistettiin eniten nykyisten rantalomakohteiden alueilta Meri-Porista, Kalajoelta ja Oulusta, mutta myös muun muassa Korsnäsistä, Raahesta ja Hailuodosta. Veneilyn ja purjehduksen kohteet sijoittuivat enimmäkseen Raippaluotoon, Ouluun, Hailuotoon, Kemi-Tornioon sekä Raahen. Kalastuksen potentiaali kohteiksi tunnistettiin edellä mainittujen lisäksi muun muassa Meri-Pori sekä Kalajoen, Siikajoen ja Pyhäjoen suistoalueet. Risteilymatkailun potentiaalisina kehittämiskohteina nähtiin mm. Kemi, Tornio, Raahen ja Vaasa. Kaupunkimatkailun kehittämisen kannalta eniten kohteita tunnistettiin Oulusta ja Raahesta. Kulttuuriympäristökohteita tunnistettiin niin ikään paljon Raahesta, Kemi-Tornion seudulta, Oulusta sekä Raippaluodon ja Hailuodosta.



Kuva 34. Pohjanlahden alueen potentiaaliset matkailukohteet asiantuntijakyselyn perusteella. Oikean alakulman kartassa karttamerkinnät on yleistetty 10 x 10 km ruutuihin.



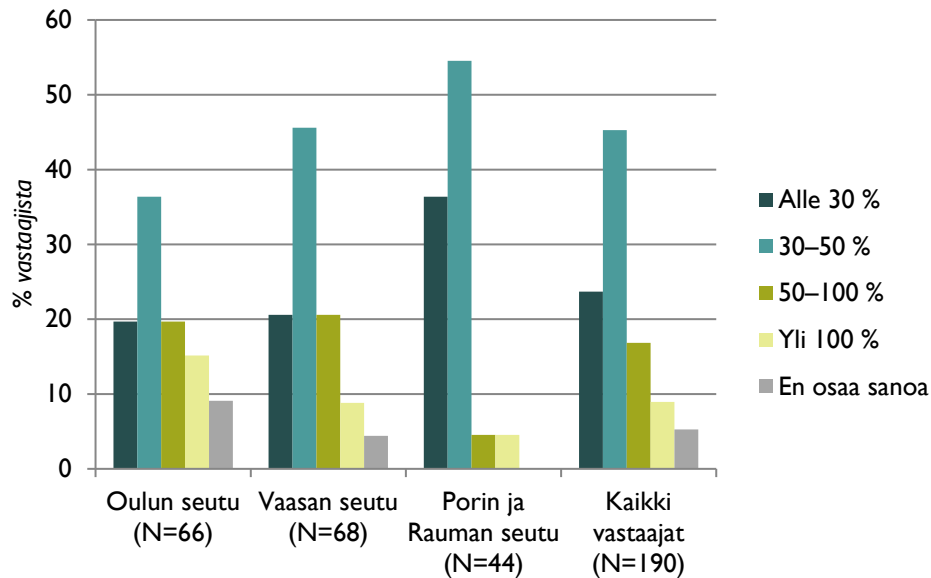
Kuva 35. Karttamerkintöjen jakautuminen eri matkailun muotoihin eri maakuntien alueella. Suluissa oleva luku kertoo karttamerkintöjen lukumäärän ko. maakunnassa ja kuvaajan palkeissa näkyvät luvut kunkin matkailutyyppin osuuden karttamerkintöihin liitetystä soveltuvista matkailumuodoista. Yksittäinen kohde voi edustaa useaa matkailun muotoa.



Kuva 36. Kyselyn karttamerkintöjen jakautuminen matkailun muodoittain nykyisiä matkakohteita ja potentiaalisia matkailukohteita kysyttäessä.

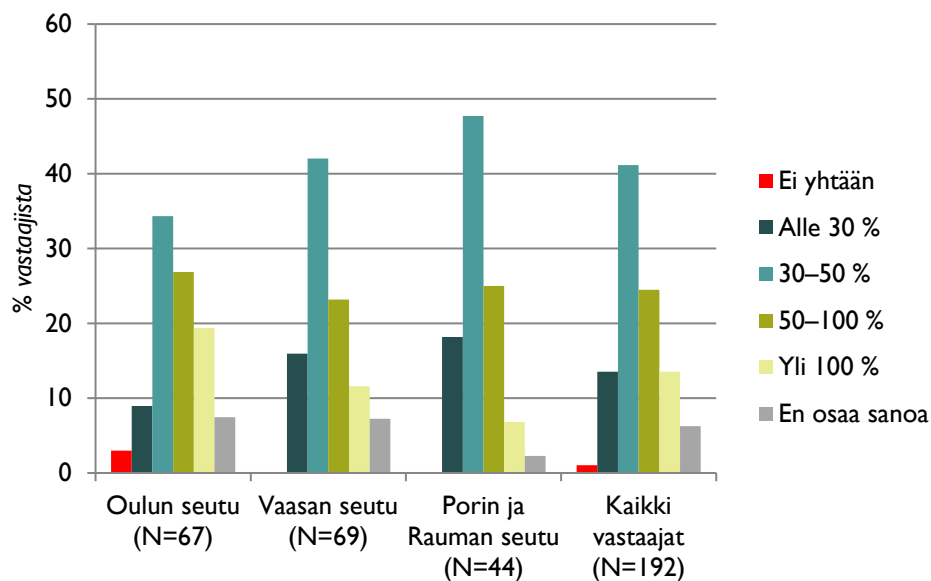
5.1 Matkailun ja vapaa-ajan asumisen kasvupotentiaali

Pohjanlahden matkailun kehittämiskyselyssä suurin osa asiantuntijoista oli sitä mieltä, että matkailijamäärät voisivat potentiaalisesti kasvaa Pohjanlahden ympäristössä noin 30–50 % kysynnän näkökulmasta. Kaikkein optimistisimpia kysynnän kasvun suhteen oltiin Oulun seudulla (kuva 37).

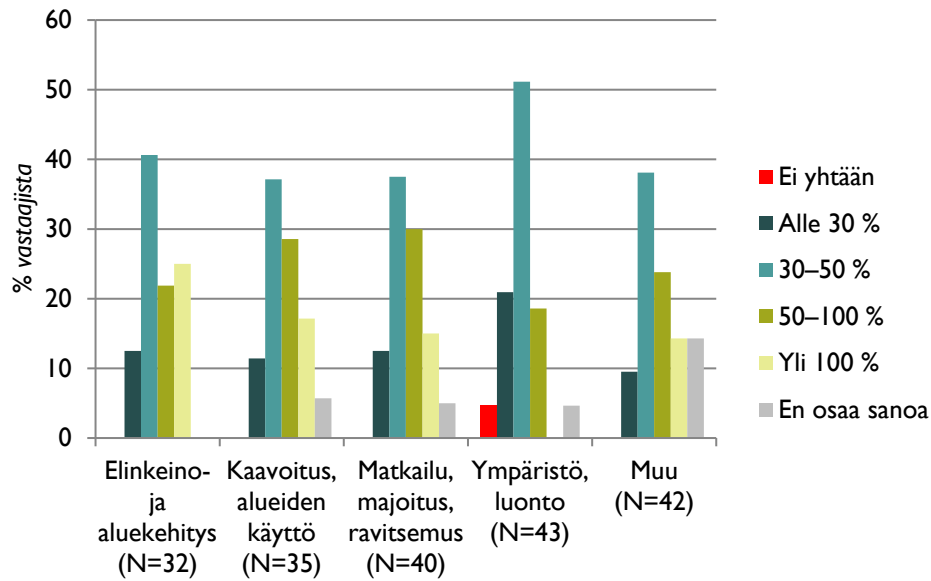


Kuva 37. Vastaajien arvioima määrä matkailun kysynnän kasvulle vuoteen 2030 mennessä eri seuduilla.

Kun asiantuntijoilta kysyttiin, mikä olisi kestävän kasvun raja matkailijamäärissä sosiaalisen ja ympäristöllisen kestävyuden kannalta, suurin osa vastasi 30–50 %, samoin kuin edelliseen matkailun kysyntäpotentiaalia koskevaan kysymykseen (kuva 38). Kestävää kasvua koskevien vastausten hajonta oli kuitenkin suurempi kuin matkailun kysyntäpotentiaalia arvioivassa kysymyksessä. Osa oli sitä mieltä, että kaikki realistinen kasvupotentiaali voidaan toteuttaa kestävästi ja kestävyuden raja on tätä korkeammalla, osa taas sitä mieltä, että potentiaalinen kasvu ylittää kestävyuden rajan. Muutama vastaaja Oulun seudulla jopa arvioi, että matkailua ei voida kestävästi kasvattaa enää lainkaan. Ympäristöalan asiantuntijat olivat kaikkein kriittisimpiä matkailijamäärien kestävä kasvun suhteen ja elinkeino- ja aluekehittäjät kaikkein optimistisimpiä (kuva 39).



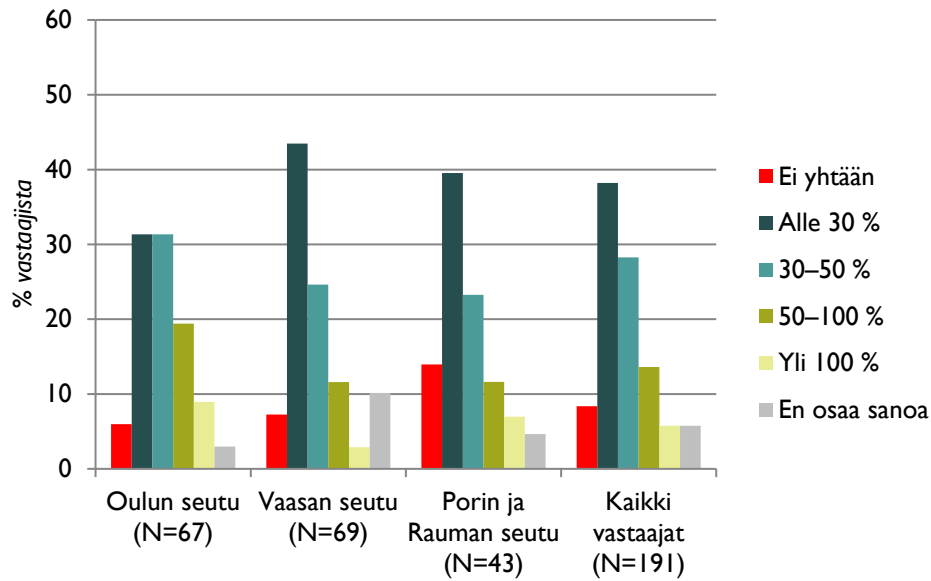
Kuva 38. Vastaajien arvioima määrä matkailun kestävä kasvulle vuoteen 2030 mennessä eri seuduilla.



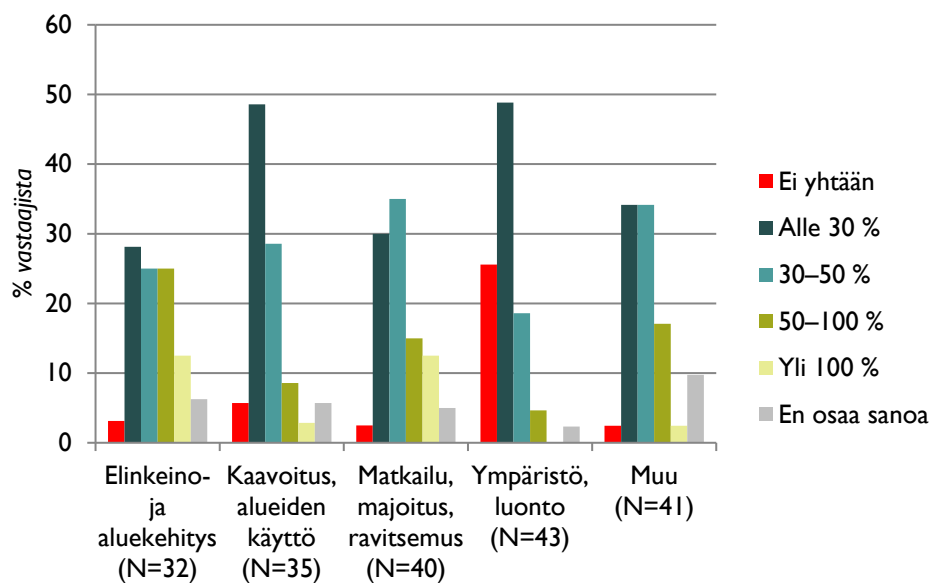
Kuva 39. Vastaajien arvioima määrä matkailun kestäväälle kasvulle vuoteen 2030 mennessä vastaajan oman asiantuntemusalueen mukaan.

Vapaa-ajan asumisen kestävä kasvun suhteen vastaajat olivat selvästi matkailun kasvua kriittisempiä (kuva 40). Vapaa-ajan asumisen arvioitiin yleisesti voivan kasvaa kestävästi alle 30 % nykyisestä tasosta. Oulun seudulla kestävyys rajan arvioitiin olevan kauempana ja yhtä usea vastaaja oli sitä mieltä, että 30-50 %:n kasvukin on vielä kestävä. Oulun seudulla vapaa-ajan asuntoja onkin tällä hetkellä vähemmän kuin muilla Pohjanlahden rannikkoalueilla. Oulun seudun matkailun kehittämisen työpajassa vapaa-ajan asunnoille ei tosin nähty suurta kysyntäpotentiaaliakaan merenrannoilla mm. saariston puuttumisen ja tuulisuuden vuoksi.

Vastaajien asiantuntemusala vaikutti suhtautumiseen vapaa-ajan asumisen kasvuun, kuten matkailunkin. Neljännes ympäristöalan toimijoista ei pitänyt mahdollisena kasvattaa vapaa-ajan asumista kestävästi lainkaan, kun taas elinkeino- ja aluekehityksen asiantuntijat pitivät kestävä kasvun rajaa muita korkeampana (kuva 41). Kuitenkin myös elinkeino- ja aluekehityksen asiantuntijat sekä matkailun toimijat olivat kriittisempiä vapaa-asumisen kasvun kuin matkailun kasvun suhteen.



Kuva 40. Vastaajien arvioima määrä vapaa-ajan asumisen kestäväälle kasvulle vuoteen 2030 mennessä eri seuduilla.

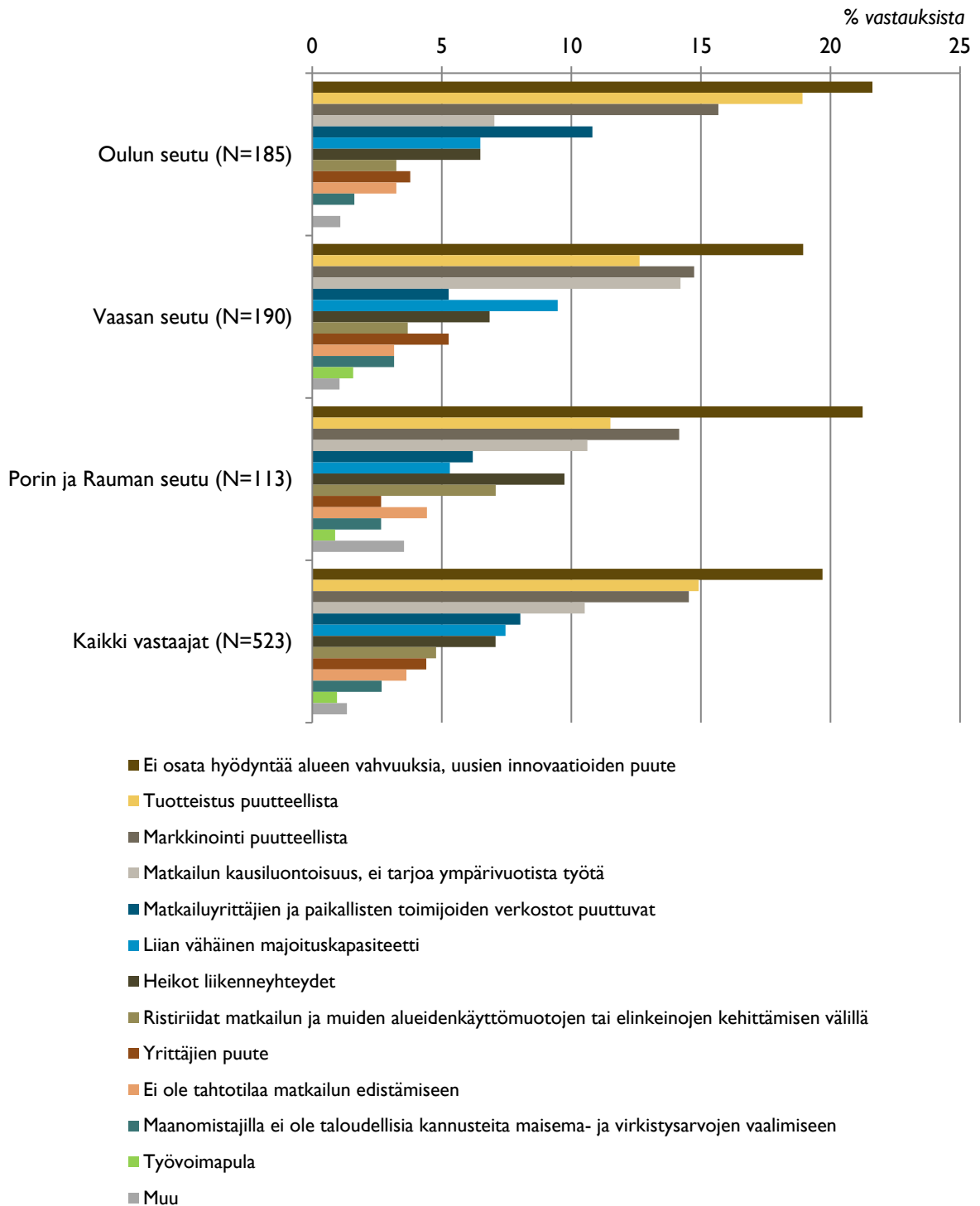


Kuva 41. Vastaajien arvioima määrä vapaa-ajan asumisen kestäväälle kasvulle vuoteen 2030 mennessä vastaajan oman asiantuntemusalueen mukaan.

5.2 Matkailun kehittämisen haasteet ja ratkaisukeinot

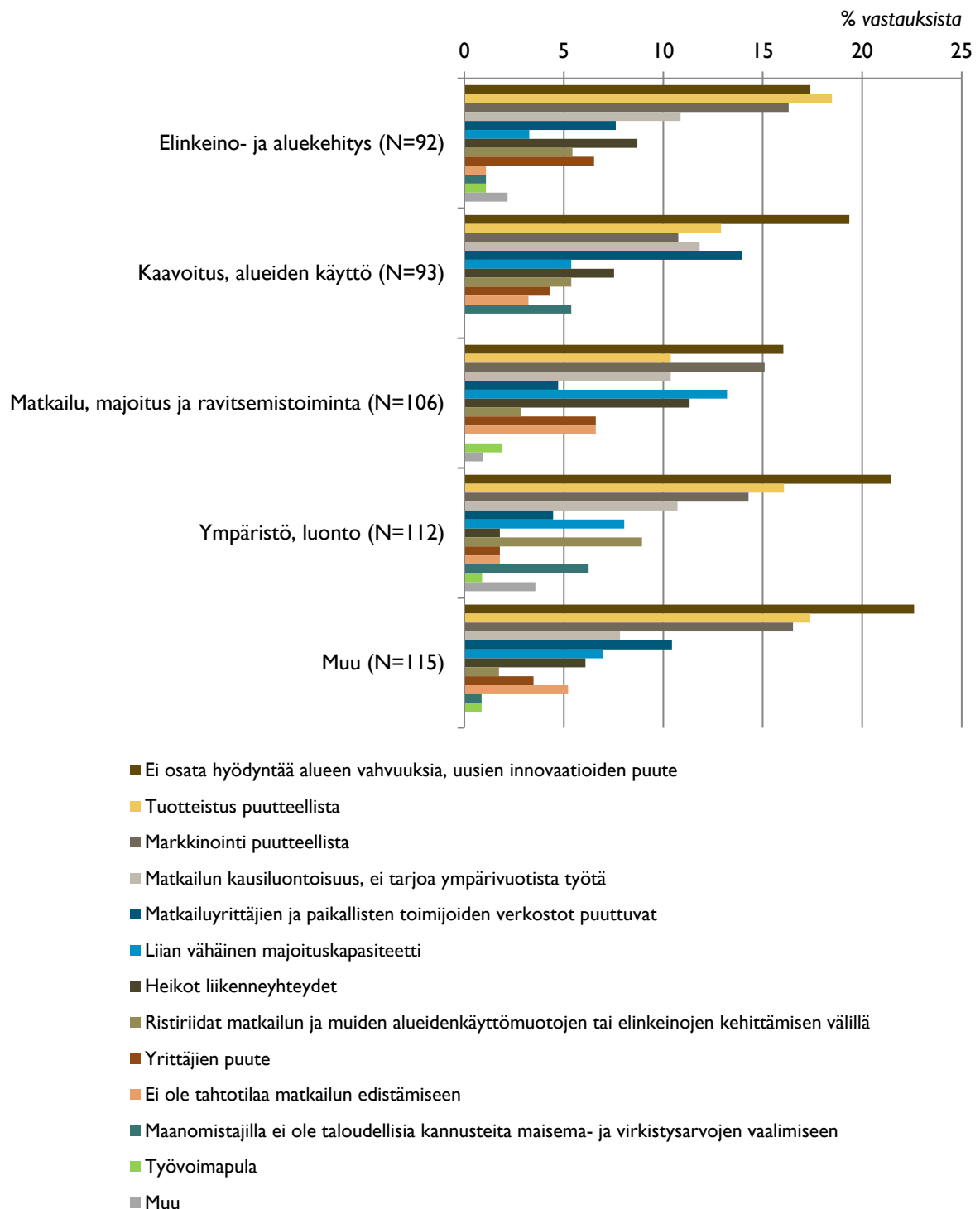
Kyselyssä vastaajat saivat valita enintään kolme mielestään suurinta estettä matkailun kehittämiseen tuntemallaan alueella. Suurimmaksi esteeksi vastaajien keskuudessa nousi vaihtoehto ”ei osata hyödyntää alueen vahvuuksia, uusien innovaatioiden puute”. Toiseksi ja kolmanneksi nousivat puutteellinen tuotteistus sekä puutteellinen markkinointi. Kausiluontoisuus koettiin muita alueita suuremmaksi

esteesi Vaasan seudulla. Oulun seudulla koettiin muita alueita enemmän, että yrittäjien ja paikallisten toimijoiden verkostot puuttuvat. Porin ja Rauman seudulla korostuivat heikot liikenneyhteydet (kuva 42).



Kuva 42. Pohjanlahden matkailun suurimmat esteet vastaajien tunteman alueen mukaan esitettynä.

Matkailun suurimpien esteiden painotukset olivat hieman erilaisia verrattaessa eri asiantuntija-aloja edustavia vastaajia. Elinkeino- ja aluekehittäjien vastauksissa tärkeimmäksi esteeksi nousi puutteellinen tuotteistus. Matkailun asiantuntijoiden keskuudessa kolmanneksi merkittävin este oli liian vähäinen majoituskapasiteetti (kuva 43).



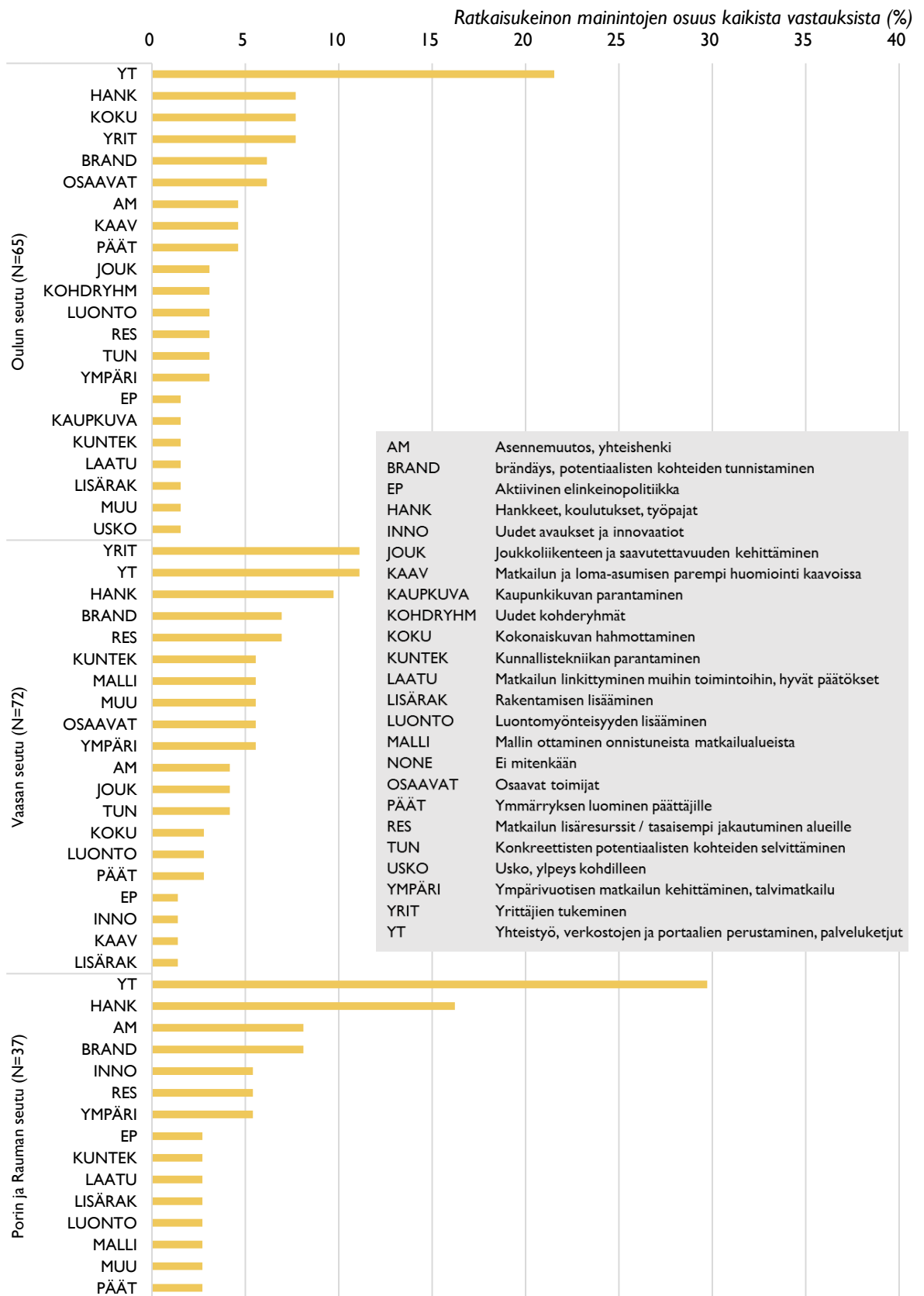
Kuva 43. Pohjanlahden matkailun suurimmat esteet vastaajien oman asiantuntemuksen mukaan esitettynä.

Kyselyn vastaajat saivat kertoa ratkaisuehdotuksiaan matkailun esteiden poistamiseksi. Avoimet vastaukset on luokiteltu yhteisten vastauksissa esitettyjen sanojen ja merkitysten perusteella seuraaviin luokkiin:

- AM Asennemuutos, yhteishenki
- BRAND brändäys, potentiaalisten kohteiden tunnistaminen
- EP Aktiivinen elinkeinopolitiikka
- HANK Hankkeet, koulutukset, työpajat
- INNO Uudet avaukset ja innovaatiot
- JOUK Joukkoliikenteen ja saavutettavuuden kehittäminen
- KAAV Matkailun ja vapaa-ajan asumisen parempi huomiointi kaavoissa
- KAUPKUVA Kaupunkikuvan parantaminen
- KOHDRYHM Uudet kohderyhmät
- KOKU Kokonaiskuvan hahmottaminen
- KUNTEK Kunnallistekniikan parantaminen
- LAATU Matkailun linkittyminen muihin toimintoihin, hyvät päätökset
- LISÄRAK Rakentamisen lisääminen
- LUONTO Luontomyönteisyyden lisääminen
- MALLI Mallin ottaminen onnistuneista matkailualueista
- NONE Ei mitenkään
- OSAAVAT Osaavat toimijat
- PÄÄT Ymmärryksen luominen päättäjille
- RES Matkailun lisäresurssit / tasaisempi jakautuminen alueille
- TUN Konkreettisten potentiaalisten kohteiden selvittäminen
- USKO Usko, ylpeys kohdilleen
- YMPÄRI Ympärivuotisen matkailun kehittäminen, talvimatkailu
- YRIT Yrittäjien tukeminen
- YT Yhteistyö, verkostojen ja portaalien perustaminen, palveluketjut

Oulun seudulla sekä Porin ja Rauman seudulla selvästi merkittävimäksi ratkaisukeinoksi matkailun kehittämiseen koettiin yhteistyö, erilaisten verkostojen tai portaalien perustaminen ja palveluketjut (kuva 44). Vaasan seudulla tärkeimmäksi ratkaisuehdotukseksi nousi yrittäjien tukeminen. Kaikilla seuduilla myös erilaisten hankkeiden, koulutusten ja työpajojen osuus nousi esiin. Porin ja Rauman seudulla esitettiin myös toiveita matkailua koskevasta asennemuutoksesta ja yhteishengen luomisesta. Oulun seudulla nousi esiin tarve hahmottaa matkailukentän kokonaiskuva. Valtakunnallisesta näkökulmasta kysymykseen vastanneiden 21 henkilön vastauksista yhteistyön ja verkostojen ohella nousi esiin brändäys, kehittämishankkeet, saavutettavuuden kehittäminen sekä resurssien lisääminen.

Oulun seudun matkailun kehittämisen työpajassa yhteistyön ja verkostojen luomista ja alueen brändäämistä pohdittiin tarkemmin. Tärkeänä pidettiin erityisesti matkailun kohderyhmien priorisointia ja näille kohderyhmille tarjottavien palveluiden paketoimista ja markkinoimista yhtenä kokonaisuutena. Erilaisia kohderyhmiä tunnistettiin: kalastuksesta, kalaruoasta ja luonnosta kiinnostuneet, kulttuurin ja historian harrastajat, aktiivisen liikkumisen matkailijat kuten pyöräilijät ja rullaluistelijat, työn vuoksi kaupunkiin matkustavat sekä lapsiperheet.



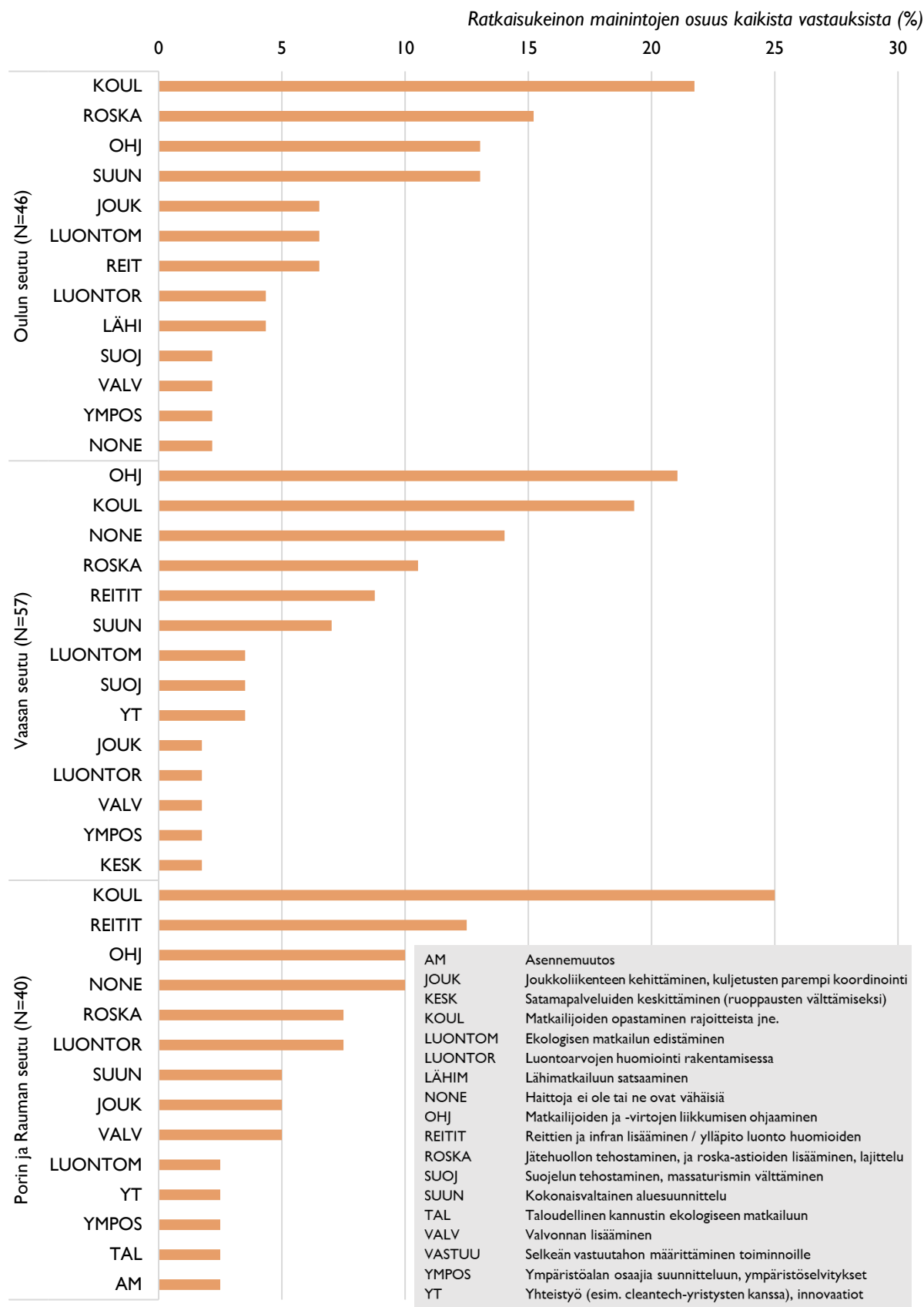
Kuva 44. Ratkaisukeinoja matkailun kehittämisen haasteisiin Oulun, Vaasan sekä Porin ja Rauman seudulla.

5.3 Ympäristövaikutusten hallinta

Asiantuntijakyselyssä vastaajilta kysyttiin ratkaisuehdotuksia matkailun haitallisten ympäristövaikutusten lieventämiseen. Avoimet vastaukset luokiteltiin vastausten merkitysten perusteella seuraaviin luokkiin:

- AM Asennemuutos
- JOUK Joukkoliikenteen kehittäminen, kuljetusten parempi koordinointi
- KESK Satamapalveluiden keskittäminen (ruoppausten välttämiseksi)
- KOUL Matkailijoiden opastaminen rajoitteista jne.
- LUONTOM Ekologisen matkailun edistäminen
- LUONTOR Luontoarvojen huomiointi rakentamisessa
- LÄHIM Lähimatkailuun satsaaminen
- NONE Haittoja ei ole tai ne ovat vähäisiä
- OHJ Matkailijoiden ja -virtojen liikkumisen ohjaaminen
- REITIT Reittien ja infran lisääminen / ylläpito luonto huomioiden
- ROSKA Jätehuollon tehostaminen, ja roska-astioiden lisääminen, lajittelu
- SUOJ Suojelun tehostaminen, massaturismin välttäminen
- SUUN Kokonaisvaltainen aluesuunnittelu
- TAL Taloudellinen kannustin ekologiseen matkailuun
- VALV Valvonnan lisääminen
- VASTUU Selkeän vastuutahon määrittäminen toiminnoille
- YMPOS Ympäristöalan osajia suunnitteluun, ympäristöselvitykset
- YT Yhteistyö (esim. cleantech-yritysten kanssa), innovaatiot

Yleisimmin haitallisten ympäristövaikutusten ratkaisukeinot liittyivät Oulun seudulla matkailijoiden parempaan opastamiseen, jätehuollon tehostamiseen sekä matkailijavirtojen parempaan ohjaamiseen (kuva 46). Reittien ja infrastruktuurin lisääminen ja kunnossapito, ottaen luontoarvot huomioon, nousi esille erityisesti Porin ja Rauman seudun vastaajilla. Vaasan sekä Porin ja Rauman seudun parhaiten tuntevista vastaajista huomattavan moni oli myös sitä mieltä, että matkailu ei aiheuta alueella haitallisia ympäristövaikutuksia ollenkaan (kuva 46).



Kuva 45. Ratkaisukeinoja matkailun haitallisten ympäristövaikutusten vähentämiseen Oulun, Vaasan sekä Porin ja Rauman seudulla.



Kuva: Maija Tiitu, Yyterin seikkailupuisto.

5.4 Hyviä esimerkkejä Pohjanlahden matkailun kehittämiseksi

Kyselyn viimeisessä, avoimessa kysymyksessä vastaajat saivat vapaasti kertoa ideoitaan ja esimerkkejä Pohjanlahden kestävä matkailun kehittämiseksi. Osa ideoista oli hyvinkin konkreettisia. Ehdotusten joukossa oli mm. valtakunnan rajan hyödyntämistä Tornion alueen matkailussa ja Vaasan seudun matkailussa (Uumaja), luonnon ennallistamisen ja hoidon yhdistämistä matkailuun sekä Länsirannikon puukaupunkien brändääminen ”Pohjanlahden puuhelmiksi”. Yrittäjille ehdotettiin resursseja investointeihin. Mielenkiintoisia tapahtumia, suoramyyntitiloja, ruokamatkailua, vuokrapyöriä ja lyhytkestoisia risteilyjä kaivattiin lisää. Myös ainutlaatuisia innovaatioita ja kokemuksia ehdotettiin, kuten puumajoja tähtitaivasnäköalalla, revontulisafareja, valokuvausretkiä sekä suomalaisen suon brändäämistä Afrikan savannien kaltaisena villinä luontona.

Moni vastaaja korosti yhteistyötä matkailun kehittämisessä. Esimerkiksi yrittäjien yhteiset varausjärjestelmät ja yhteinen markkinointi koettiin hyväksi. Niiden avulla yrittäjät myyvät ristiin toistensa tuotteita matkailijalle, mikä on matkailijoidenkin näkökulmasta helppoa ja tuo lisätuloja yrittäjille. Tyhjiillään olevien saaristolaistalojen aktivoimista ympärivuotiseen matkailukäyttöön ehdotettiin, ja kuntien keskustojen palvelut koettiin tärkeiksi matkailun kehittämiseksi. Lisäksi esitettiin, että matkailun kehittämisessä alueita tulisi jättää myös rauhan ja luontokokemusten tyyssijoiksi.

Hyvistä matkailutoteutuksista mainittiin mm. Yyterin männikköön rakennettu seikkailupuisto sekä Kalajoki esimerkkinä siitä, että kunta on rakentanut infrastruktuurin matkailua varten, mikä on houkuttellut investoijia toteuttamaan kohteet.

Eräs vastaaja painotti, että esimerkiksi Ruotsin puolella paikallisuus on trendikästä ja sitä tullaan hakemaan Suomestakin. Kansainvälisen matkailun edistämiseen liittyen mainittiin myös, että tulisi selvittää, voidaanko lentoihin perustuvaa matkailua kehittää ympäristön kannalta kestävästi.

6 Yhteenveto ja kehittämisehdotukset

Euroopassa sinisen kasvun matkailulle eli kestäväälle rannikko- ja merimatkailulle nähdään olevan paljon potentiaalia. Suomessa Turun saaristo, Suomenlahden alue sekä Järvi-Suomi ovat Pohjanlahtea edellä vesistö- ja saaristomatkailun kehittämisessä (mm. SANK 2017). Pohjanlahdella rannikkoon ja mereen tukeutuvalle matkailulle sekä vapaa-ajan asumiselle nähdäänkin olevan maltillista kasvupotentiaalia. Asiantuntijat arvioivat matkailun voivan yleisesti kasvaa Pohjanlahden rannikko- ja merialueella noin 30-50 % nykyisestä sekä potentiaalisen kysynnän että kestäväen kasvun näkökulmasta. Muutama ympäristöalan asiantuntija oli kuitenkin sitä mieltä, ettei matkailua voi lisätä lainkaan kestävästi.

Vapaa-ajan asumisen kasvun suhteen asiantuntijat olivat kriittisempiä, vapaa-ajan asumisen arvioitiin yleisesti voivan kasvaa kestävästi alle 30 % nykyisestä tasosta. Ympäristöalan asiantuntijoista jopa neljännes ei pitänyt mahdollisena kasvattaa vapaa-ajan asumista kestäväen kasvun rajoissa enää lainkaan. Ainoastaan Oulun seudulla vapaa-ajan asumista arvioitiin voivan lisätä kestävästi tätä enemmän. Oulun seudulla vapaa-ajan asuntoja onkin tällä hetkellä vähemmän kuin muilla Pohjanlahden rannikkoalueilla. Vapaa-ajan asumisen tulevaisuuden trendejä ovat muun muassa vapaa-ajan asuntojen varustetason parantaminen ja ympärivuotisen käytön lisääntyminen, etätönte tekeminen vapaa-ajan asunnolta käsin sekä vuokramökkeilyn lisääntyminen (Strandell ym. 2020; Adamiak ym. 2015).

Pohjanlahden alueen toimijoiden tunnistamista potentiaalisista matkailun kehittämiskohteista suurin osa oli luontomatkailun ja kulttuuriympäristön kohteita. Myös veneilyn ja purjehduksen sekä kalastusmatkailun kehittämiseen löytyi useita potentiaalisia kohteita. Suurin alueellinen matkailun kehittämispotentiaali keskittyi asiantuntijoiden vastauksissa Raippaluotoon ja Vaasan edustan maankohoamisrannikolle, jossa potentiaalia on etenkin luontomatkailun, kalastuksen, vapaa-ajan asumisen, veneilyn ja purjehduksen ja kulttuuriympäristöjen kehittämiseksi. Myös Kemi-Tornion alueelle sijoittui paljon potentiaalisia kehittämiskohteita liittyen esimerkiksi veneilyyn ja purjehdukseen, risteilymatkailuun ja kulttuuriympäristöön. Rannikon suurimpien kaupunkien, Oulun, Vaasan ja Porin alueilla taas nähdään potentiaalia kaupunkimatkailun mutta myös muun muassa veneilyn ja purjehduksen, kalastusmatkailun sekä rantalomien ja ranta-aktiviteettien kehittämiseen. Raahessa taas nähtiin monipuolista potentiaalia niin luontomatkailun, vapaa-ajan asumisen, ranta-aktiviteettien, kulttuuriympäristöjen kuin kaupunkimatkailunkin näkökulmasta.

Jotta matkailusta saataisiin Pohjanlahden alueella paikallisesti enemmän taloudellista hyötyä, alueen pääosin matalan profiilin matkailun liiketoimintamallia (low-profile tourism) tulisi pyrkiä kohottamaan räätälöidyn matkailun liiketoimintamalliksi (niche tourism) eli korkeamman taloudellisen arvon malliksi, joka huomioi myös ympäristö- ja sosiaaliset arvot. Räätälöidyn matkailun malli keskittyy pidemmälle jalostettuihin ja kohdennettuihin matkailupalveluihin, jotka liittyvät esimerkiksi kokemuksellisuuteen, yksilöllisyyteen, ylellisyyteen, luonnon hyvinvointivaikutuksien hyödyntämiseen, ruokaan ja paikallisiin erityispiirteisiin. Pidemmälle jalostettujen matkailupalvelujen mallissa paikalliset tulot matkailijaa kohti ovat suuremmat kuin matalan profiilin matkailussa. Räätälöidyn matkailun kehittäminen voi siten tuoda lisää työpaikkoja ja monipuolistaa elinkeinorakennetta monissa Pohjanlahden rannikkokunnissa, joissa työllisyysnäkyvät ovat heikot.

Räätälöity matkailu sopii erityisen hyvin luontomatkailuun, mukaan lukien veneily- ja kalastusmatkailu, joilla nähtiin olevan eniten kasvupotentiaalia. Luontomatkailu hyödyttää paikallistaloutta paremmin silloin, kun alueella on riittävästi palvelutarjontaa, joka houkuttelee matkailijoita viipymään alueella useita päiviä. Luontomatkailussa on kysyntää myös vapaaehtoismatkailulle ja vapaaehtoisille rahoitusmekanismeille, joita kannattaa hyödyntää esimerkiksi luonnonalueiden ennallistamishankkeissa ja kulttuurimaisen ylläpidossa. Tämän tyyppisissä matkailumuodoissa päästään selkeimmin matkailun negatiivisesta jalanjäljestä positiiviseen kädenjälkeen.



Kuva: Anna Strandell, Nallikari, Oulu.

Toisaalta kaupunkimatkailun kehittäminen on helpompi toteuttaa ympäristön kannalta kestävästi, sillä kaupungeissa on valmis infrastruktuuri isommillekin matkailijamäärille eivätkä ne häiriinny yhtä helposti kuin luontokohteet. Kaupungit toimivat myös portteina luontomatkailulle. Niistä käsin voidaan järjestää pääsy vesille ja luontoon, jolloin luonto-, kaupunki- ja kulttuurimatkailu yhdistyvät. Suurin osa matkailupalveluista ja -infrastrasta kannattaakin keskittää mantereen puolelle, jotta herkäät saaristokohteet säilyvät mahdollisimman luonnontilaisina. Kestävän liikkumisen näkökulmasta olennaista on joukkoliikenteen ja opastuspalveluiden kehittäminen kaupungeista tärkeimmille retkeilykohteille ja kansallispuistoihin.

Pohjanlahden alueen matkailun kehittämisen suurimmat esteet liittyvät asiantuntijoiden mielestä erityisesti innovaatioiden, tuotteistamisen ja markkinoinnin puutteisiin. Alueiden vahvuuksia ei osata tunnistaa ja hyödyntää matkailun kehittämisessä. Matkailun kausiluontoisuus koettiin myös jossain määrin haasteeksi, etenkin Vaasan seudulla. Yrittäjien ja paikallisten toimijoiden verkostojen puuttuminen koettiin ongelmaksi erityisesti Oulun seudulla. Porin ja Rauman seudulla kehittämisen esteenä koroituivat heikot liikenneyhteydet.

Asiantuntijoiden näkemyksissä tärkeimmät matkailun kehittämisesteiden ratkaisukeinot liittyivät yhteistyön ja verkostojen luomiseen sekä palveluketjuihin. Brändäyksessä keskeistä on matkailun kohderyhmien priorisointi ja heille tarjottavien palveluiden paketoiminen ja markkinointi yhtenä kokonaisuutena. Myös erilaiset kehittämishankkeet ja koulutus matkailualan toimijoille koettiin tärkeiksi. Digitalisaatio tarjoaa monenlaisia mahdollisuuksia matkailun kehittämiseen: markkinointiin, majoituksen ja välineiden vuokraukseen, pelillisyyteen ja lisättyyn todellisuuteen matkailukohteissa.

Paikallinen kulttuuri kannattaa sisällyttää osaksi matkailupalveluja. Paikallisten resurssien, yrittäjien ja asukkaiden mukaan ottaminen matkailun suunnitteluun ja toteutukseen tuo sekä taloudellisia että sosiaalisia hyötyjä alueelle, lisää matkailun omaleimaisuutta ja edistää toimijoiden sitoutumista kestävä matkailun periaatteisiin. Alueen uniikit ominaisuudet voivat tuntua paikallisista tavanomaisilta, mutta tarjota turistille ainutlaatuisia ja muista matkailukohteista erottuvia kokemuksia. Merellisyyden hyödyntäminen kannatta sisällyttää kiinteäksi osaksi alueen matkailun kehittämistä. Matkailun

edistämisessä keskeistä on matkailuyrittäjien ja paikallisten toimijoiden yhteistyö, verkostoituminen ja voimavarojen yhdistäminen esimerkiksi tuotteistamisessa, markkinoinnissa ja varusteiden hankinnassa.

Pohjanlahden matkailun kesäsesonki on lyhyt ja lyhyys heijastuu matkailun volyyymiin. Haasteena on kehittää matkailutuotteita, jotka ovat houkuttelevia ympäri vuoden sääolosuhteista riippumatta. Talvimatkailun kehittämisessä on paljon potentiaalia, pohjoisen talvea voidaan hyödyntää etenkin ulkomailaisille tarjottavana eksotiikkana. Talvimatkailun mahdollisuuksia ovat merenjään hyödyntäminen kuten retkiluistelu, pilkkiminen, jäällä kävely ja hiihtäminen, potkukelkkailu, talvinuottausnäytökset ja sukeltaminen jään alla. Syksyllä voidaan hyödyntää marjojen ja sienten keräämistä ja niiden valmistamista ruuaksi osana luontomatkailua. Matkailusesongin jatkamista kesäkauden ulkopuolelle auttavat erilaiset tapahtumat ja festivaalit sekä matkailutuotteiden ja markkinoinnin monipuolistaminen.

Ikääntyneiden matkailun ja kulutuksen kasvaessa voimakkaasti matkailua kannattaa räätälöidä myös tälle matkailijaryhmälle. Eläkeläisille suunnattu matkailu, kuten hyvinvointimatkailu, voi laajentua lomasesonkien ulkopuolelle ja helpottaa kausiluonteisuuteen liittyviä ongelmia. Myös vapaa-ajan asuminen on vähemmän riippuvaista kesälomakaudesta. Laajakaistayhteydet ja etätyömahdollisuudet voivat lisätä vapaa-ajan asuntojen käyttöä lomasesonkien ulkopuolella.

Asiantuntijakyselyssä rannikko- ja merimatkailun merkittävimpänä taloudellisena hyötynä Pohjanlahden alueella pidettiin alueiden elinkeinorakenteen monipuolistumista sekä tuloja paikallisille elinkeinoille. Taloudellisia haittoja ei pidetä merkittävänä, suurin esiin noussut taloudellinen haitta oli talouden ja tulojen kausivaihtelu. Matkailun sosiaaliset ja kulttuuriset hyödyt Pohjanlahdella koettiin merkittäviksi, matkailu muun muassa lisää paikallisympäystä ja vahvistaa paikallisidentiteettiä sekä ylläpitää ja parantaa palveluja. Matkailun sosiaalisia ja kulttuurisia haittoja ei pidetty kovin merkittävänä, tyhjä kiinteistö sesongin ulkopuolella koettiin jossain määrin haitaksi.

Matkailun ympäristöön liittyvistä hyödyistä merkittävimmiksi Pohjanlahden alueella koettiin ympäristötietoisuuden kasvu, maisemanhoito sekä kulttuuriympäristön suojelu. Matkailun suurimmiksi paikallisiksi ympäristöhaittoiksi koettiin roskaantuminen sekä luontoalueiden rakentaminen ja kuluminen. Paikallistasolla haitallisten ympäristövaikutusten ratkaisukeinoiksi nähtiin muun muassa matkailijoiden parempi opastaminen ja matkailijavirtojen ohjaaminen sekä jätehuollon tehostaminen.

Matkailun kestävyyttä tuleekin edistää laajalla keinovalikoimalla. Alueidenkäytön suunnittelulla ja toimintojen sijoittamisella luodaan puitteet arvokkaiden kohteiden turvaamiseen ja haitallisten vaikutusten minimointiin. Matkailukohteita ja -palveluita voidaan myös sijoittaa julkisten liikenneyhteyksien varrelle kestävien liikkumistapojen edistämiseksi. Taloudellisilla ohjauskeinoilla matkailua voidaan suunnata kestävämpiin matkailumuotoihin ja saada haitoista hyvityksiä. Matkailun ilmasto- ja muiden haitallisten ympäristö- ja sosiaalisten vaikutusten kompensointi tulee todennäköisesti yleistymään. Suomessakin on virinnyt keskustelua matkailuverosta, joka on käytössä kansainvälisesti monissa suurkaupungeissa, yleensä osana hotellilaskua. Matkailuveron tulot käytettäisiin paikallisesti esimerkiksi matkailun kehittämiseen tai matkailun haittojen ehkäisyyn. Toistaiseksi kompensointi tapahtuu Suomessa kuitenkin vapaaehtoisesti, kuten esimerkiksi lentopäästöjen kompensointi. Paikallisesti voidaan ottaa käyttöön taloudellisia ohjauskeinoja, joissa matkailuyritykset maksavat ”vuokraa” esimerkiksi tärkeiden matkailukohteiden maiseman säilyttämisestä, kuten metsänhakkuiden välttämisestä.

Vastuullisen tai kestävä matkailun ohjelmat ja sertifioinnit voivat edistää matkailun kestävyyttä kohteissa. Parhaiten vastuullisuustyötä paikallistasolla tukee maakunnallisesti yhtenäinen vastuullisuusjärjestelmä, joka huomioi paikalliset erityispiirteet ja tukee alueen matkailupalvelutoimintaa. Paikallisesti yhdessä on sovittava myös matkailun rajoituksista, kuten hiljaisten alueiden suojelusta (esim. vesiskootterikielto) tai metsänhakuista maisemallisesti tärkeillä alueilla. Käytännön toimet matkailukohteissa keskittyvät erityisesti eri jätelajien keräyksen järjestämiseen, kestäviin hankintoihin, matkailijoiden opastamiseen ja matkailijavirtojen ohjaamiseen. Kohdekohtaisten toimenpiteiden lisäksi toimijoiden tulisi pitkäjänteisesti edistää alueen matkailuympäristöjen suojelua ja hoitoa. Matkailutoimijat tarvitsevat tietoa ja työkaluja myös eri toimien ja hankintojen vaikutusten arviointiin ja vertailuun

sekä hiilijalanjäljen laskentaan. Kestävyystavotteiden systemaattinen seuranta ja seurannan vastuiden sopiminen on tärkeää sekä paikallisesti, valtakunnallisesti että globaalisti.

Ilmastonmuutos aiheuttaa todennäköisesti sekä hyötyjä että haittoja Pohjanlahden matkailun kehittämiseksi. Mahdollisia haittoja ovat sään ääri-ilmiöiden ja epävakaisuuden lisääntyminen sekä merten virkistyskäyttömahdollisuuksien heikkeneminen rehevöitymisen ja sinilevien lisääntymisen vuoksi. Talvikauden lyheneminen ja lumen ja jään puute aiheuttavat haasteita erityisesti talvimatkailun kehittämiseksi. Hyöty matkailun kannalta on, että Pohjanlahdella kesämatkailukausi voi pidentyä ja olla lämpimämpi. Pohjanlahden maankohoaminen toimii myös vastavoimana merenpinnan nousulle. Matkailu voi kasvaa maissa, joiden ilmasto-olosuhteet matkailun kannalta paranevat. Lämpötilan nousu voi siirtää suotuisimman kesämatkailualueen Välimereltä Pohjois-Eurooppaan. Ympäristötietoisuuden kasvaessa ja lentomatkailun mahdollisesti kallistuessa pitkien matkojen kysyntä vähentyy ja matkat suuntautuvat aiempaa lähemmäs. Kestävän matkailun matkaketjujen ja kestäväillä liikkumismuodoilla (juna, bussi, pyörä jne.) tehtävien matkojen kysyntä tulee kasvamaan. Suomen Matkailuorganisaatioiden yhdistyksen Suomen teettämän kyselytutkimuksen mukaan kiinnostus kotimaan matkailua kohtaan on kasvussa ja etenkin nuoret ovat kiinnostuneita matkailemaan kotimaassa (Suoma 2019). Covid19-pandemia vähentää lyhyellä tähtäimellä kansainvälistä matkailua, mutta todennäköisesti lisää kotimaan matkailua, erityisesti vapaa-ajan asumista ja luontomatkailua. Ilmastovaikutusten lisäksi myös turvallisuuskysymykset, kuten levottomuudet, tautiepidemiat ja kasvava antibioottiresistenssi, vaikuttavat yhä enemmän matkailukohteiden valintaan ja todennäköisesti lisäävät tulevaisuudessa kotimaan matkailua. Pohjanlahden asema globaalien turvallisuuden kannalta on hyvä. Turvallisuuteen ja sosiaaliseen kestävyysliittyy myös erilaisten vähemmistöjen kuten etnisten tai seksuaalivähemmistöjen huomioiminen matkailupalveluiden kehittämisessä.

Suurelle matkailijamäärän kasvulle ei nähdä potentiaalia Pohjanlahden rannikkoalueella, eikä se välttämättä ole toivottavaakaan suurempien haitallisten vaikutusten vuoksi. Kestävän matkailun kehittäminen on helpompaa pienemmässä mittakaavassa, jolloin paikalliset yrittäjät ja asukkaat voidaan integroida kehittämistyöhön paremmin mukaan. Matkailun kehittäminen nivoutuu Pohjanlahden alueella yhteen paikallisten virkistyskäytön kehittämisen kanssa, mikä on myös tärkeä osa matkailun sosiaalista kestävyyttä. Seuraava matkailijasukupolvi tulee todennäköisesti pitämään kestävyyttä itsestään selvänä asiana. Matkailutapojen muutosten ennakointi onkin keskeistä matkailutoiminnan pitkäjänteiselle kehittämiseksi, matkailun kestävyys on matkailuyritysten tulevaisuuden elinehto.

Lähteet

- Adamiak, C., Vepsäläinen, M., Strandell, A., Hiltunen, M. J., Pitkänen, K., Hall, C. M., Rinne, J., Hannonen, O., Paloniemi, R., Åkerlund, U. 2015. Vapaa-ajan asuminen Suomessa – Asukas- ja kuntakyselyn tuloksia vapaa-ajan asumisen nykytilasta ja kehittämistarpeista. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 22/2015.
- Adamiak, C., Hall, C.M., Hiltunen, M.J. & Pitkänen, K. 2016. Substitute or addition to hypermobile lifestyles? Second home mobility and Finnish CO2 emissions, *Tourism Geographies* 18(2), 129-151.
<http://dx.doi.org/10.1080/14616688.2016.1145250>
- Askola, H., Takala, O., Tefke, J. & Sito Oy. 2017. Veneilyn määrä sekä sen taloudelliset ja ympäristövaikutukset Suomessa. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Trafin tutkimuksia 4/2017.
- Butler, R.W. 1999. Sustainable tourism: A state-of-the-art review. *Tourism Geographies* 1(1), 7-25.
- CAFF. 2017. State of the Arctic Marine Biodiversity Report. Conservation of Arctic Flora and Fauna International Secretariat, Akureyri, Iceland. <https://caff.is/marine/marine-monitoring-publications/state-of-the-arctic-marine-biodiversity-report/431-state-of-the-arctic-marine-biodiversity-report-full-report>
- CAFF. 2019. State of the Arctic Freshwater Biodiversity Report. Conservation of Arctic Flora and Fauna International Secretariat, Akureyri, Iceland. <https://caff.is/freshwater/freshwater-monitoring-publications/state-of-the-arctic-freshwater-biodiversity-monitoring-report>
- Center for Responsible Travel. 2019. The Case for Responsible Travel: Trends & Statistics 2019. Center for Responsible Travel, Washington. https://www.responsibletravel.org/docs/CaseforResponsibleTravel_2019_Web.pdf
- EASA, EEA and Eurocontrol. 2016. European aviation environmental report 2016, European Aviation Safety Agency, European Environment Agency and Eurocontrol. <https://www.easa.europa.eu/eaer/>
- Ecorys. 2012. Blue Growth Study, Scenarios and drivers for sustainable growth from the oceans, seas and coasts.
- Ecorys. 2013. Study in support of policy measures for maritime and coastal tourism at EU level.
- EEA. 2003, Europe's environment: the third assessment, European Environment Agency, Copenhagen, Denmark.
- EEA. 2018. Aviation and shipping — impacts on Europe's environment. TERM 2017: Transport and Environment Reporting Mechanism (TERM) report. EEA Report No 22/2017. European Environment Agency.
- EC. 2016. Study on specific challenges for a sustainable development of coastal and maritime tourism in Europe, Final Report. European Commission.
- EC. 2017. Annual Analyses of the EU Air Transport Market 2016. Final Report. European Commission.
- FCG. 2018. Kestävän matkailun nykytila, haasteet ja kehittämistarpeet. FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy ja Visit Finland. https://www.businessfinland.fi/globalassets/finnish-customers/02-build-your-network/visit-finland/julkaisut/loppuraportti_selvitys_kestavan_matkailun_nykytila_ja-kehittamistarpeet-...pdf
- Giulietti, S., Romagosa, F., Esteve, J. F., Schröder, C. 2018. Tourism and the environment. Towards a reporting mechanism in Europe. European Environment Agency, European Topic Centre on Urban Land and Soil Systems. ETC/ULS Report | 01/2018.
- Hall, M. 2001. Trends in ocean and coastal tourism: the end of the last frontier? *J. Ocean Coast. Manag.* 44 (9-10), 601-618.
<http://dx.d>
- Hall, C. M., Muller, D.K. 2004, *Tourism, Mobility and Second Homes: Between Elite Land-scape and Common Ground.* Cromwell Press, Great Britain.
- Harrison, R. M., et al. 2015. Civil aviation, air pollution and human health. *Environmental Research Letters* 10(4).
- Hasu, E. & Tyrväinen, L. 2011. Kenelle matkailukyliä tehdään? Julkaisussa: Staffans, A. & Merikoski, T. (toim.). Miten kestävä matkailualue tehdään? Käsikirja suunnitteluun ja rakentamiseen. Aalto yliopisto, Arkkitehtuurin laitos, 20–57.
- Heiberg, E., Aall, C. and Tveit, E-M. 2009. Vindkraft, reiseliv og miljø – en konfliktanalyse. Vestlandsforskningsrapport nr. 1/2009.
- Heikkinen, E. 2019. The Finnish Blue Economy – Definition and Economic Significance. Master's Thesis. University of Helsinki, Faculty of Agriculture and Forestry, Department of Economics and Management.
- Hetemäki, L., Niinistö, S., Seppälä, R. & Uusivuori, J. (toim.). 2011. Murroksen jälkeen - Metsien käytön tulevaisuus Suomessa. Metsäkustannus Oy. Kariston Kirjapaino, Hämeenlinna.

- Hiltunen, M. J., Pitkänen, K., Vepsäläinen, M. and Hall, C.M. 2013. Second Home Tourism in Finland: Current Trends and Eco-social Impacts. Teoksessa Roca, Zoran ym. (toim.). Second Homes in Europe: Lifestyle Issues and Policy Responses, s. 165-200. Farnham, Ashgate.
- Huomo, M. 2019. Lomamatkoja tehdään entistä enemmän – mökkeilyn suosio on pysynyt vakaana. Tieto&trendit, Tilastokeskus. <http://tilastokeskus.fi/tietotrendit/artikkelit/2019/lomamatkoja-tehdaan-entista-enemman-mokkeilyn-suosio-on-pysy-nyt-vakaana/>
- Hörnsten, L., 2002. Turisters attityder till vindkraftverk i fjällen. Hållbar utbyggnad av vindkraft – metodutveckling för fjällområdena. Working Paper 2002:1, ETOUR.
- Ijäs A. 2018. Kestävän matkailun kehittäminen Satakunnan rannikkoalueella - maankäytön suunnittelun näkökulma. Satakuntaliitto. http://www.satakuntaliitto.fi/sites/satakuntaliitto.fi/files/tiedostot/SustainBaltic/Satakunnan%20rannikkomat-kailu_FINAL.pdf
- Johansson, L., Ytreberg, E., Jalkanen J-P., Fridell, E., Eriksson, K.M., Lagerström, M., Maljutenko, I., Raudsepp, U., Fischer, V. & Roth, E. 2020. Model for leisure boat activities and emissions – implementation for the Baltic Sea. Ocean Science Discussions. <https://doi.org/10.5194/os-2020-5>
- Kaituri, A., Vatanen, S., Yrjölä, R., Pakkanen, T., Hannula, H., Saarniaho, K. & Uusitalo, T. 2017. Merialueasuunnittelun lähtökohtia. Merialueiden nykyinen käyttö, tulevaisuuden näkymät ja merialueita koskeva tietopohja. Ympäristöministeriö. Ympäristöministeriön raportteja 15/2017.
- Karlin A. 2012. Perämeren kansallispuiston kävijätutkimus 2012. Metsähallituksen luonnonsuojelujulkaisuja. Sarja B 177.
- Kauppila, P. 2016. Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset Oulussa. Kajaanin ammattikorkeakoulun julkaisusarja B, Raportteja ja selvityksiä 46. <https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/103973/Oulu.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Kelly, J., Haider, W., Williams, P.W. & Englund, K. 2007. Stated preferences of tourists for eco-efficient destination planning options. Tourism Management 28(2): 377–390.
- Koens, J. F., Dieperink, C. & Miranda, M. 2009. Ecotourism as a development strategy: experiences from Costa Rica, Environment, Development and Sustainability, 11(6), 1225.
- Konu H., Tyrväinen, L., Pesonen, J., Tuulentie, S., Pasanen, K. & Tuohino, A. 2017. Uutta liiketoimintaa kestävän luontomatkailun ja virkistyskäytön ympärille – Kirjallisuuskatsaus. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 45/2017.
- Lappalainen, J., Niemelä, W. & Viitasalo, M. 2017. Veneilijän matka palvelujen ääreen. SmartSea-hankkeen verkkoartikkeli 7.12.2017. <http://smartsea.fmi.fi/veneilijan-matka-palvelujen-aareen/>
- Lehto, K., Karppinen, A., Oulasvirta, L., Saarijärvi, H. 2017. Merenkulun tuet – Arvio henkilökuljetuksiin kohdistuvista valti-ontuista. Tampereen yliopiston Johtamiskorkeakoulu. <http://tampub.uta.fi/bitstream/handle/10024/100706/978-952-03-0400-3.pdf?sequence=1>
- LUKE. 2018. Vapaa-ajan kalastus 2018 -kysely. Luonnonvarakeskus. Haettu 27.4.2020. http://statdb.luke.fi/PXWeb/pxweb/fi/LUKE/LUKE_06%20Kala%20ja%20riista_02%20Rakenne%20ja%20tuotanto_06%20Vapaa-ajankalastus/?tablelist=true&rxid=001bc7da-70f4-47c4-a6c2-c9100d8b50db
- Matkailun edistämiskeskus. 2010. Kansainvälinen luontomatkailututkimus 2010. MEK A:169. <http://www.visitfinland.fi/wp-content/uploads/2013/04/A169-Kansainva%CC%88linen-luontomatkailututkimus-2010-Korj.pdf>
- Metsähallitus. 2016. Kestävän matkailun periaatteet. Kansallispuistot, luonto- ja historiakohteet sekä maailmanperintökohteet. http://www.metsa.fi/documents/10739/1486966/Kestavan_matkailun_periaatteet_2016.pdf/a841a17b-9116-438d-8fda-c1b99dba3488
- Mitts J., Salomaa A., Järviluoma J. 2015. Digitaalisten pelien hyödyntäminen matkailussa: Case Kainuu. Kajaanin ammattikorkeakoulu.
- MMM. 2008. Kalastusmatkailun kehittämisen valtakunnallinen toimenpideohjelma 2008–2013. Maa- ja metsätalousministeriö 2/2008. <https://mmm.fi/documents/1410837/1721038/Kalastusmatkailunkehitt.pdf/60cb7077-ae2e-47b3-80be-3ee6a71aa2e0/Kalastusmatkailunkehitt.pdf>
- Mukkala, K. & Tervo, H. 2013. Air transportation and regional growth: which way does the causality run? Environment and Planning A 2013, volume 45, pages 1508 – 1520.
- Niemistö, J., Soimakallio, S., Nissinen, A. & Salo, M. 2019. Lentomatkustuksen päästöt – Mistä lentoliikenteen päästöt syntyvät ja miten niitä voidaan vähentää? Suomen ympäristökeskuksen raportteja 2/2019. https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/292417/SYKEra_2_2019.pdf?sequence=6&isAllowed=y
- Nylén, T. & Tolvanen, H. 2017a. Plan4Blue: Deliverable D.T3.1.1 Guidelines for identifying and sharing relevant spatial data in MSP. Cross-border case.

- Nylén, T. & Tolvanen, H. 2017b. Plan4Blue: Deliverable D.T3.5.1 Collection of contemporary Gulf of Finland maps for scenario building. For use in Delphi panel and scenario workshop.
- Orams, M. 1999. Marine tourism: development, impacts, and management. London: Routledge.
- Papageorgiou, M. 2016. Coastal and marine tourism: A challenging factor in Marine Spatial Planning. *Ocean & Coastal Management* 129 (2016) 44-48.
- Paukku, E. (2020). Miten sääntelyä muuttamalla voitaisiin ohjata kalastusta enemmän taloudellista arvoa luovaan suuntaan? *Matkailututkimus*, 16(1), 55-73. <https://doi.org/10.33351/mt.95588>
- Petäjäistö, L. & Selby, A. 2011. Luontomatkailuyritystoiminnan laajuus: Internet-aineistoon pohjautuva selvitys. Metlan työraportteja 217. <http://www.metla.fi/julkaisut/workingpapers/2011/mwp217.htm>
- Pohja-Mykrä, M., Matilainen, A., Kujala, S., Hakala, O., Harvio, V., Törmä, H. & Kurki, S. 2018. Erätalouteen liittyvän yritystoiminnan nykytila ja kehittämisedellytykset. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 40/2018.
- Poutanen, M. & Steffen, H. 2014. Land Uplift at Kvarken Archipelago / High Coast UNESCO World Heritage area. *Geophysics* 50(2), 49-64.
- Rosu, S. 2012. Selkämeren kansallispuiston kävijätutkimus 2012. Metsähallituksen luonnonsuojelujulkaisuja, B 207.
- RTS. 2011. Loma-asumisen taloudelliset ja työllisyysvaikutukset Suomessa. Rakennustutkimus RTS Oy. Työ- ja elinkeinoministeriö. TEM raportteja 21/2011.
- Rytkönen, A. & Kirkkari, A-M. (toim.). 2010. Vapaa-ajan asumisen ekotehokkuus. Suomen ympäristö 6/2010. Ympäristöministeriö.
- Saarinen, J. 2020. Tourism and sustainable development goals: research on sustainable tourism geographies. Teoksessa: Saarinen, J. (toim.) *Tourism and Sustainable Development Goals – Research on Sustainable Tourism Geographies*. Routledge.
- SANK. 2017. Suomen saaristo- ja vesistömatkailusta eurooppalainen vetovoimatekijä – Saaristo- ja vesistömatkailun selvityshankkeen loppuraportti. Saaristoasiain neuvottelukunta, Onvisio Consulting & Caprice Consulting. Maa- ja metsätalousministeriö. Maa- ja metsätalousministeriön julkaisuja 3/2017. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-453-947-0>
- Storhammar, E. 2009. Lohenkalastuksen taloudelliset vaikutukset: Lohen ammattikalastus Pohjanlahden maakunnissa ja lohen vapaa-ajan kalastus Tornionjoella ja Simojoella – Esiselvitys. Suomen Vapaa-ajankalastajien Keskusjärjestö.
- Strandell, A., Pitkänen, K., & Rehunen, A. (2020). Miten kaupungistuminen ja väestön ikääntyminen vaikuttavat vapaa-ajan asumisen suosioon? *Matkailututkimus*, 16(1), 74-92. <https://doi.org/10.33351/mt.88575>
- Suoma. 2019. Suomen Matkailuorganisaatioiden yhdistys Suoma ry:n teettämä kyselytutkimus kotimaanmatkailusta. <http://www.suoma.fi/news/100syyta-matkaillla-suomessa-kampanja-on-taas-kaynnistynyt-ja-jatkuu-syyskuun-loppuun-saakka/zkkuizdg/af3dcfa9-234e-4787-bf99-ccb56bc7878>
- Svels, K. & Åkerlund, U. 2018. The commons and emergent land in Kvarken Archipelago, Finland: governing an expanding recreational resource. *Fennia* 196(2) 154-167. <https://doi.org/10.11143/fennia.69022>
- Tilastokeskus. 2020. Kesämökkikanta. Tilastokeskus, StatFin-palvelu. Haettu 27.4.2020. http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_asu_rakke/statfin_rakke_pxt_116j.px/
- Tolvanen, A., Kangas, K., Huhta, E. 2014. Luontomatkailun ympäristökysymykset. Julkaisussa: Tyrväinen L., Kurttila M., Sievänen T. & Tuulentie S. (toim.). *Hyvinvointia metsästä*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.
- Torres-Delgado, A. & Saarinen J. 2014. Using indicators to assess sustainable tourism development: a review. *Tourism Geographies* 16(1), 31-47.
- Tuulentie, S. & Hakkarainen, M. 2014. Matkailu pohjoisen maaseudun työnä. Julkaisussa: Tyrväinen L., Kurttila M., Sievänen T. & Tuulentie S. (toim.). *Hyvinvointia metsästä*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.
- Tyrväinen, L., Järviluoma, J., Nikkola, K. & Silvennoinen, H. 2012. Selvitys matkailijoiden suhtautumisesta Mielmukkavaaran tuulipuistohankkeeseen. Metlan työraportteja 237. 47 s.
- Tyrväinen, L., Sievänen, T., Konu, H., Aapala, K., Ojala, O., Pellikka, J., Reinikainen, M., Lehtoranta, V., Pesonen, J. & Tuohino, A. 2018. Uudet keinot metsä- ja vesialueiden kestäväen virkistys- ja matkailukäytön kehittämiseksi ja turvaamiseksi. Valtioneuvoston kanslia, Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 88/2017. <http://tieto-kayttoon.fi/julkaisu?pubid=23805>
- University of Cambridge. 2014. Climate Change: Implications for Tourism, Key Findings from the Intergovernmental Panel on Climate Change Fifth Assessment Report. Cambridge Institute for Sustainability Leadership (CISL) and the Cambridge Judge Business School (CJBS). <https://www.cisl.cam.ac.uk/business-action/low-carbon-transformation/ipcc-climate-science-business-briefings/tourism>

- UNWTO. 2005. Making Tourism More Sustainable - A Guide for Policy Makers. World Tourism Organization UNWTO and United Nations Environment Programme UNEP.
- UNWTO. 2012. Global Report on Aviation. Responding to the needs of new tourism markets and destinations. AM Reports: Volume five. World Tourism Organization UNWTO.
- Uudenmaan liitto. 2007. Risteilymatkailun kilpailukykytekijät Itämeren alueella. Uudenmaan liiton julkaisuja E 91 – 2007.
- Uudenmaan liitto. 2015. Matkailun edistämiskeinot maakuntakaavoituksessa. Uudenmaan liiton julkaisuja E 161 – 2015.
- Uusiniitty-Kivimäki 2019. Sininen Satakunta – vesistöjen kestävä käyttö palveluissa. Teoksessa: Iijolainen M. (toim.) 2019. Sininen Satakunta: Hyvinvointia, elämyksiä ja elinvoimaa. Satakunnan ammattikorkeakoulu. Sarja B, Raportit 10/2019. S. 12–19. https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/227563/2019_B_10_SAMK_Sininen_Satakunta.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Valve, H., Lukkarinen, J., Matikka, V., Auvinen, H., Lähteenoja, S. & Marttila, T. 2019. Kohti kestäväsinisen biotalouden murrosta Pohjois-Savossa, Murrospolut ja tarvittavat toimenpiteet. Savonia-ammattikorkeakoulun julkaisusarja 1/2019. https://blueadapt.fi/wp-content/uploads/2019/03/blueadaptweb_Pohjois-Savo.pdf
- Vatanen, E., Ovaskainen, V. & Hyppönen, M. 2014. Luontomatkailu alue- ja paikallistaloudessa. Julkaisussa: Tyrväinen L., Kurttila M., Sievänen T. & Tuulentie S. (toim.). Hyvinvointia metsästä. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.
- Vepsäläinen, M., Strandell, A. ja Pitkänen, K. 2015. Muuttuvan vapaa-ajan asumisen hallinnan haasteet kunnissa. Yhdyskuntasuunnittelu 2015:2 vol 53, ss. 13-38.
- Vesala, S., Strandell, A. ja Pitkänen, K. 2015. Vapaa-ajan asumisen ja rantarakentamisen tilastot (VAPA-hanke). Suomen ympäristökeskus.
- Visit Finland. 2020. Tilastotietokanta Rufolf. Haettu 6.5.2020. <http://visitfinland.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/VisitFinland>

Liitteet

Liite 1. Kyselylomake Pohjanlahden alueen toimijoille.

Kysely matkailun ja vapaa-ajan asumisen kehittämisestä ja kestävydestä Pohjanlahdella

Tässä kyselyssä selvitetään Pohjanlahden ympäristön matkailun ja vapaa-ajan asumisen kehittämistä ja kestävyttä. Pohjanlahden ympäristöllä tarkoitetaan Pohjanlahden rannikko- ja vesialueiden lisäksi myös maa-aluetta noin 15 kilometrin etäisyydellä rannikosta. Kysely on osa Suomen Akatemian rahoittamaa SmartSea-tutkimushanketta, jonka tavoitteena on tukea Pohjanlahden seudun merialan elinkeinon kestävä kasvua. Vastaamiseen kuluu noin 15 minuuttia.

Kyselyn tuloksia hyödynnetään alueen matkailun kehittämiseksi ja matkailun haitallisten vaikutusten minimoimiseksi. Vastaukset käsitellään nimettöminä ja luottamuksellisesti.

Kysely on avoinna 18.11.2018 asti.

Kiitos ajastanne!

Taustatiedot

Mikä on edustamanne organisaatio?

- Kunta
- Maakuntaliitto
- ELY-keskus
- Yritys
- Järjestö
- Tutkimuslaitos/yliopisto
- Muu, mikä? _____

Mikä on työtehtävänne tai asiantuntemuksenne pääasiallinen toimiala?

- Matkailu, majoitus ja ravitsemistoiminta
- Ympäristö, luonto
- Kaavoitus, alueiden käyttö
- Elinkeino- ja aluekehitys
- Liikenne
- Media, viestintä ja markkinointi
- Kulttuuri, taide, viihde
- Opetus, koulutus
- Terveys- ja sosiaalipalvelut
- Muu, mikä? _____

Minkä maantieteellisen alueen tunnette Pohjanlahdella parhaiten? Voitte myös valita useampia.

- Porin ja Rauman seutu (Satakunta)
- Vaasan seutu (Pohjanmaa – Keski-Pohjanmaa)
- Oulun seutu (Pohjois-Pohjanmaa – Meri-Lappi)
- Vastaa kyselyyn valtakunnallisesta näkökulmasta

Matkailun hyödyt ja haitat

Ajatelkaa parhaiten tuntemaanne aluetta Pohjanlahden ympäristössä (tai valtakunnallista näkökulmaa, jos valitsitte sen edellisessä kysymyksessä).

Miten merkittävänä pidätte seuraavia matkailun taloudellisia hyötyjä tällä alueella?

asteikko: 1 ei lainkaan merkittävä 5 erittäin merkittävä ... 6 eos

- Luo uusia työpaikkoja alueelle
- Tuo tuloja paikalliselle elinkeinoelämälle
- Tuo tuloja kuntatalouteen (esim. kiinteistöverot, maksut)
- Monipuolistaa alueen elinkeinorakennetta
- Tuo uusia vakituisia asukkaita alueelle
- Muu, mikä? _____

Miten merkittävänä pidätte seuraavia matkailun taloudellisia haittoja tällä alueella?

asteikko: 1 ei lainkaan merkittävä 5 erittäin merkittävä ... 6 eos

- Talouden ja tulojen kausivaihtelut
- Matkailijat eivät käytä rahaa paikallisiin tuotteisiin ja palveluihin
- Paikallisen hintatason nousu (asunnot, elintarvikkeet, tavarat ja palvelut)
- Infrastruktuurin ja palveluiden ylläpidosta koituvat kustannukset kuntataloudelle
- Muu, mikä? _____

Miten merkittävänä pidätte seuraavia matkailun sosiaalisia ja kulttuurisia hyötyjä tällä alueella?

asteikko: 1 ei lainkaan merkittävä 5 erittäin merkittävä ... 6 eos

- Edistää paikallisyhteisön hyvinvointia ja omaehtoista kehitystä
- Ylläpitää paikallista kulttuuria ja perinteitä
- Ylläpitää tai lisää palveluita myös paikallisille asukkaille
- Ylläpitää infrastruktuuria
- Lisää asukkaiden paikallisympäystä ja paikan identiteettiä
- Luo tulevaisuudenuskkoa
- Muu, mikä? _____

Miten merkittävänä pidätte seuraavia matkailun sosiaalisia ja kulttuurisia haittoja tällä alueella?

asteikko: 1 ei lainkaan merkittävä 5 erittäin merkittävä ... 6 eos

- Paikallisten asukkaiden arkielämän häiriintyminen
- Hävittää paikallista kulttuuria
- Suurista matkailijamääristä johtuva ruuhkautuminen sesonkiaikoina
- Tyhjiillään olevat kiinteistöt sesongin ulkopuolella
- Luontoalueiden julkisen virkistyskäytön rajoittuminen
- Paikalliset eivät pääse hyödyntämään matkailijoille tarkoitettuja alueita ja palveluita
- Rikollisuuden lisääntyminen
- Muu, mikä? _____

Miten merkittävänä pidätte seuraavia matkailun ympäristöön liittyviä hyötyjä tällä alueella?

asteikko: 1 ei lainkaan merkittävä 5 erittäin merkittävä ... 6 eos

- Maiseman hoito
- Edistää luonnonsuojelua
- Edistää rakennetun kulttuuriympäristön suojelua
- Ympäristötietoisuuden kasvu
- Muu, mikä? _____

Miten merkittävänä pidätte seuraavia matkailun ympäristöön liittyviä haittoja tällä alueella?

asteikko: 1 ei lainkaan merkittävä 5 erittäin merkittävä ... 6 eos

- Maaperän ja meren saastuminen
- Meluhaitat
- Roskaantuminen
- Luonnonvaraisten kasvien ja eläinten häiriintyminen
- Negatiiviset maisemavaikutukset, maisemaan sopimaton rakentaminen
- Rakentaminen tai maan kuluminen herkillä/arvokkailla luontoalueilla
- Rantojen sulkeutuminen ja yleisen virkistyskäytön estyminen
- Matkailun aiheuttaman liikenteen haitat
- Muu, mikä? _____

Pohjanlahden matkailukohteet kartalla

Nykyiset matkailukohteet

Mitkä ovat mielestänne tärkeitä matkailukohteita tai -alueita tuntemallanne alueella Pohjanlahden ympäristössä? Merkitkää kartalle 1-10 paikkaa.

Voitte valita piirtotyökalan ja klikata kartalle pisteen tai rajata alueen valitsemaanne kohtaan.

- Kohteen tyyppi (voi valita useita)
 - luontomatkailu
 - rantalomat, ranta-aktiviteetit, kylpylät
 - veneily ja purjehdus
 - mökkeily, kakkosasuminen
 - kalastus
 - risteilymatkailu
 - kaupunkimatkailu
 - kulttuuriympäristö
 - kulttuuri, taide, tapahtumat
 - viihde, huvipuisto
 - majoitus- ja ravintolapalvelut
 - muu, mikä? _____
- Miksi kohde on tärkeä? _____

Tuntemattomat matkailuhelmet

Mitkä ovat mielestänne potentiaalisia matkailun kehittämiskohteita tai -alueita tuntemallanne alueella Pohjanlahden ympäristössä. Merkitkää kartalle 1-10 paikkaa.

Voitte valita piirtotyökalan ja klikata kartalle pisteen tai rajata alueen valitsemaanne kohtaan.

- Kohteen tyyppi (voi valita useita)
 - luontomatkailu
 - rantalomat, ranta-aktiviteetit, kylpylät
 - veneily ja purjehdus
 - mökkeily, kakkosasuminen
 - kalastus
 - risteilymatkailu
 - kaupunkimatkailu
 - kulttuuriympäristö
 - kulttuuri, taide, tapahtumat
 - viihde, huvipuistot
 - majoitus- ja ravintolapalvelut
 - Muu, mikä? _____
- Miten tätä aluetta kannattaisi kehittää matkailun kannalta?

Matkailun potentiaali Pohjanlahdella

Ajatelkaa tuntemaanne aluetta Pohjanlahden ympäristössä ja sen matkailun potentiaalia vuoteen 2030 mennessä.

Kuinka paljon arvioitte, että alueella voisi olla kysyntää matkailijamäärien kasvulle?

- ei yhtään
- alle 30 %
- 30–50 %
- 50–100 %
- yli 100 %
- eos

Mikä olisi sosiaalisen ja ympäristöllisen kestävyuden kannalta sopiva määrä kasvattaa matkailijamääriä alueella?

- ei yhtään
- alle 30 %
- 30–50 %
- 50–100 %
- yli 100 %
- eos

Mikä olisi sosiaalisen ja ympäristöllisen kestävyuden kannalta sopiva määrä kasvattaa vapaa-ajan asumista alueella?

- ei yhtään
- alle 30 %
- 30–50 %
- 50–100 %
- yli 100 %
- eos

Matkailun kehittäminen

Ajatelkaa tuntemaan alueutta Pohjanlahden ympäristössä ja matkailun kehittämistä tällä alueella.

Mitkä ovat tällä hetkellä matkailun kehittämisen suurimpia esteitä alueella? Valitkaa kolme tärkeintä.

- ei osata hyödyntää alueen vahvuuksia, uusien innovaatioiden puute
- tuotteistus puutteellista
- markkinointi puutteellista
- matkailuyrittäjien ja paikallisten toimijoiden verkostot puuttuvat
- heikot liikenneyhteydet
- liian vähäinen majoituskapasiteetti
- matkailun kausiluontoisuus, ei tarjoa ympärivuotista työtä
- yrittäjien puute
- työvoimapula
- ristiriidat matkailun ja muiden alueidenkäyttömuotojen tai elinkeinojen kehittämisen välillä
- maanomistajilla ei ole taloudellisia kannusteita maisema- ja virkistysarvojen vaalimiseen
- ei ole tahtotilaa matkailun edistämiseen
- Muu, mikä? _____

Miten valitsemanne matkailun esteitä voisi poistaa? _____

Miten matkailun haitallisia ympäristövaikutuksia voitaisiin vähentää alueella?

Tähän kenttään voitte vapaasti kertoa hyviä matkailun kehittämissimerkkejä, käytäntöjä tai kehittämissideoita _____

Kiitos osallistumisesta!



**TURUN
YLIOPISTO**

ISBN 978-952-11-5197-2 (PDF)

ISBN 978-952-11-5196-5 (nid.)

ISSN 1796-1726 (verkkoj.)

ISSN 1796-1718 (pain.)