



Maakunnan tila

Katsaus Varsinais-Suomen kehitykseen syksyllä 2022



Varsinais-Suomen liitto

LOUNAISTIETO

Avoimesti



Maakunnan tila

Katsaus Varsinais-Suomen kehitykseen syksyllä 2022

Varsinais-Suomen liitto

Turku 2022

Kannen kuva: Pipsa Kaunisto

ISBN 978-952-320-049-4

Varsinais-Suomen liitto

PL 273, 20101 Turku, Puh. (02) 210 0900

kirjaamo@varsinais-suomi.fi

www.varsinais-suomi.fi

Lyhyesti

Väestökehitys palautunut koronaa edeltävään tilanteeseen

Sivuilla 4–11 tarkastellaan koronapandemian jälkeen tapahtunutta väestökehitystä Varsinais-Suomessa. Maakunnan väestönkasvu on palannut lähelle pandemiaa edeltänyttä tasoa. Suurin muutos väestökehityksessä on Turun palaaaminen maakunnan väestökasvun veturiksi ja korona-aikana nopeasti kasvaneiden kehyskuntien väestönkasvun selvä hidastuminen. Väestökehityksen palautuminen koronapandemiaa edeltäneeseen tilanteeseen näkyy myös koko maakunnan tasolla. Pandemian aikana väestökehitys alkoi elpyä Turun seudun ulkopuolella, mutta kuluvan vuoden aikana muiden seutukuntien myönteinen kehitys näyttää kuitenkin pysähtyneen.

Varsinais-Suomen työllisyyskehitys tasaantunut

Sivuilla 13–19 tarkastellaan Varsinais-Suomen työmarkkinoiden kehitystä koronakriisin jälkeen. Pandemian vaikutukset näyttävät jääneen Varsinais-Suomessa tilapäisiksi, sillä maakunnan työttömyysaste on painunut pandemiaa edeltävälle tasolle, ja työllisyysaste noussut jopa sen yli. Maakunnan työllisyysasteen ja työttömyysasteen trendikehitykset osoittavat kuitenkin tasaantumisen merkkejä, mikä kertoo yhtäältä paluusta kriisiä edeltäneelle tasolle ja toisaalta kasvaneesta epävarmuudesta työmarkkinoilla.

Saaristomeri on mahdollisuuksien meri

Sivuilla 21–33 tarkastellaan Saaristomerta meren tilan, saaristoluonnon sekä liikenteen ja matkailun kannalta. Varsinais-Suomi on matkailumaakunta, mutta saaristossa on matkailupotentiaalia hyödyntämättä. Haasteita saaristomatkailulle tuovat meren ekologinen tila ja saaristoliikenne. Meren pelastaminen vaatii välittömiä toimia ja myös saariston ainutlaatuisen herkkä luonto vaatii suojelua. Saariston saavutettavuuden ja matkailupotentiaalin hyödyntämiseksi sujuvat liikenneyhteydet ovat tärkeitä ja myös Saariston rengastien jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet ovat merkittävässä roolissa. Saaristomeren tilaa ja luontoa käsittelevän kokonaisuuden on tuottanut Varsinais-Suomen ELY-keskus. Saaristoliikenteeseen ja -matkailuun keskittyvän kokonaisuuden ovat tuottaneet Varsinais-Suomen ELY-keskus ja Varsinais-Suomen liitto.

Väestökehitys palautunut koronaa edeltävään tilanteeseen

Varsinais-Suomen asukasluku oli lokakuun 2022 lopussa 485 415, mikä on 1 772 asukasta enemmän kuin vuotta aiemmin. Maakunnan väestönkasvu nopeutui huomattavasti koronapandemian myötä, mutta kehitys on palannut lähelle pandemiaa edeltänyttä tasoa.

Suurin muutos väestökehityksessä on Turun palaaminen maakunnan väestökasvun selväksi veturiksi. Turun väestönkehitys nousi kuluvan syksyn aikana vuositasolla yli 2 000 asukaaseen kasvuun, millä tasolla se on aiemmin ollut vuonna 2018. Sen sijaan korona-aikana nopeasti kasvaneissa Turun kehyskunnissa väestönkasvu on hidastunut. Erityisen selvästi kasvun hidastuminen näkyy Kaarinassa ja Raisiossa, joiden kasvuluvut ovat pudonneet alle puoleen edellisen vuoden tasosta.

Väestökehityksen palautuminen koronapandemiaa edeltäneeseen tilanteeseen näkyy myös koko maakunnan mitta-kaavassa. Pandemian aikana väestökehitys alkoi elpyä Turun seudun ulkopuolella. Kuluvan vuoden aikana kehitys on kuitenkin heikentynyt kaikissa muissa seutukunnissa paitsi Turun seudulla, jossa puolestaan kasvu on nopeampaa kuin kertaakaan 2010- tai 2020-luvulla.

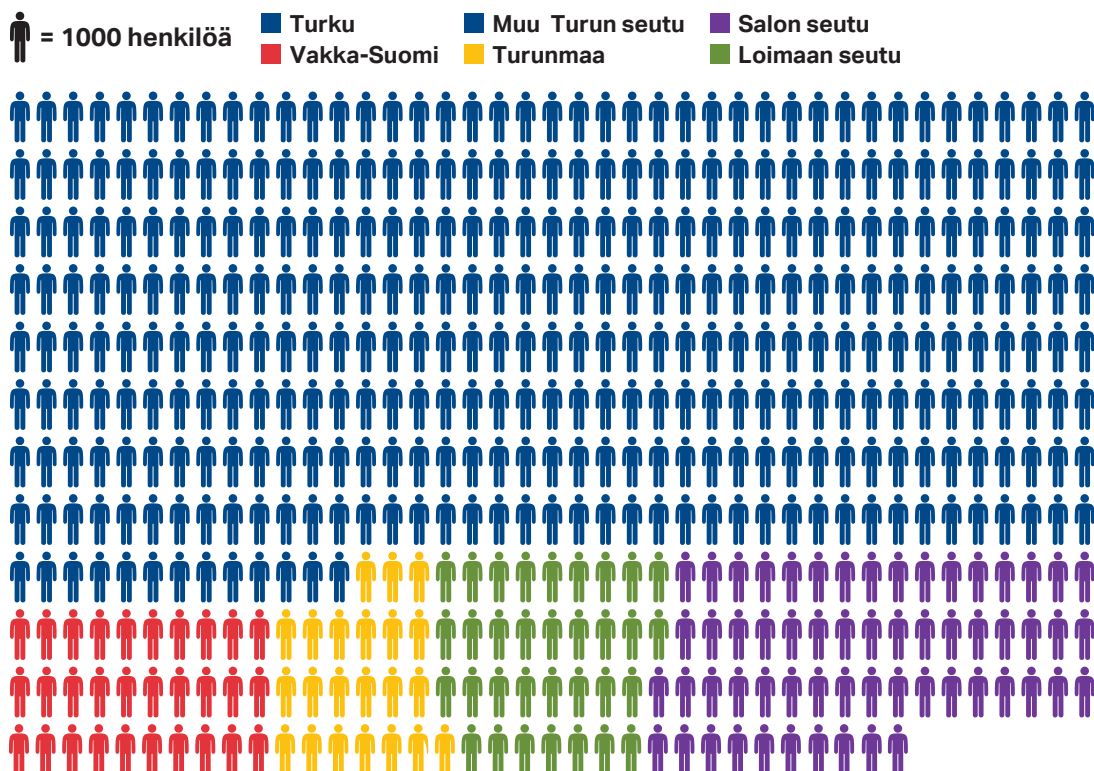
Parhaiten korona-ajan imun on pystynyt säilyttämään Turunmaa, jossa väestökehitys on yhä selvästi paremmalla tasolla kuin ennen pandemiaa. Myös Salon seudun väestökato ei ole painunut koronaa edeltäneelle tasolle. Salon seudun väestökehityksen elpyminen tosin alkoi jo ennen pandemiaa,

joten siltä osin seudun tilanne vaikuttaa paluulta normaaliin. Vakka-Suomen väestökehitys reagoi myös autotehtaan työllisyystilanteeseen, mikä saattaa osin selittää tämänhetkistä laskutrendiä. Sen sijaan Loimaan seudulla väestökato on paisunut ennätyksellisen suureksi kuluvan vuoden aikana.

Suurimmat muutokset Varsinais-Suomen väestökehityksen eri tekijöissä ovat tapahtuneet maahanmuutossa ja luonnollisessa väestönmuutoksessa. Maan sisäinen muuttovoitto kasvoi hieman korona-aikana, ja on nyt palannut vuoden 2019 tasolle. Sen sijaan ulkomailta tuleva muuttovoitto lähti nopeaan kasvuun pandemian alettua, ja tämä kasvutrendi on jatkunut myös korona-ajan jälkeen. Nettomaahanmuutto onkin tällä hetkellä historiallisen korkealla tasolla. Samalla kuitenkin myös luonnollinen väestönmuutos on ennätyksellisen alhaisella tasolla, sillä kuolleisuuden enemmistö syntyyteen nähden on vuositasolla jo yli 1 500 henkilöä.

Pitkällä aikavälillä väestönkasvu on ollut Varsinais-Suomessa nopeinta Turussa ja Turun lähikunnissa. Suurin väestökato on puolestaan ollut Salossa ja Loimaalla. Väestömuutokset eivät kuitenkaan tapahdu kuntien alueella tasaisesti, vaan kehitys muodostuu kasvavien ja taantuvien alueiden mosaiikista. Esimerkiksi Turku on kasvanut reilussa vuosikymmenessä noin 20 000 henkilöllä, mutta tänä aikana väestö on kuitenkin vähentynyt joissain vanhoissa lähiöissä ja paikoin saarilla ja Paattisilla. Samaan aikaan Salossa ja Loimaalla on monia alueita, joiden väestö on kasvanut kuntatason laskusta huolimatta.

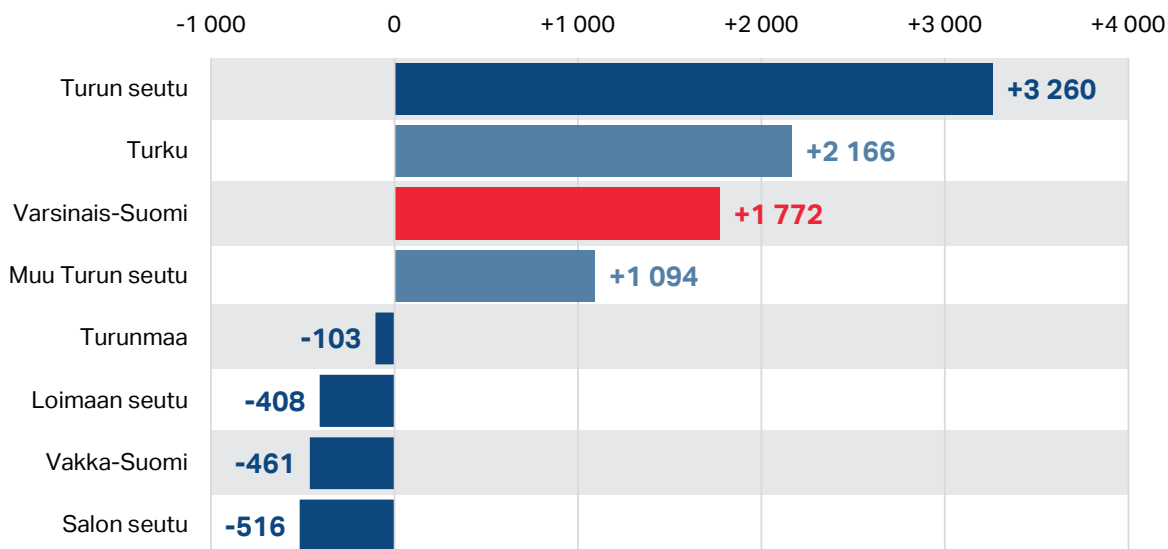
Varsinais-Suomen väestön alueellinen jakautuminen (henkilöä)



Kuva 1 Varsinais-Suomen väestön jakautuminen alueittain 31.10.2022.

Tietolähde: Tilastokeskus, väestömuutosten kuukausitiedot, ennakkotieto.

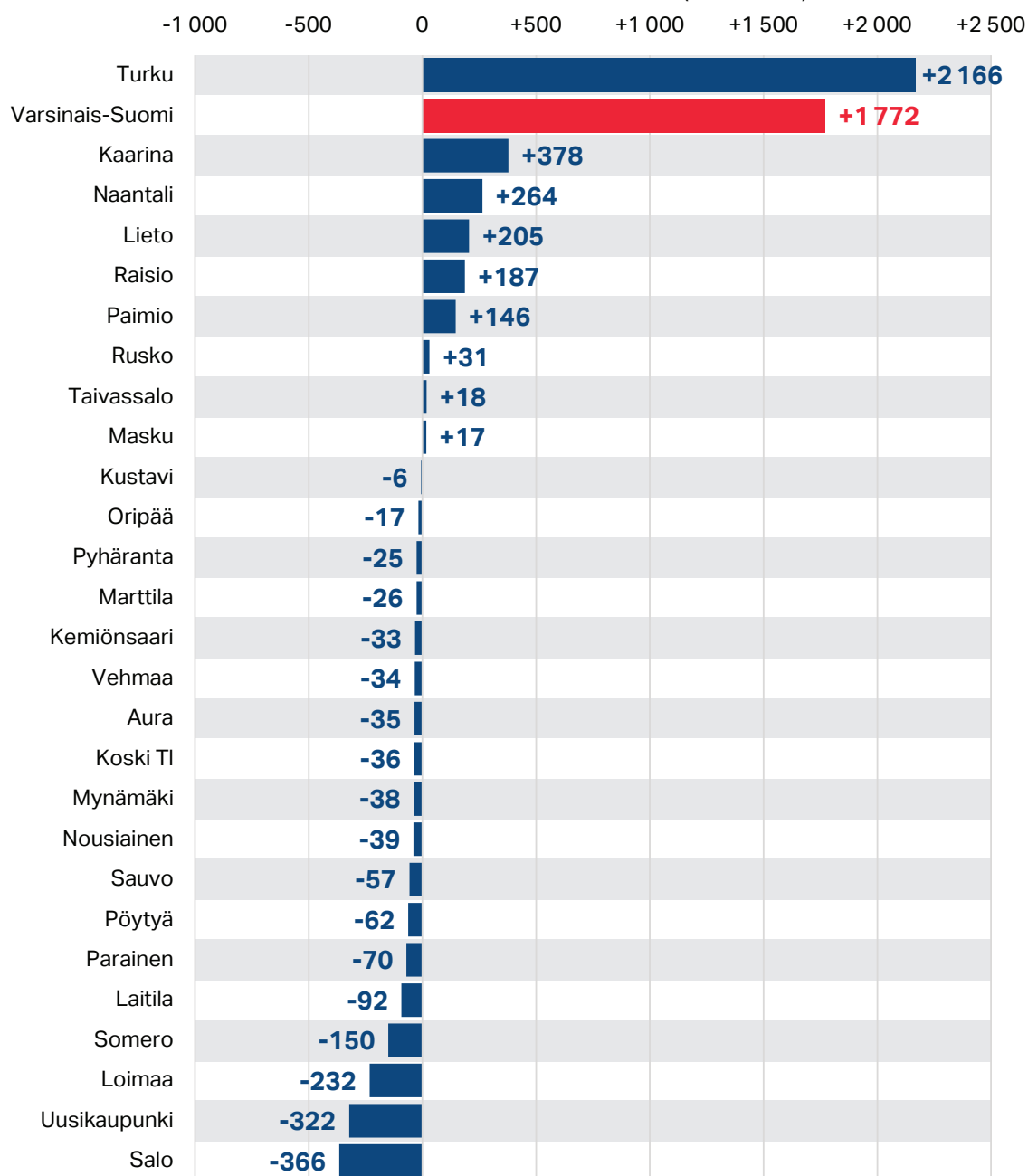
Asukasluvun vuosimuutos lokakuussa 2022 (henkilöä)



Kuva 2 Väestömuutos Varsinais-Suomessa lokakuussa 2022 edellisen vuoden vastaavaan ajankohtaan verrattuna.

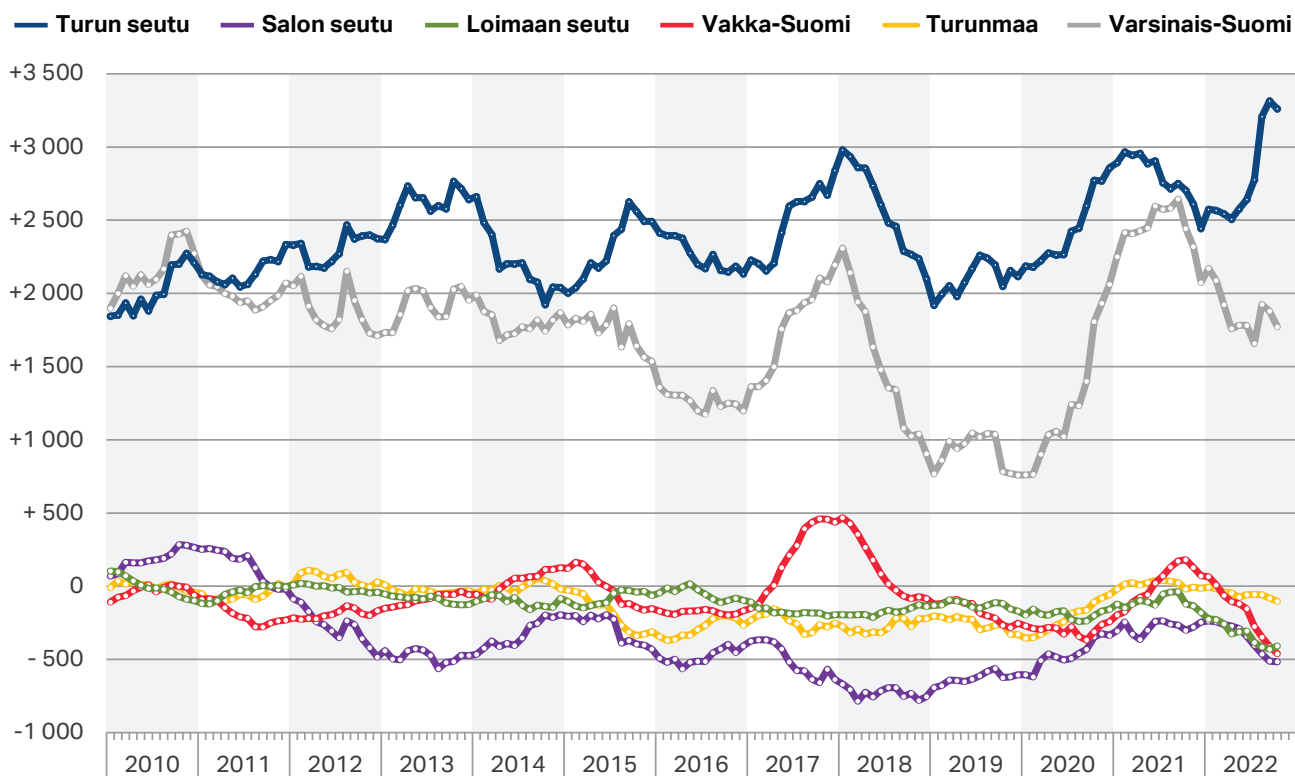
Tietolähde: Tilastokeskus, väestömuutosten kuukausitiedot, ennakkotieto.

Asukasluvun vuosimuutos lokakuussa 2022 (henkilöä)



Kuva 3 Väestömuutos Varsinais-Suomen kunnissa lokakuussa 2022 edellisen vuoden vastaavaan ajankohtaan verrattuna.
Tietolähde: Tilastokeskus, väestömuutosten kuukausitiedot, ennakkotieto.

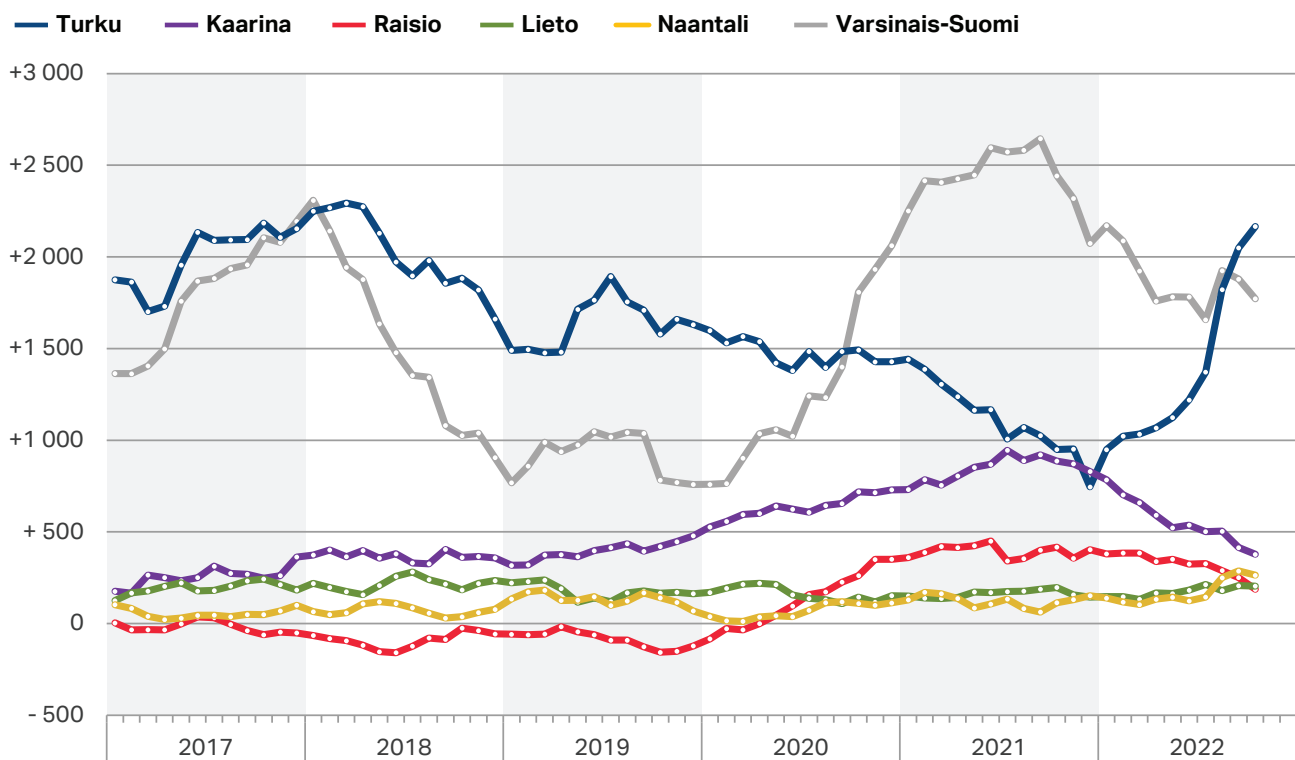
Asukasluvun vuosimuutoksen kuukausittainen kehitys (henkilöä)



Kuva 4 Asukasluvun vuosimuutoksen kuukausittainen kehitys seutukunnittain Varsinais-Suomessa.

Tietolähde: Tilastokeskus, väestönmuidosten kuukausitiedot, ennakkotieto.

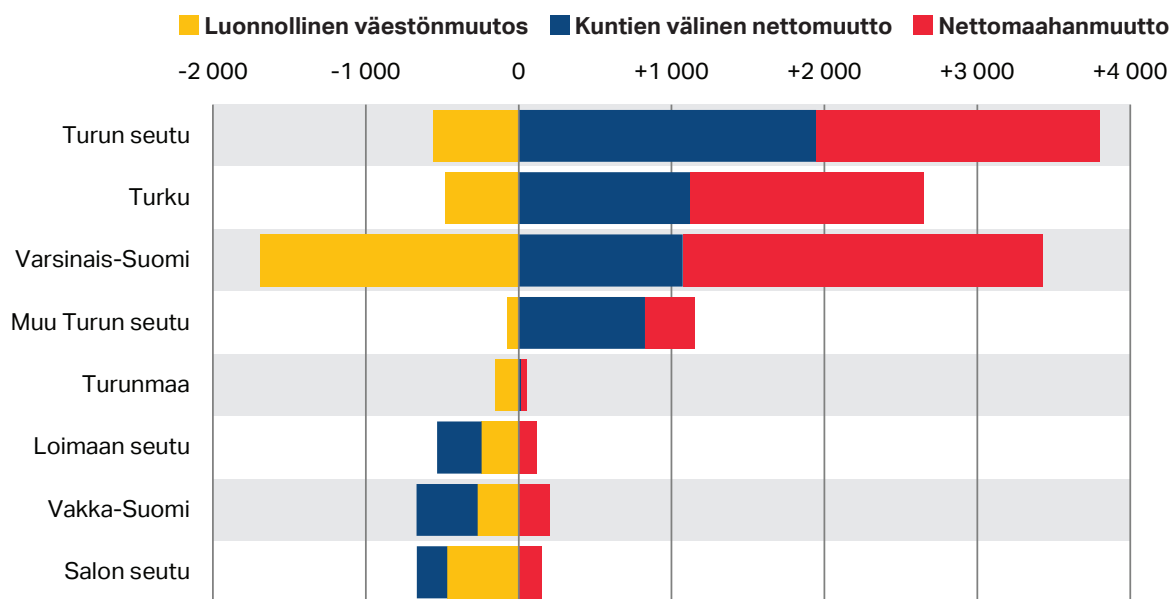
Asukasluvun vuosimuutoksen kuukausittainen kehitys (henkilöä)



Kuva 5 Asukasluvun vuosimuutoksen kuukausittainen kehitys kunnittain Turun ydinkaupunkiseudulla.

Tietolähde: Tilastokeskus, väestönmuidosten kuukausitiedot, ennakkotieto.

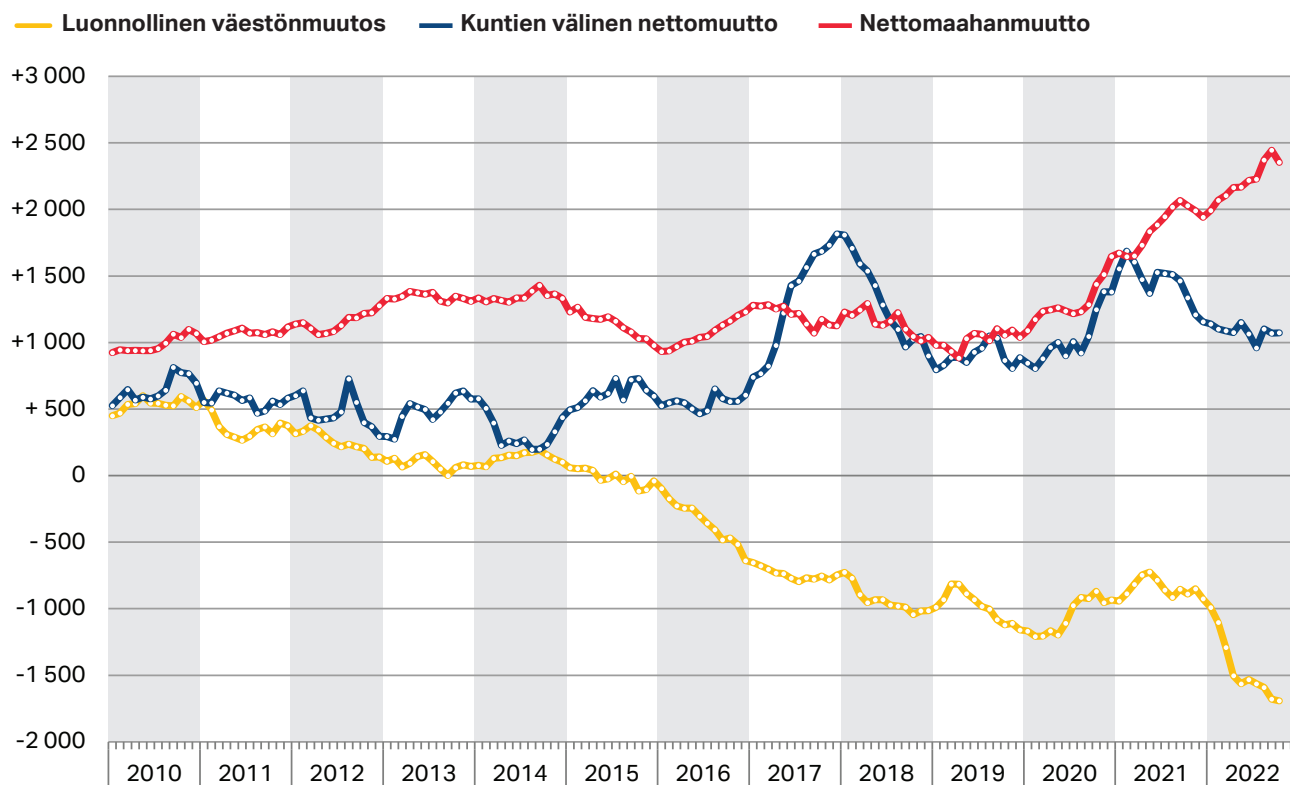
Asukasluvun vuosimuutos lokakuussa 2022 (henkilöä)



Kuva 6 Asukasluvun vuosimuutoksen rakenne lokaikuussa 2022.

Tietolähde: Tilastokeskus, väestönmuutosten kuukausitiedot, ennakkotieto.

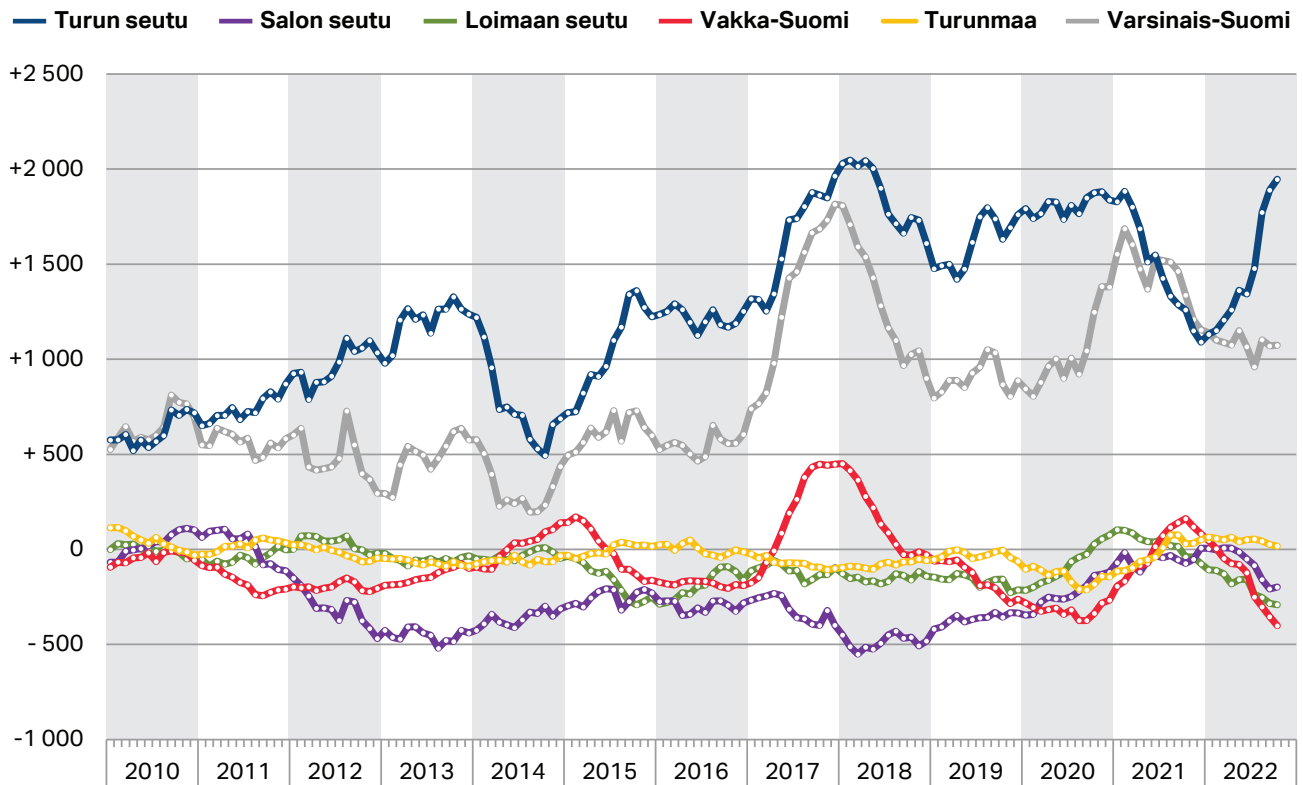
Asukasluvun vuosimuutoksen osatekijöiden kehitys Varsinais-Suomessa (henkilöä)



Kuva 7 Asukasluvun vuosimuutoksen osatekijöiden kuukausittainen kehitys Varsinais-Suomessa.

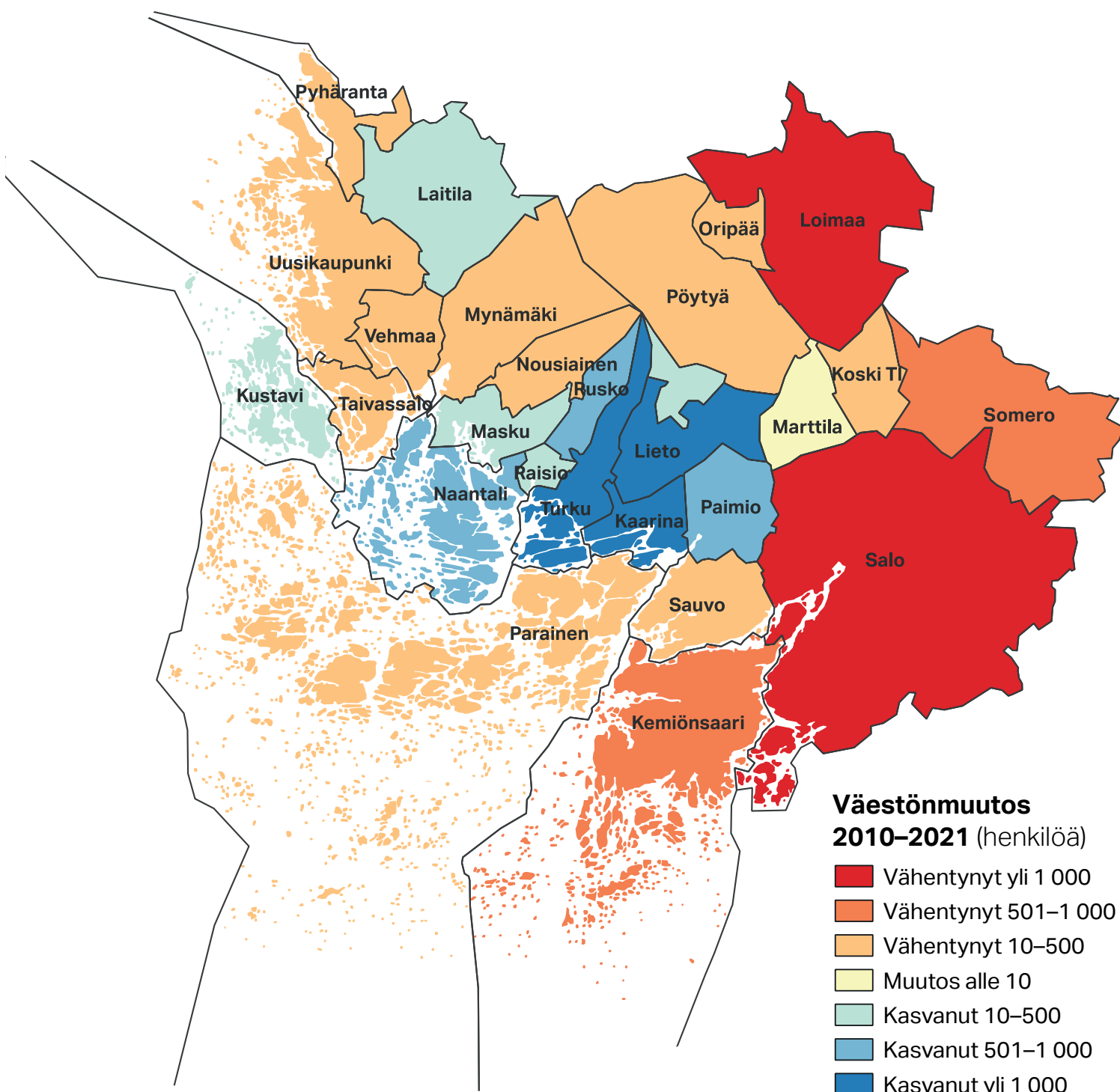
Tietolähde: Tilastokeskus, väestönmuutosten kuukausitiedot, ennakkotieto.

Maan sisäisen nettomuuton vuosisumman kehitys kuukausittain (henkilöä)

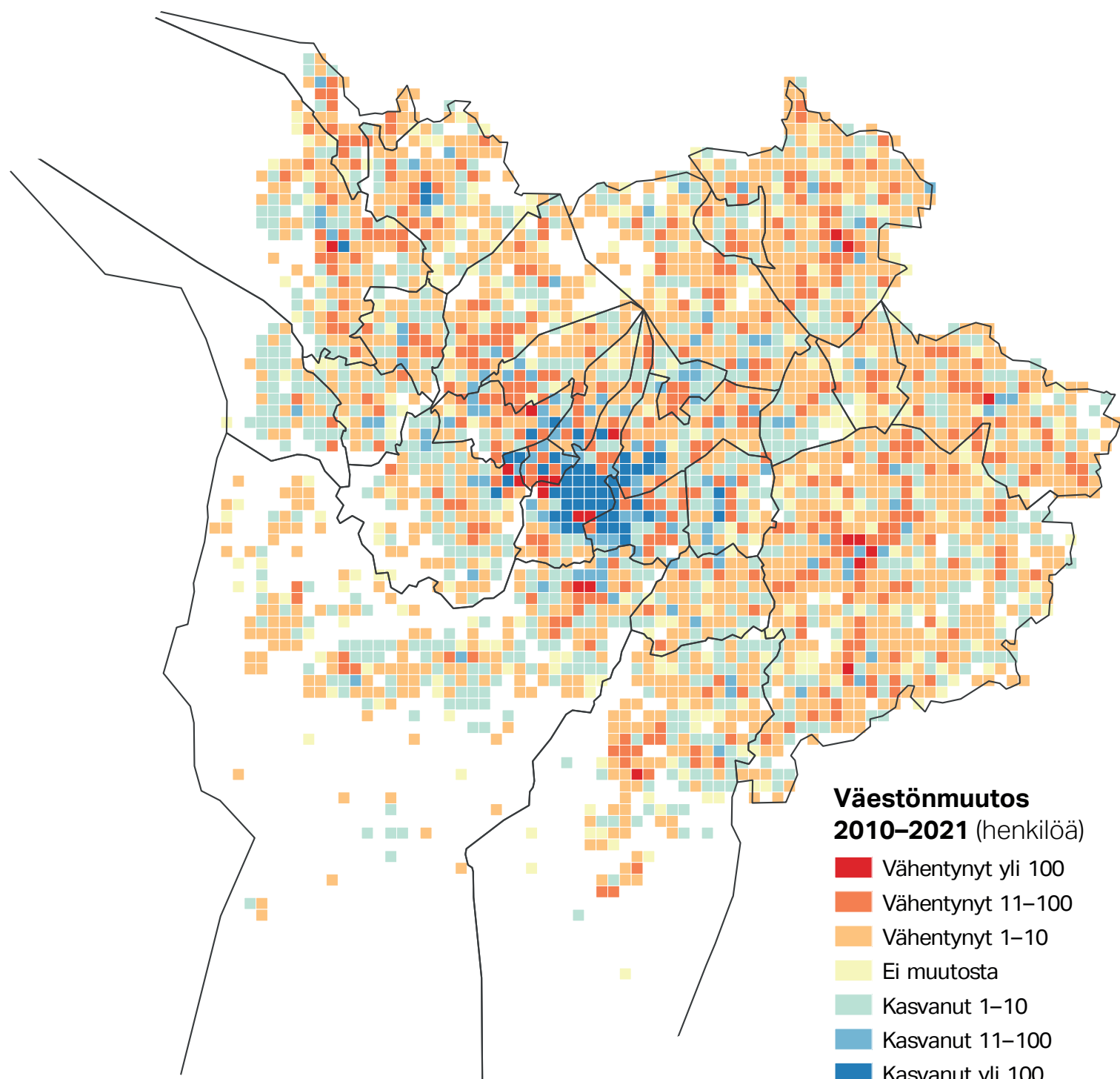


Kuva 8 Maan sisäisen nettomuuton kuukausittainen kehitys Varsinais-Suomessa.

Tietolähde: Tilastokeskus, väestömuutosten kuukausitiedot, ennakkotieto. Luvut kuvaavat vuosimuutosta, jossa kullekin kuukaudelle on laskettu yhteen edellisen vuoden muuttovoitto tai -tappio.



Kuva 9 Väestönmuutos Varsinais-Suomessa 2010–2021 kuntatasolla.
Tietolähde: Tilastokeskus, väestörakenne. Taustakartta: Manmittauslaitos.



Kuva 10 Väestönmuutos Varsinais-Suomessa 2010–2021 tilastoruuduissa (2x2 km).
Tietolähde: Tilastokeskus ja SYKE/YKR. Taustakartta: Maanmittauslaitos.



Kuva: Antti Vaalikivi

Varsinais-Suomen työllisyyskehitys tasaantunut

Koronakriisin pahimman vaiheen taituttua työllisyys kääntyi nopeasti kasvuun ja työttömyyskehitys laskuun. Koronakriisin vaikutukset jäivät Varsinais-Suomessa selvästi tilapäisiksi, sillä maakunnan työttömyysaste on painunut pandemiaa edeltävälle tasolle, ja työllisyysaste noussut jopa sen yli.

Työllisyysasteen trendiluku oli Varsinais-Suomessa tämän vuoden kolmannella neljänneksellä 73,9 %. Trendiluku oli 0,2 prosenttiyksikköä alempi kuin vuotta aiemmin, mutta kehitystrendi suunta on ennemmin tasoittunut kuin laskusuuntainen. Varsinais-Suomen työllisyysasteen kehityksen suunta on kuitenkin elänyt paljon kuluvaan vuoden aikana. Trendikäyrän viimeaikaisen suunnan arviointi sisältää aina epävarmuutta, mutta tänä vuonna kehityksen suunta on vaihdellut tavallista enemmän, mikä kertoo osaltaan työllisyystilanteen epävarmuudesta.

Varsinais-Suomen työllisyysasteen trendiluku oli vuoden kolmannella neljänneksellä hieman koko maan tasoa korkeampi ja maakunnista kuudenneksi korkein. Suurin muutos alueellisissa työllisyyseroissa on, että Pirkanmaan työllisyys-tilanne on kohentunut merkittävästi. Kun aiemmin Pirkanmaan työllisyysaste oli selvästi koko maan tasoa jäljessä, on se noussut maan parhaimmistoon heti Uudenmaan perään.

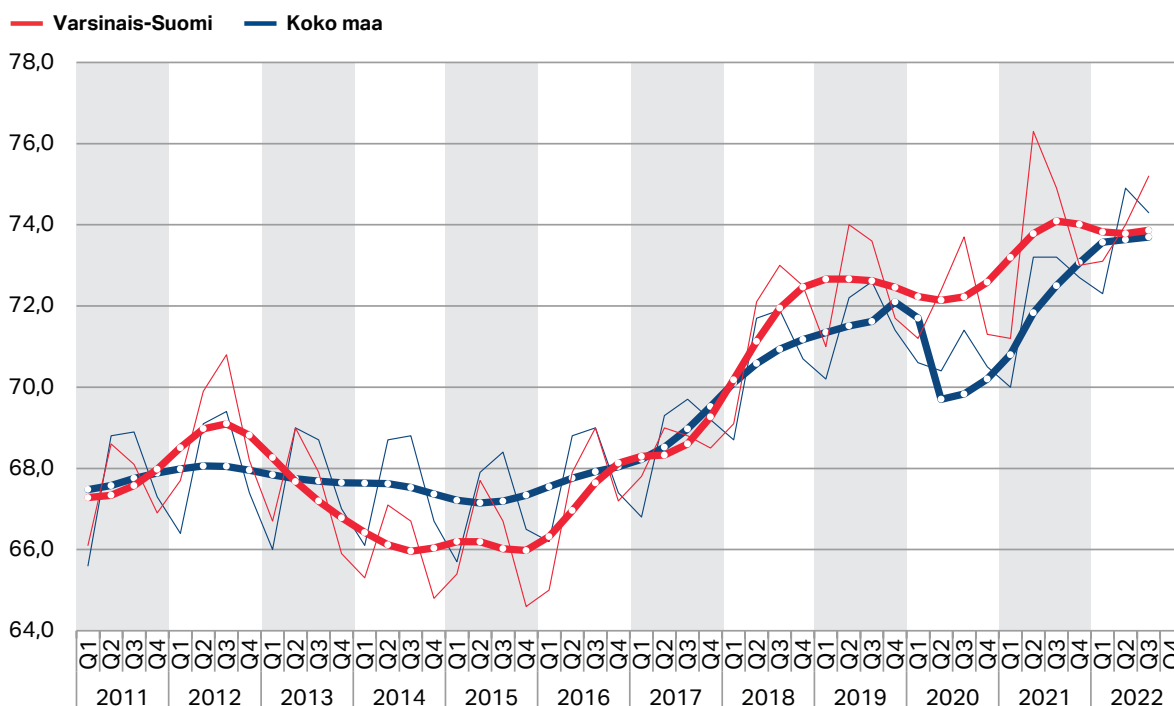
Myös Varsinais-Suomen työttömyysasteen trendikehitys osoittaa tasaantumisen merkkejä. Käytännössä tämä tarkoittaa, että koko maakunnan tasolla työttömyysaste on palannut koronakriisiä edeltäneelle tasolle, mikä osaltaan

selittää työttömyyden laskun pysähtymistä. Vastaava työttömyyskehityksen tasaantuminen näkyy myös koko maan tasolla.

Alueellisesti tarkasteltuna Varsinasi-Suomen seutukuntien työttömyyskehitys oli koronakriisin aikana hyvin samankaltainen kuin koko maakunnassa. Kaikilla seuduilla työttömyys kasvoi nopeasti pandemian alussa mutta kääntyi pian nopeaan laskuun. Työttömyysaste on kuitenkin palautunut eri tahtiin eri seuduilla. Siinä missä Turun ja Loimaan seuduilla sekä Turunmaalla työttömyys on palautunut likimain kriisiä edeltäneelle tasolle, on Salon seudulla menty selvästi pandemiaa edeltäneen tason alapuolelle. Sen sijaan Vakka-Suomessa työttömyysaste jäi korkeammalle tasolle kuin vuonna 2019 ja kääntyi selvään kasvuun kuluvaan vuoden alussa, mikä johtuu ennen kaikkea autotehtaalla alkaneista lomautuksista.

Koronakriisin asteittainen päättyminen näkyi erityisen selvästi työvoiman kysynnässä, sillä uusien avoimien työpaikkojen määrä lähti erittäin nopeaan kasvuun vuoden 2021 alussa erityisesti Turun seudulla. Uusien avoimien työpaikkojen nopea kasvu selittyy ainakin osittain koronapandemian aiheuttamalla liikkuvuudella työmarkkinoilla, kun irtisanottujen henkilöiden tilalle etsitään uusia työntekijöitä kriisin päätyttyä. Kuitenkin myös työvoiman kysyntä näyttää tasoittumisen merkkejä, sillä uusien avoimien työpaikkojen vuosisumman kehitys näyttää pysähtyneen viime kuukausien aikana.

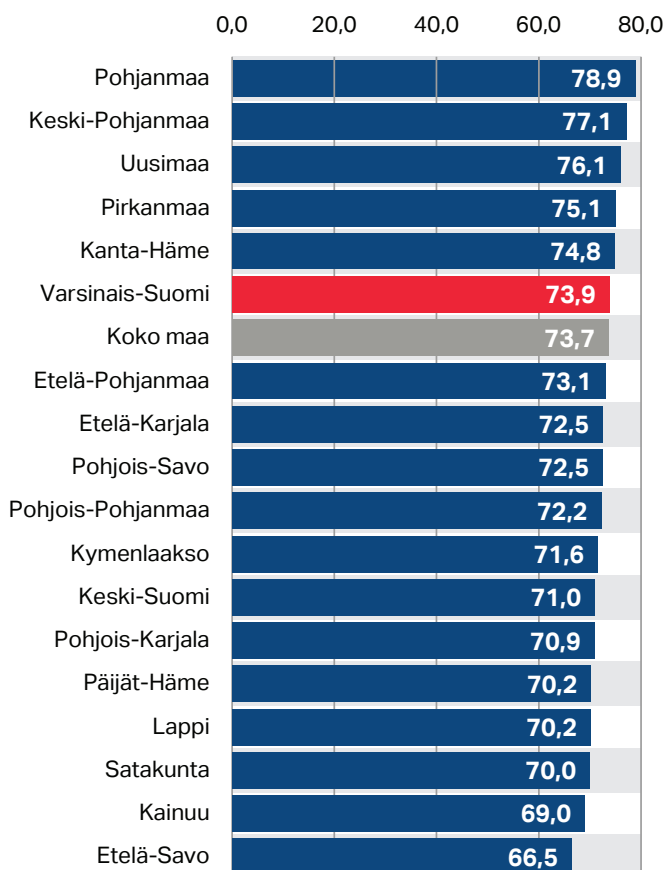
Työllisyysasteen kehitys (% , 15–64-vuotiaat, trendikehitys paksulla viivalla)



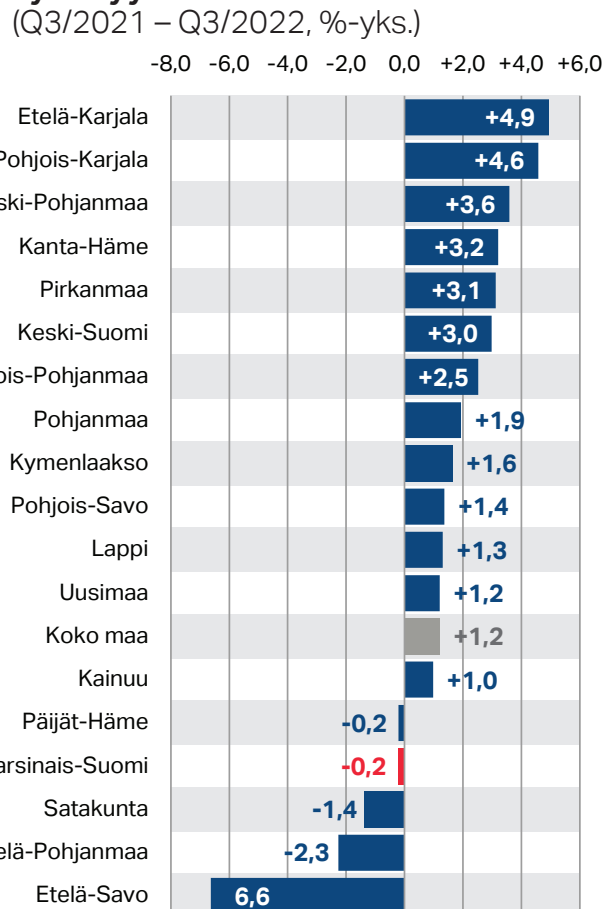
Kuva 11 Varsinais-Suomen ja koko maan työllisyysasteen trendikehitys.

Tietolähde: Tilastokeskus, työvoimatutkimus. Paksu viiva kuvaa työllisyysasteen kausitasoitettua ja ohut viiva alkuperäistä aikasarjaa.

Työllisyysasteen trendiluku (Q3/2022, %)



Työllisyysasteen trendin vuosimuutos (Q3/2021 – Q3/2022, %-yks.)

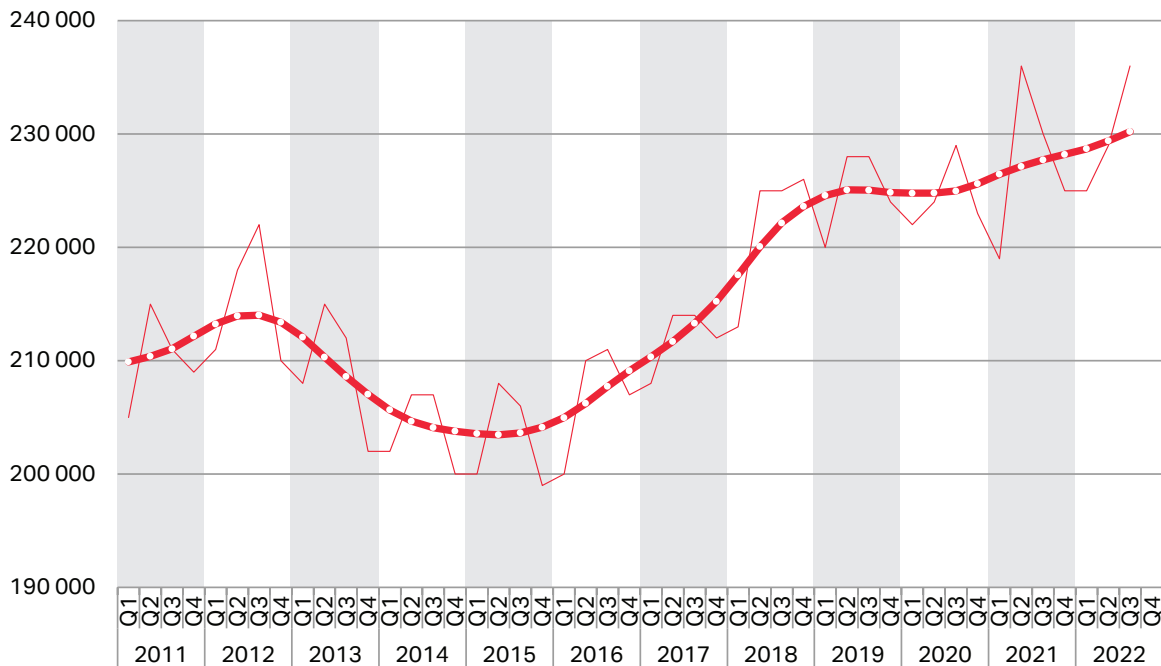


Kuva 12 Työllisyysaste vuoden 2022 kolmannella neljänneksellä ja työllisyysasteen muutos verrattuna edellisen vuoden vastaavaan ajankohtaan.

Tietolähde: Tilastokeskus, työvoimatutkimus.

Työllisten määrän kehitys Varsinais-Suomessa

(henkilöä, trendikehitys paksulla viivalla)

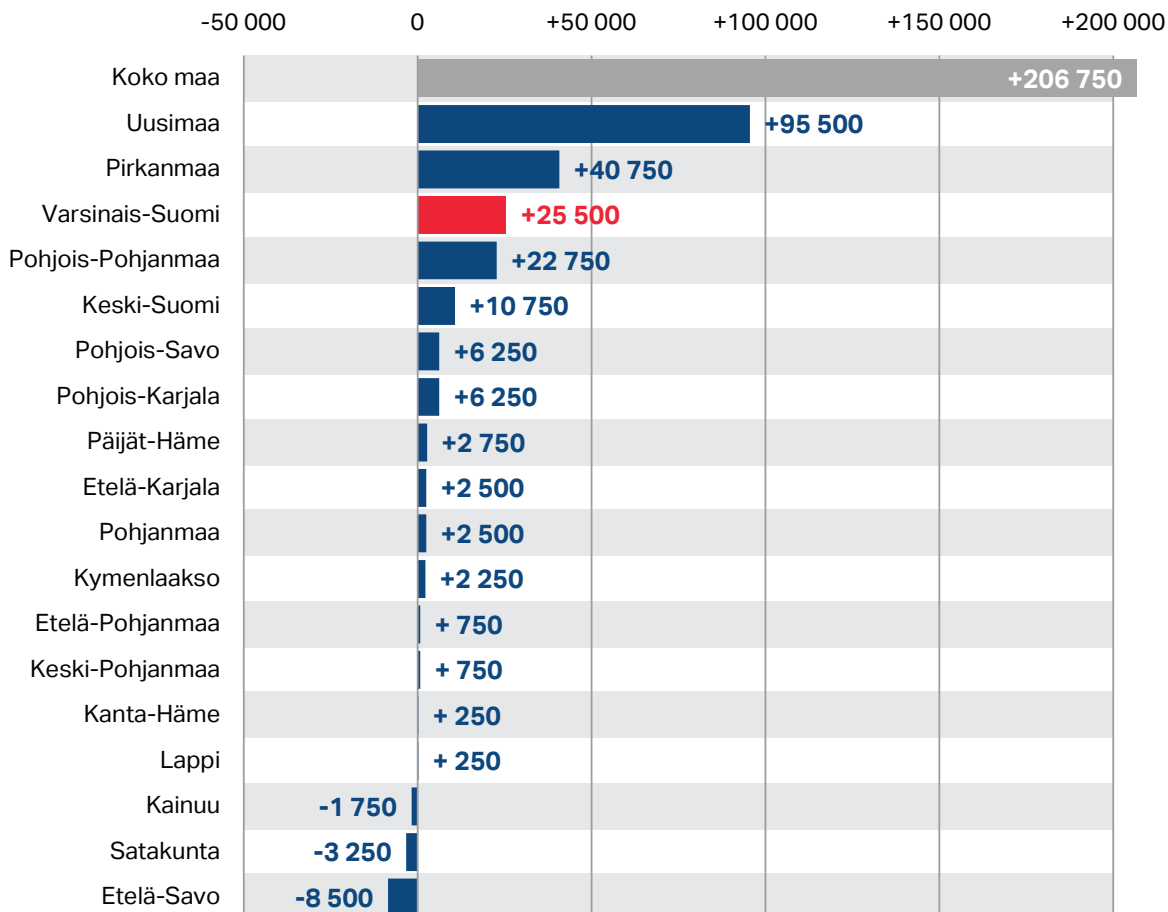


Kuva 13 Työllisten määrän kehitystrendi Varsinais-Suomessa.

Tietolähde: Tilastokeskus, työvoimatutkimus. Paksu viiva kuvaa työllisyysasteen kausitasoitettua ja ohut viiva alkuperäistä aikasarjaa.

Työllisten määrän muutos vuoden 2015 tasoon verrattuna

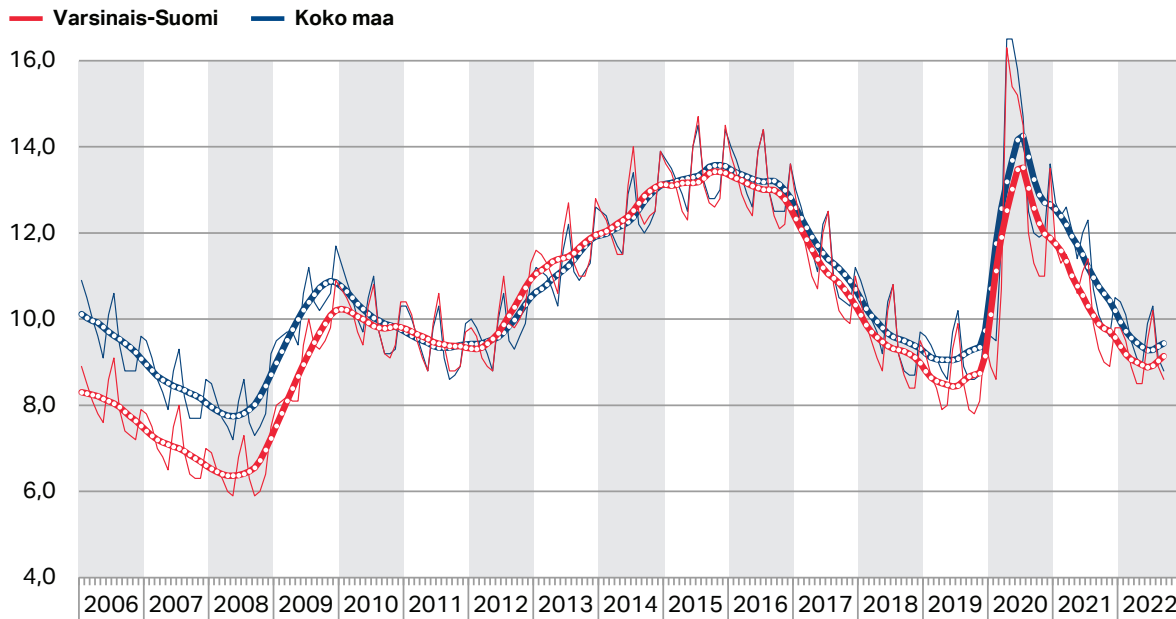
(Q3/2022 vuosikeskiarvo, henkilöä)



Kuva 14 Työllisten määrän muutos vuoden 2022 kolmannella neljänneksellä vuoden 2015 keskitasoon verrattuna.

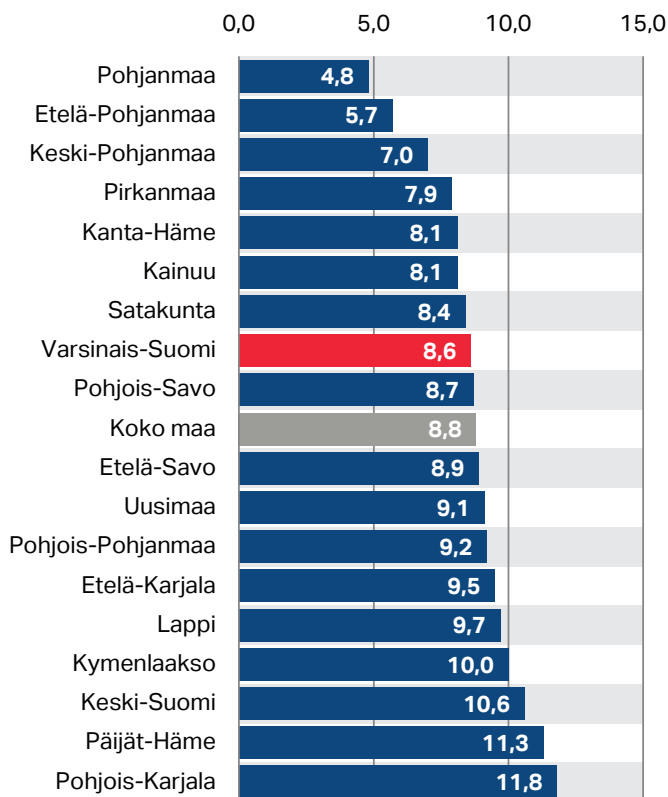
Tietolähde: Tilastokeskus, työvoimatutkimus.

Työttömyysasteen kehitys (% , trendikehitys paksulla viivalla)

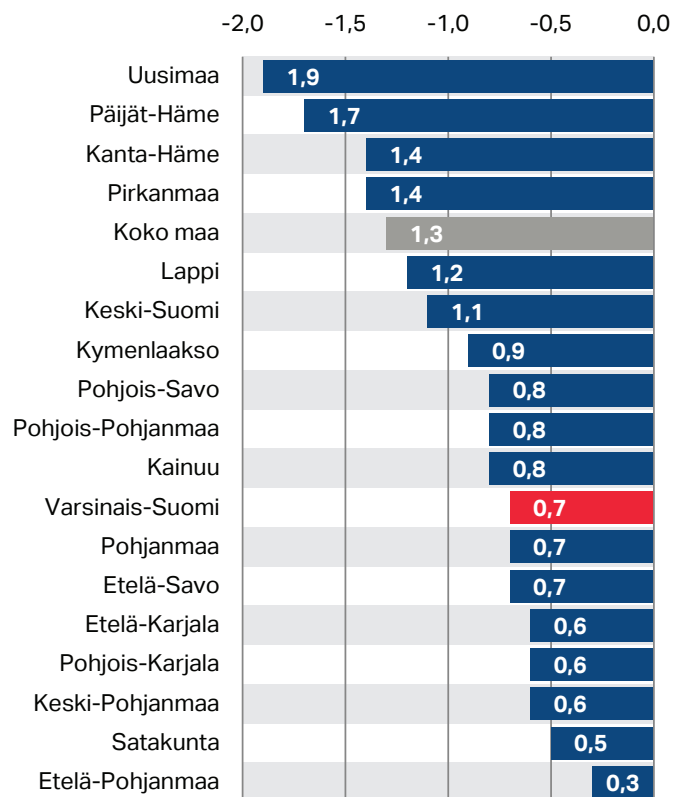


Kuva 15 Varsinais-Suomen ja koko maan työttömyysasteen kehitys.
Tietolähde: Työ- ja elinkeinoministeriö, työnvälitystilasto.

Työttömyysaste syyskuussa 2022 (%)

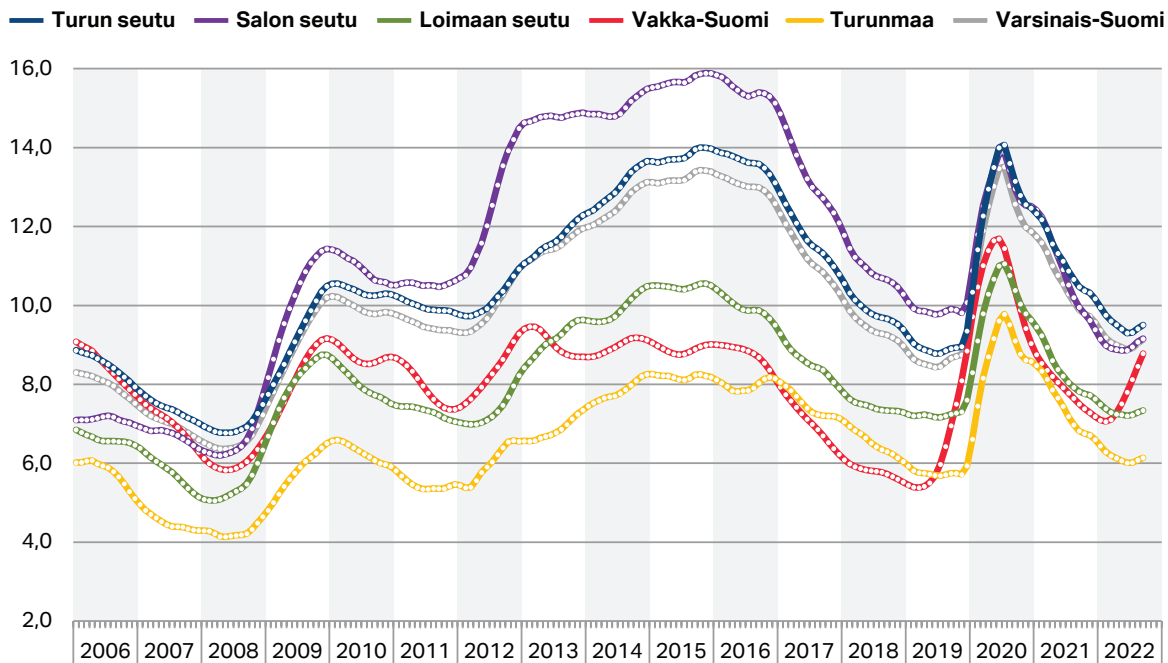


Työttömyysasteen vuosimuutos (9/2021 – 9/2022, %-yks.)



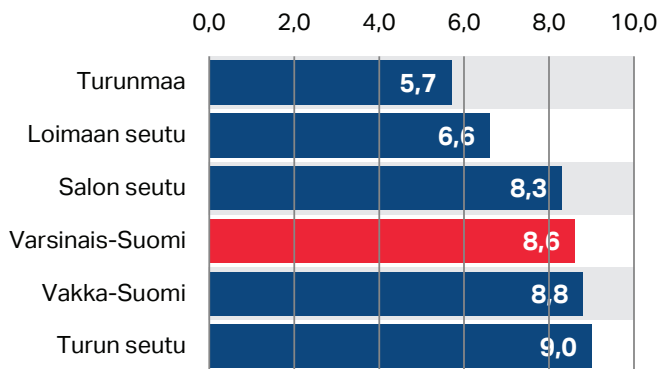
Kuva 16 Työttömyysaste maakunnittain syyskuussa 2022 ja työttömyysasteen muutos verrattuna edellisen vuoden vastaavaan ajankohtaan.
Tietolähde: Työ- ja elinkeinoministeriö, työnvälitystilasto.

Työttömyysasteen trendin kehitys (%)

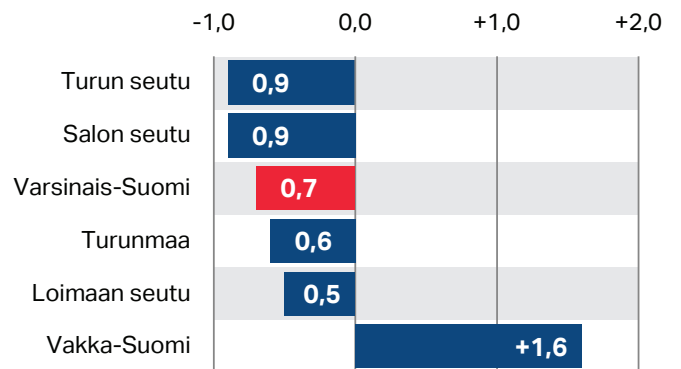


Kuva 17 Varsinais-Suomen seutukuntien työttömyysasteen trendikehitys.
Tietolähde: Työ- ja elinkeinoministeriö, työnvälitystilasto.

Työttömyysaste syyskuussa 2022 (%)

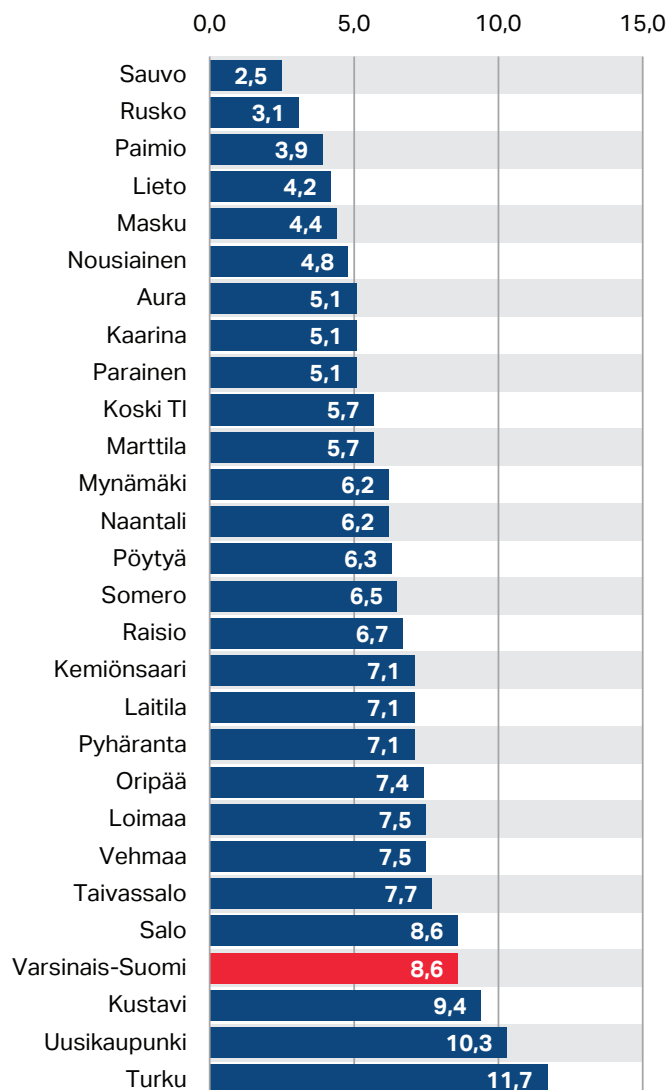


Työttömyysasteen vuosimuutos (9/2021 – 9/2022, %-yks.)

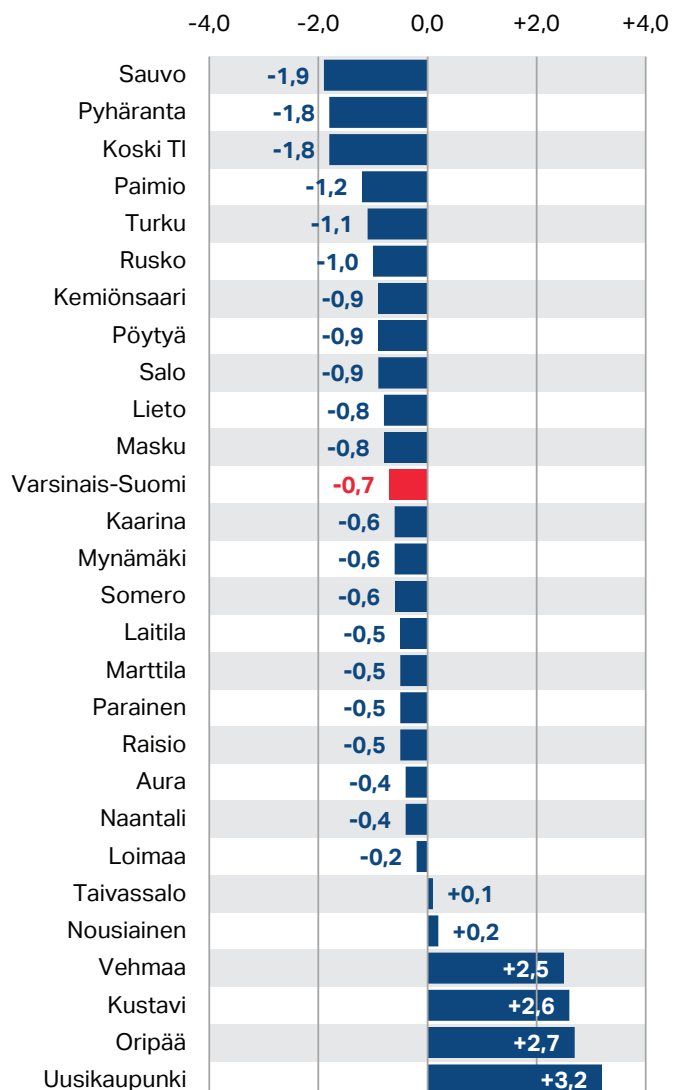


Kuva 18 Työttömyysaste seutukunnittain syyskuussa 2022 ja työttömyysasteen muutos verrattuna edellisen vuoden vastaavaan ajankohtaan.
Tietolähde: Työ- ja elinkeinoministeriö, työnvälitystilasto.

Työttömyysaste syyskuussa 2022 (%)

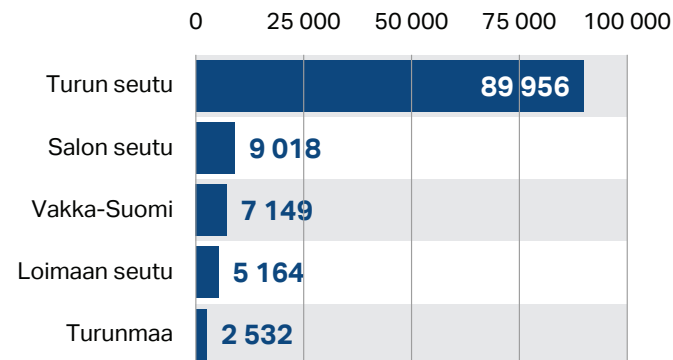


Työttömyysasteen vuosimuutos (9/2021 – 9/2022, %-yks.)

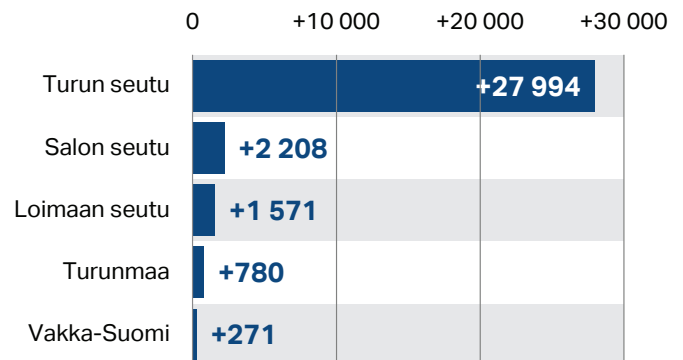


Kuva 19 Työttömyysaste kunnittain syyskuussa 2022 ja työttömyysasteen muutos verrattuna edellisen vuoden vastaavaan ajankohtaan.
Tietolähde: Työ- ja elinkeinoministeriö, työnvälitystilasto.

Uudet avoimet työpaikat syyskuussa 2022 (lkm, vuosisumma)



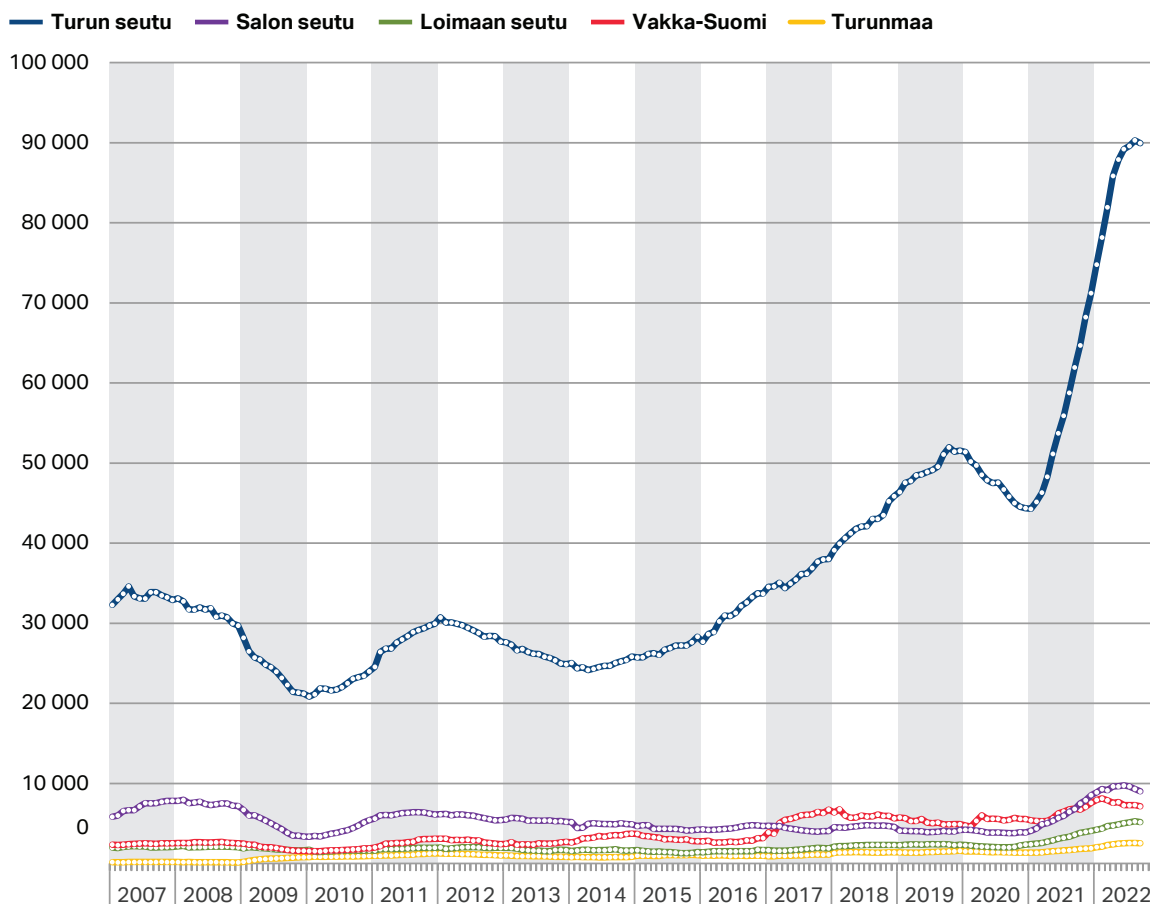
Uusien avoimien työpaikkojen vuosisumman muutos (9/2021 – 9/2022, %-yks.)



Kuva 20 Uusien avoimien työpaikkojen vuosisumma syyskuussa 2022 ja vuosisumman muutos verrattuna edellisen vuoden vastaavaan aikaan.

Tietolähde: Työ- ja elinkeinoministeriö, työnvälitystilasto. Vuosisumma kuvaa uusien avoimien työpaikkojen yhteenlaskettua määrää edellisen 12 kk aikana, ja se kertoo tarkasteltavan ilmiön kehityksestä vuositasona.

Uusien avoimien työpaikkojen määrän kehitys (lkm, vuosisumma)



Kuva 21 Uusien avoimien työpaikkojen määrän kehitys Varsinais-Suomessa vuositasona.

Tietolähde: Työ- ja elinkeinoministeriö, työnvälitystilasto. Vuosisumma kuvaa uusien avoimien työpaikkojen yhteenlaskettua määrää edellisen 12 kk aikana, ja se kertoo tarkasteltavan ilmiön kehityksestä vuositasona.



Kuva: Pipsa Kaunisto

Saaristomeri on mahdollisuuksien meri

Viime kesänä katkesi pitkä perinne, kun vuoden unikeoksi valittua Rouva Jenni Haukiota ei voitu "herättää" heittämällä hänet laiturilta mereen. Naantalin edustan merialue oli kauttaaltaan myrkyllisen vihreän leväpatjan peitossa. Unikeko jäi herättämättä. Olkoon se herätys meille muille!

Varsinais-Suomi on matkailumaakunta. Matkailun liikevaihtomme on noin 1,4 miljardia euroa. Suurin ja hyödyntämättömin potentiaali matkailulle on epäilemättä Saaristossa. Uusi Visit Turku Archipelago -organisaatio aloittaa operatiivisen toimintansa ensi vuonna. Tarkoituksena on hyödyntää Saariston matkailupotentiaali ja luoda maakuntaan merkittävästi lisää työpaikkoja ja tuloja.

Saaristomatkailla on kuitenkin kaksi haastetta: meren ekologinen tila ja saaristoliikenne. Jos meri on myrkyllisen levän peitossa tai jos Saaristoon ei pääse, ei siellä myöskään ole matkailijoita.

Ainutlaatuinen Saaristo on myös ainutlaatuisen herkkä. Saaristoluonnon suojelu on edennyt monin paikoin ripeästi. Tänä vuonna on perustettu ensimmäinen vedenalaisen luonnon suojelualue Gulkronaan ja HELMI- sekä METSO-ohjelmien turvin on voitu toteuttaa monia ennallistamis- ja suojelutoimia maa-alueilla.

Meren pelastaminen vaatii kuitenkin välittömiä toimia etenkin maataloudessa, josta on peräisin jopa 87 prosenttia fosforikuormituksesta. Uusi HELCOM Hot Spot -tiekartta listaa vaikuttavimmat toimet, joille on saatava kohdennettu rahoitus ja mahdollistavat lainsäädännölliset puitteet.

Yhteysalusliikenteen kehittämiseksi on tehtävä poliittinen päätös saaristolain päivittämisestä ja liikenteen järjestämistapaperusteiden laatimisesta. Saariston rengastien jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen olisi priorisoitava rahoituksessa.

Suuret haasteet eivät ole meille varsinaissuomalaisille uusi asia. Yhdessä me voimme voittaa myös Saaristomerellä kohtaamamme haasteet. Voimme antaa Saaristomerellä jälkipolvillemme kirkkaampana kuin sen itse saimme ja mahdollistaa saaristomatkaillen kehittymisen. Saaristomeri on mahdollisuuksien meri!

Olli Madekivi ja Pekka Salminen
Varsinais-Suomen ELY-keskus

Saaristomeren tila

Saaristomeren rannikkovesien ekologinen tila on pääosin tyydyttävä, mutta sisäsaariston merenlahdissa ja salmissa tila on heikompi. Myös avomerialueiden tilassa rehevöitymisen osalta on parannettavaa. Rehevöitymistä aiheuttaa erityisesti liiallinen ravinnekuormitus. Pistemäisistä kuormituslähteistä, kuten jätevedenpuhdistamoista peräisin olevaa kuormitusta on saatu vähennettyä viime vuosikymmeninä huomattavasti, kun taas hajakuormituksessa ei ole tapahtunut suurta muutosta. Hajakuormituksen vähentämiseksi käynnistettiin keväällä 2021 Saaristomeri-ohjelma, jonka avulla edistetään vesiensuojelutoimenpiteitä Saaristomeren valuma-alueella mm. Hot Spot -tiekarttahankeissa.

Rehevöityminen on suurin haaste saaristomeren hyvinvoinnille

Saaristomeren tila on viime vuosikymmeninä heikentynyt huolestuttavasti ja suurin ongelma on rehevöityminen. Viimeisimmän pintavesien ekologisen luokittelun mukaan Saaristomeren rannikkovesien ekologinen tila on pääosin tyydyttävä, mutta sisäsaariston merenlahdissa ja salmissa pintavesien tila on enimmäkseen välttävä. Tavoitteena on vähintään hyvä tila. Myös Saaristomerta ympäröivät avomerialueet ovat rehevöitymisen osalta hyvää huonommassa tilassa. Rehevöitymisen lisäksi Saaristomeren tilaa heikentävät ja uhkaavat monet muut tekijät kuten haitalliset aineet, ruoppaukset, roskaantuminen, vedenalainen melu ja vieraslajit. Meriluonnon tila on heikentynyt monilla alueilla.

Rehevöityminen johtuu siitä, että mereen tulee ihmistoiminnan vaikutuksesta liikaa fosforia ja typpeä. Tämä näkyy mm. planktonlevien määrää kuvaavan a-klorofyllipitoisuuden kasvuna vedenlaadun tarkkailuasemilla. Myös veden kirkkaudesta kertova näkösyvyys on pienentynyt, sinileväkukinnot lisääntyneet ja pohjan happitilanne heikentynyt paikoitellen jopa matalilla vesialueilla.

2000-luvulla ravinne- ja levämäärien kasvu on monin paikoin tasaantunut ja paikoin ulkosaaristossa on nähtävissä pientä paranemista. Tilanne kuitenkin vaihtelee eri osissa merta. Mynälahdella ja sen edustalla tila on heikentynyt viime vuosiin asti. Meren rehevää tilaa ylläpitää myös viimeisten vuosikymmenien aikana meren pohjaan kertyneet sisäiset ravinnevarastot, joista erityisesti fosforia vapautuu vähäpäästöisissä oloissa takaisin vesimassaan levien käyttöön.

Rannikkovesien pistekuormitus on vähentynyt, hajakuormitusta edelleen

Rannikkovesiin kohdistuva pistekuormitus (yhdyskuntajätevedet, kalankasvatus, teollisuus) on vähentynyt huomattavasti viimeisten vuosikymmenien aikana. Tämä johtuu jäteveden-

puhdistuksen tehostumisesta ja siitä, että pieniä huonosti toimivia puhdistamoja on lopetettu ja niiden jätevedet johdetaan nykyään isompiin paremmin toimiviin puhdistamoihin. Jätevesikuormituksen vähentyminen tai loppuminen näkyy selkeästi esimerkiksi Turun edustalla Uittamon seurantapaikalla ja Raisiolahdella a-klorofyllipitoisuuden vähentymisenä.

Hajakuormitus ei sen sijaan ole vähentynyt, ja nykyään suurin osa ravinteista päätyy mereen valuma-alueelta jokien ja ojien tuomana. Hajakuormitus vaihtelee paljon sääolojen, erityisesti sateisuuden mukaan. Hajakuormituksen vaikutus on voimakkainta sisä- ja välisaaristossa, kun taas ulkosaaristossa muilta merialueilta veden virtausten mukana tulevilla ravinteilla on enemmän merkitystä.

Vesienhoidon ja merenhoidon toimenpideohjelmat 2022–2027 ja Saaristomeri-ohjelma

Varsinais-Suomen ja Satakunnan vesienhoidon toimenpideohjelmassa vuosille 2022–2027 on esitetty toimenpiteet vesien hyvän tilan saavuttamiseksi ja turvaamiseksi. Esitetyt toimenpiteet kohdistuvat erityisesti ravinnekuormituksen vähentämiseen, ja Saaristomeren osalta korostuu maatalouden hajakuormituksen vähentämisen tarve. Merenhoidon toimenpideohjelman 2022–2027 tavoitteena on saavuttaa meriympäristön hyvä tila kaikkien merenhoidon 11 laadullisen kuvaajan osalta.

Saaristomeren valuma-alueen hajakuormituksen vähentämiseksi hallitus käynnisti keväällä 2021 Saaristomeri-ohjelman, jolla edistetään vesiensuojelutoimenpiteitä Saaristomeren valuma-alueella ja pyritään saamaan alue pois HELCOMin hot spot -listalta. Saaristomeri-ohjelman ensimmäisessä vaiheessa Varsinais-Suomen ELY-keskus laati tiekartan, jossa esitetään ja aikataulutetaan Saaristomeren valuma-alueen hajakuormituksen vähentämisen kannalta keskeisimmät toimenpiteet.

Saaristomeren valuma-alueelle suunnatussa vesiensuojelun tiekartassa on kuvattu kymmenen keskeistä maatalouden vesiensuojelutoimenpidettä, joiden toteutuksessa tai rahoituksessa on vielä puutteita. Tiekartan tavoitteena on edistää maatalouden vesiensuojelutoimia ja vähentää Saaristomereen kohdistuvaa fosforikuormitusta jopa 100–150 tonnia vuosittain. Osana maatalouden tiekarttaa on arvioitu toimenpiteiden toteutuksen kustannuksia, joiden arvioidaan olevan noin 100 milj. euroa vuoteen 2027 asti.

Lisätietoa

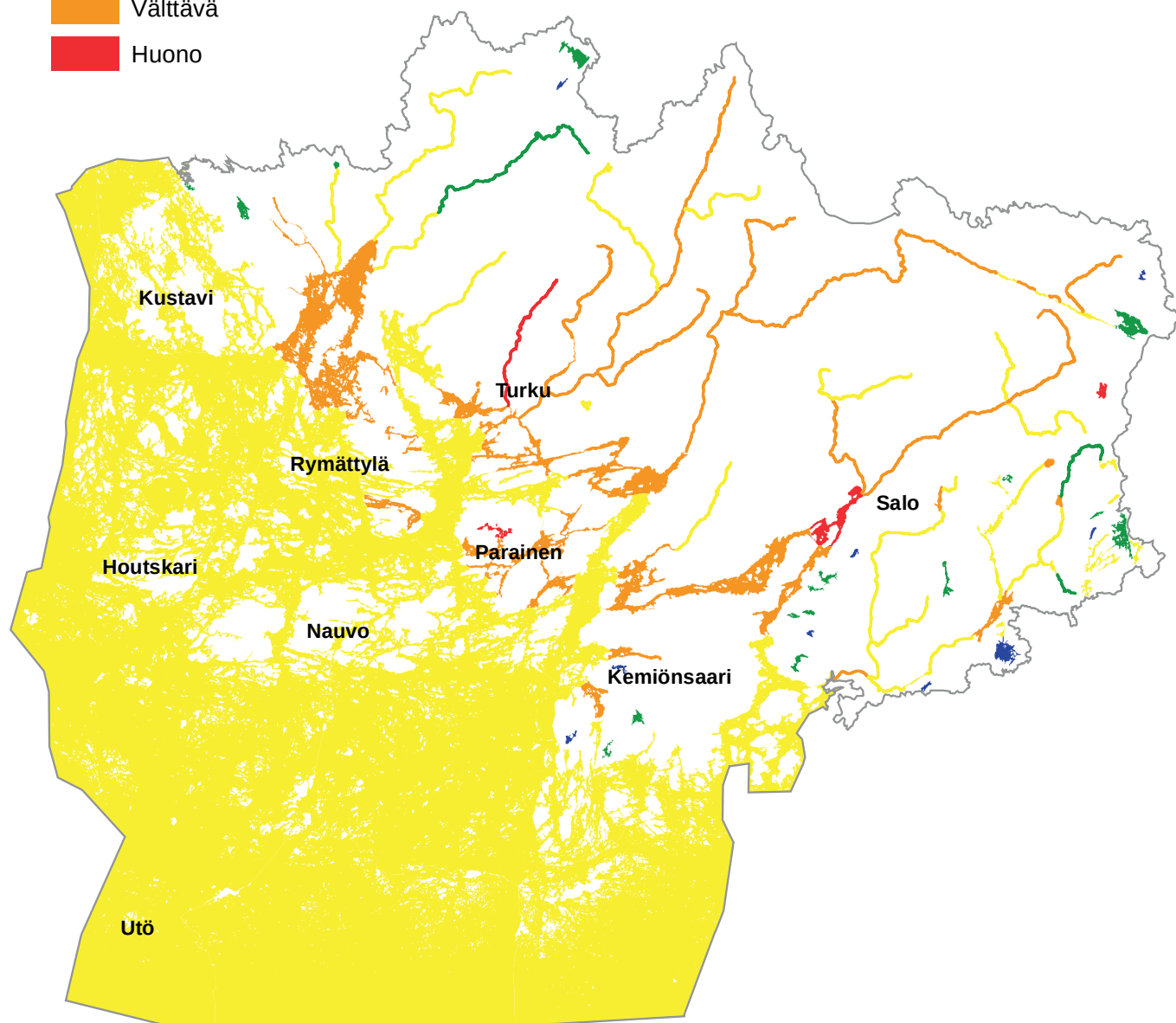
www.ymparistonyt.fi

www.ely-keskus.fi/web/lounais-suomen-vedet

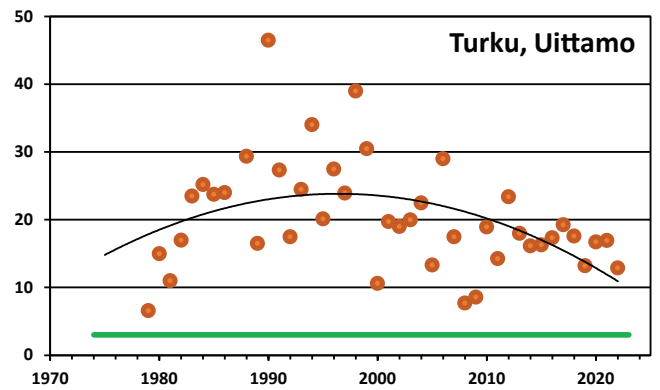
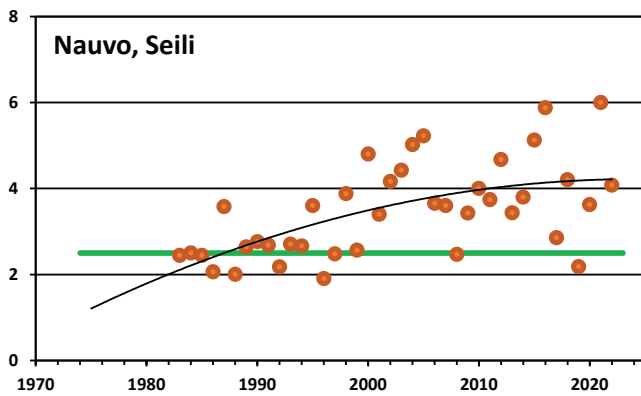
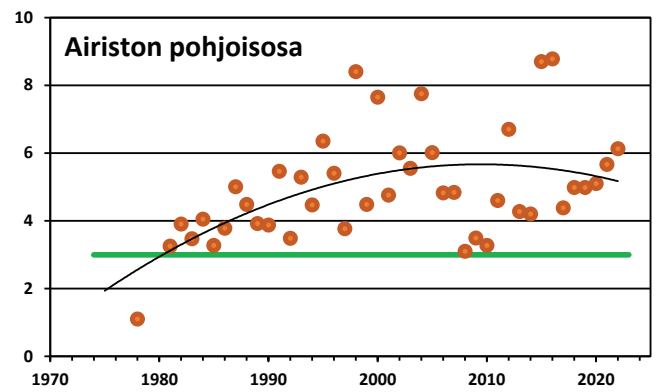
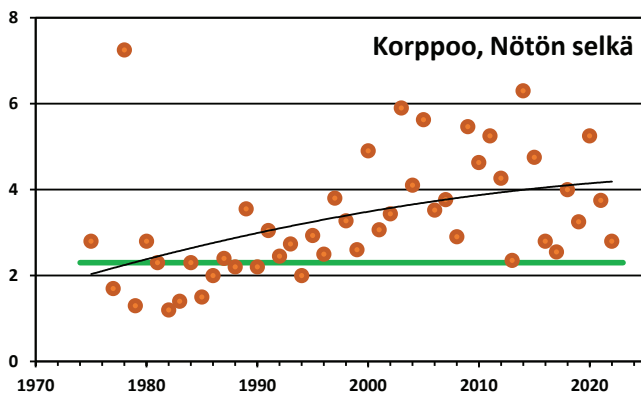
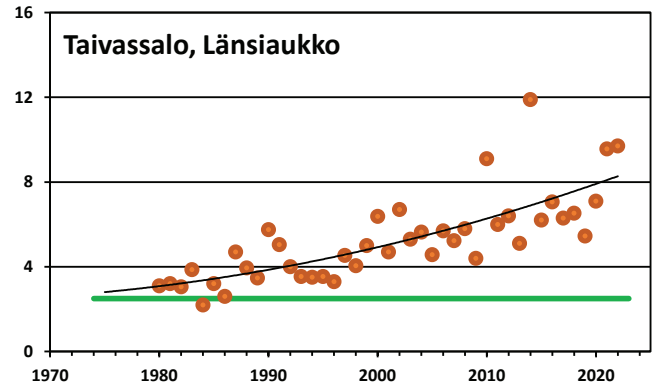
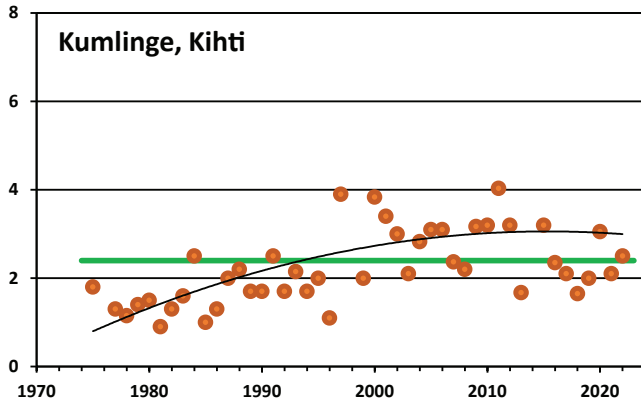
www.ely-keskus.fi/saaristomeren-hot-spot-tiekarttahanke
Varsinais-Suomen ja Satakunnan vesienhoidon toimenpideohjelma vuosille 2022–2027 (julkaisu Doriassa)

Pintavesien ekologinen tila

- Erinomainen
- Hyvä
- Tyydyttävä
- Välttävä
- Huono



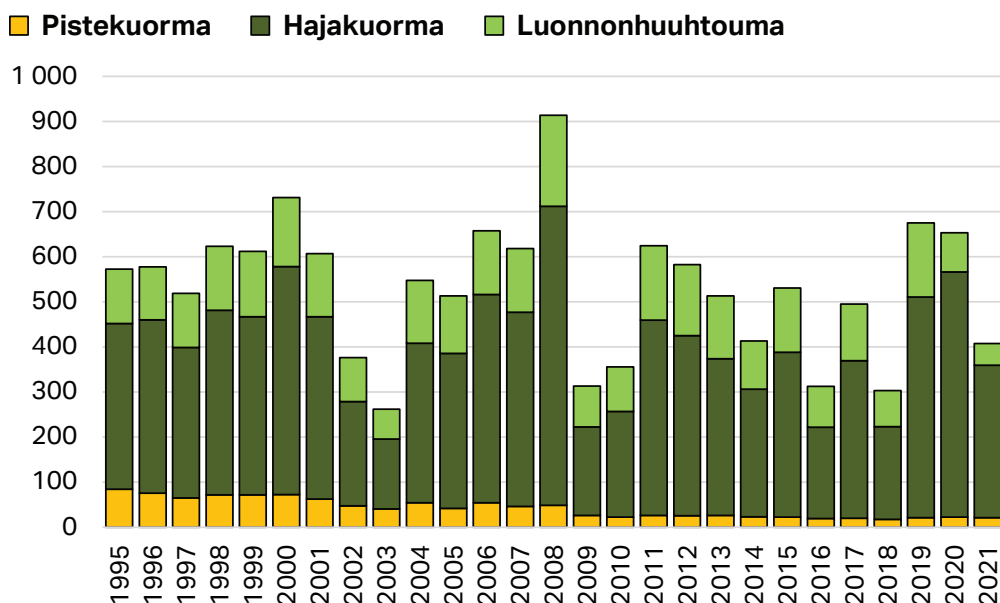
Kuva 22 Pintavesien ekologinen tila Varsinais-Suomessa vuonna 2019.
Lähde: Varsinais-Suomen ELY-keskus ja Suomen ympäristökeskus.



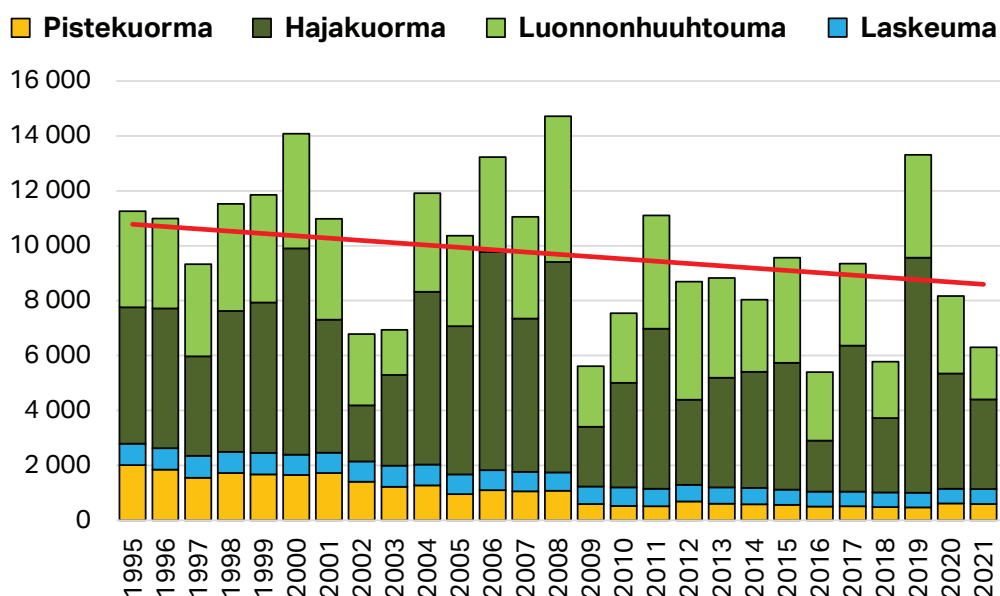
Kuva 23 Planktonlevien määrää kuvaavan a-klorofyllipitoisuuden ($\mu\text{g/l}$) kehitys Saaristomeren havaintoasemilla kesinä 1975–2022. Pallot kuvaavat keski – loppukesän keskiarvoa, musta viiva kehityssuuntaa. Vihreä katkoviiva on klorofyllipitoisuuden hyvän tila raja-arvo (vaihtelee rannikkovesityypeittäin).

Lähde: Varsinais-Suomen ELY-keskus.

Kokonaisfosforikuormitus (t/v)

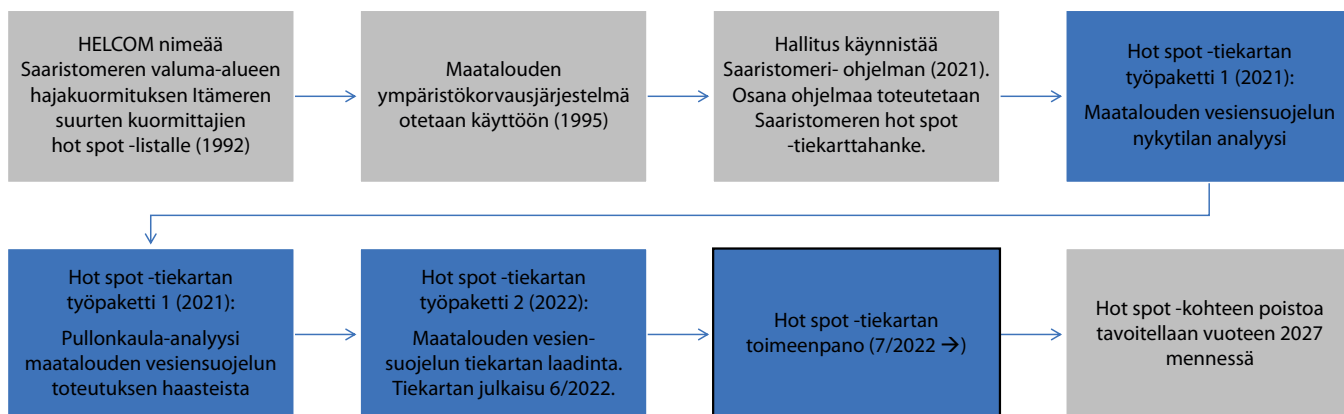


Kokonaistypikuormitus (t/v)

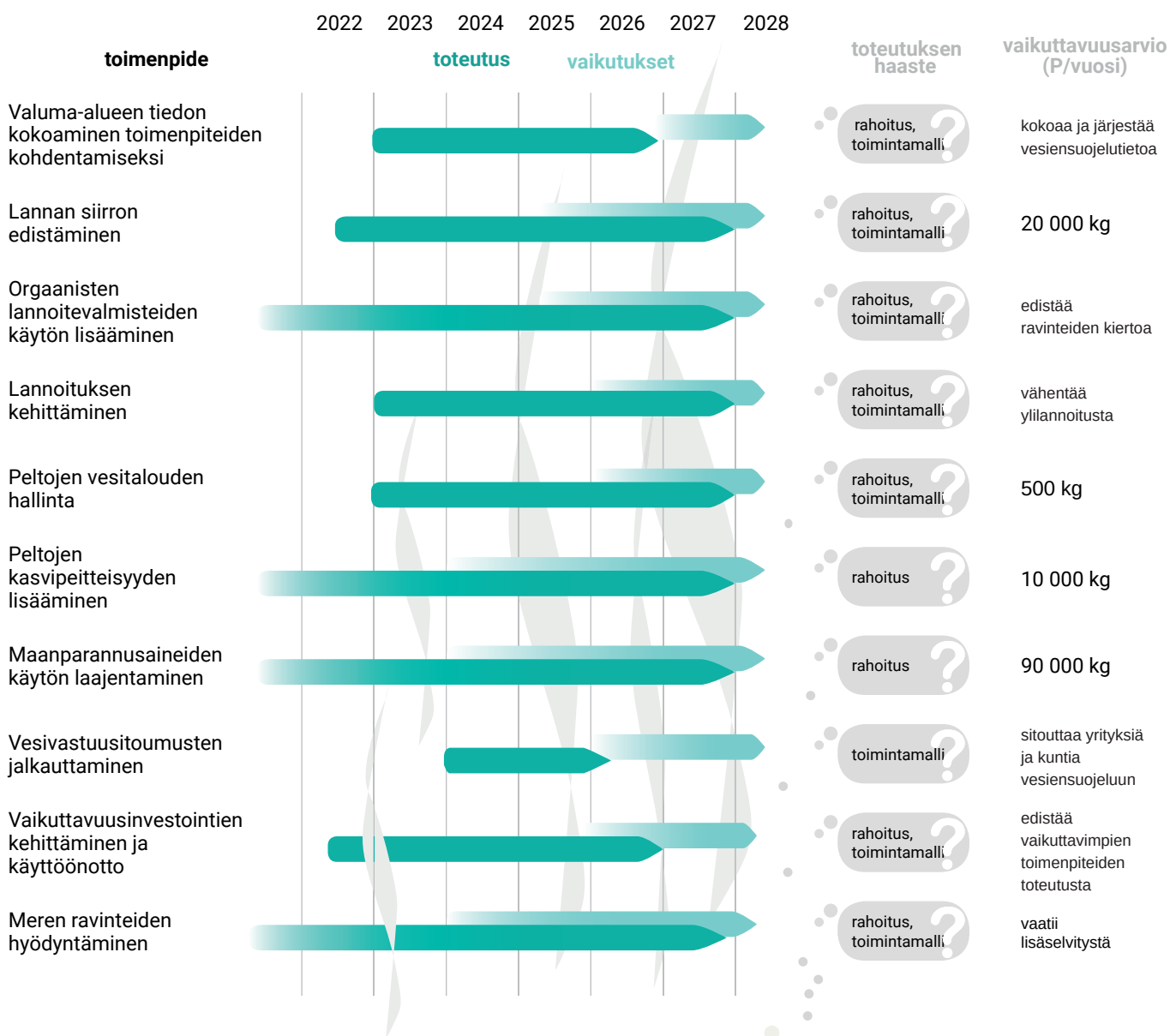


Kuva 24 Suomesta peräisin oleva ihmistoiminnasta aiheutuva fosforin ja typen kokonaiskuormitus sekä luonnonhuuhtouma Saaristomereen vuosina 1995–2021. Pylväävät kuvaavat pistekuormituksen (yhdyskuntajätevedet, teollisuus, kalankasvatus, turvetuotanto), hajakuormituksen (maa- ja metsätalous, haja-asutus, hulevedet) ja luonnonhuuhtouman vuotuiset määrät (tonnia vuodessa). Typpekuormituksessa on mukana myös Suomesta ja aluksista peräisin oleva ilmalaskeuma. Punainen viiva typpekuormituksessa tarkoittaa, että typen kokonaiskuormituksen muutos on tilastollisesti merkitsevä.

Lähde: Suomen ympäristökeskus, VEMALA-malli.



Kuva 25 Hot Spot hankekaavio: Saaristomeri-ohjelma ja Saaristomeren Hot Spot -tiekarttahanke pyrkivät vähentämään Saaristomereen kohdistuvaa ravinnekuormitusta ja poistamaan Saaristomeren valuma-alueen maatalouden Itämeren suurten kuormittajien hot spot -listalta.
Lähde: Varsinais-Suomen ELY-keskus



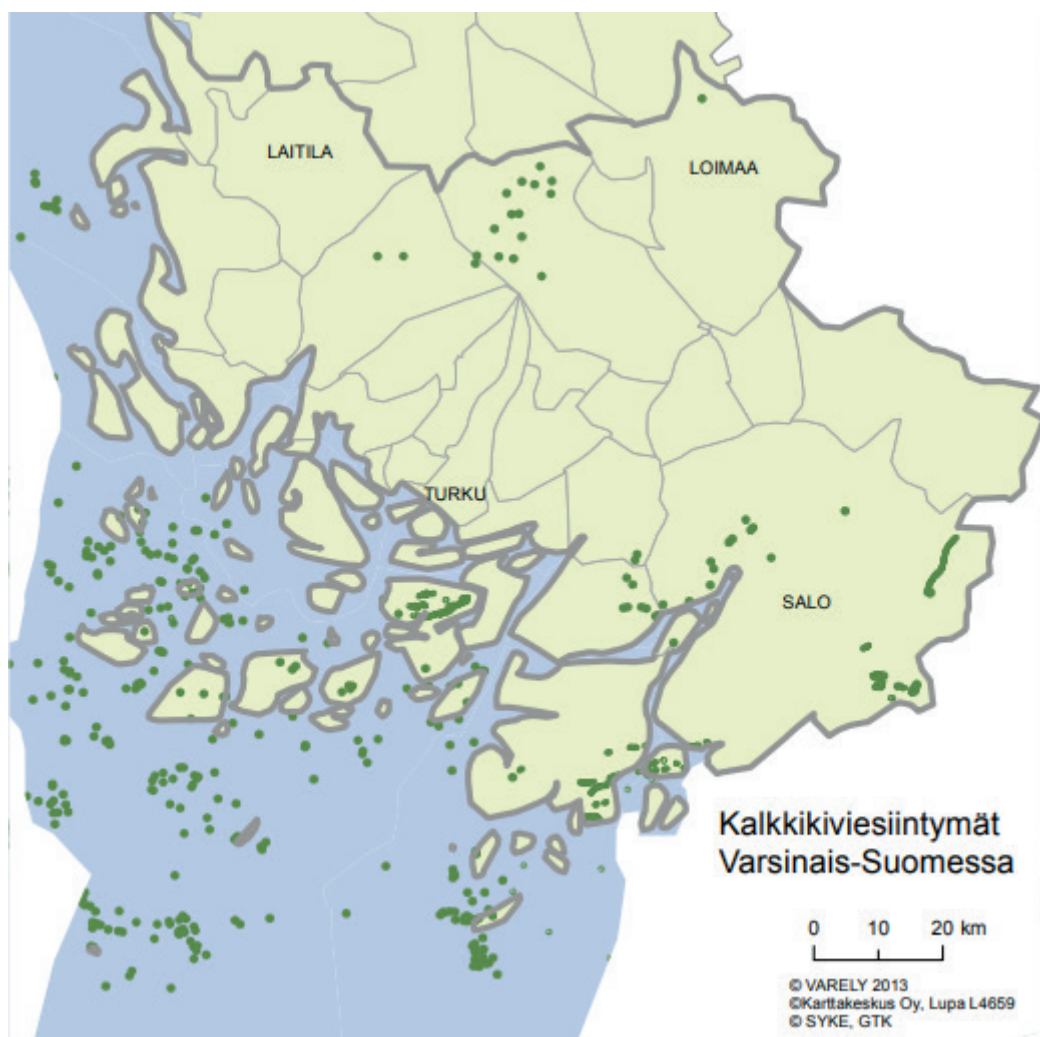
Kuva 26 Hot Spot tiekartta: Maatalouden vesiensuojelun tiekartassa on määritelty keskeisimmät toimenpiteet Saaristomereen kohdistuvan hajakuormituksen vähentämiseksi. Toimenpiteiden toteutukseen tulee varata noin 18 milj. € vuosittain ja niillä voidaan saavuttaa jopa yli 100 000 kg:n vuosittainen vähennys fosforin kuormituksessa.

Lähde: Varsinais-Suomen ELY-keskus

Luonnon arvot ja saarten luonto

Saaristomerellä niin maanpäällinen kuin merenalainenkin luonto on ainutlaatuisen monimuotoista monestakin syystä. Yksi tärkeimmistä tekijöistä on kalkkikiviesiintymien suuri määrä. Kalkinvaatija- ja -suosijakasvit ja niihin sitoutunut muu lajisto muodostavat omintakeisia luontotyyppejään. Esimerkiksi lupikka- ja lehdesniittyjä tapaa vain Saaristomeren saarilla, orkidea-alueistakin valtaosa sijaitsee lounaisessa saaristossa.

Luonnonsuojelun toteuttaminen Saaristomerellä on edennyt viime vuosina rivakasti. Valtaosin suojelu toteutuu yksityisinä suojelualueina, mutta myös alueiden kauppooja tehdään. Natura-alueiden ja vanhojen suojeluohjelmien lisäksi MET-SO-ohjelma on lisännyt merkittävästi Saaristomeren alueen suojelupinta-alaa. Vuonna 2022 toteutui Gullkronan kalastuskunnan toive yksityisestä suojelualueesta. Nyt Gulkronaa ympäröi 4800 ha:n luonnonsuojelulla suojeltu vesialue.



Kuva 27 Kalkkikiviesiintymät Varsinais-Suomessa

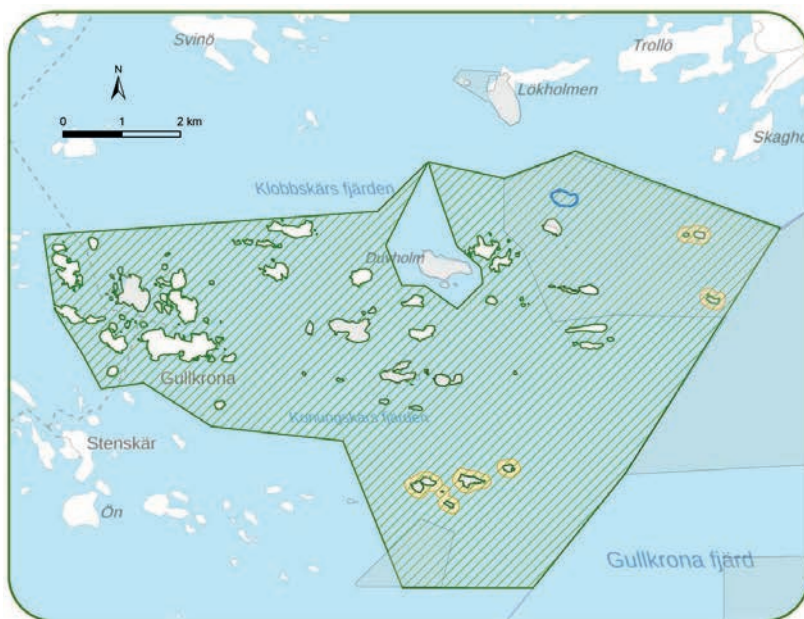
Saaristomeren luonnonsuojelun toteutus 2018-2022

(Kemiönsaari, Parainen)

Kaupat	Maata (ha)	Vettä (ha)
2018	11,2	0,0
2019	38,5	0,0
2020	52,9	0,0
2021	35,2	0,0
2022	57,5	0,0
Yhteensä	195,3	0,0

YSA-päätökset	Maata (ha)	Vettä (ha)
2018	50,8	0,0
2019	151,0	0,0
2020	176,0	0,0
2021	173,5	30,9
2022	334,4	4800,0
Yhteensä	885,7	4830,9

Kuva 28 Luonnonsuojelun toteutus Paraisten ja Kemiönsaaren alueilla vuosina 2018–2022. Kansallisten suojeluohjelmien ja Natura-verkoston sekä METSO-ohjelman alueille perustetaan yksityisiä suojelualueita ja toisaalta alueita myös ostetaan valtiolle suojelutarkoituksiin.



	liikkumisrajoitus
	ankkurointikielto
	luonnonsuojelualue
	Natura-alueet

Kuva 29 Gullkronan merellinen suojelualue.

Liikenneyhteydet ja saaristomatkailu

Saaristomatkailun edistäminen lukeutuu Suomen matkailun kärkihankkeisiin (Merellinen Saaristo kansainvälisesti tunnetuksi, Visit Finland / Team Finland -kasvuohjelma). Saariston Rengastie on yksi Suomen harvoista virallisista matkailuteistä.

Varsinais-Suomen ja Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmat päivitettiin vuonna 2020. Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelman viiden tärkeimmän kehittämiskokonaisuuden joukkoon lukeutuu pääväylien ja saaristoyhteyksien ongelmakohtien parantaminen. Saariston liikenneyhteyksiä kehitetään priorisoiden vakituisten asutuksen ja elinkeinoelämän tarpeet, sekä tunnistaen merkittävät matkailureitit.

Yhtenä liikennejärjestelmäsuunnitelman kehittämisteemana on saaristoliikenteen uudistaminen, joka pitää sisällään mm. lautta- ja yhteysalusliikenteen palvelutason turvaamisen, uusien tehokkaiden hankinta- ja järjestämismallien käytönoton, sekä lautta- ja yhteysaluskaluston uudistamisen kustannustehokkaaksi ja vähäpäästöiseksi. Suunnitelman tavoitteisiin lukeutuu jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantaminen kyläkohdissa ja merkittävillä matkailureiteillä. Saariston rengastien liikenneolosuhteita kehitetään tukemaan matkailun, erityisesti pyörämatkailun kehittämisen edellytyksiä.

Saaristomatkailun edistäminen on tunnistettu myös valtion ja Turun kaupunkiseudun kuntien välisessä maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimuksessa 2020–2031. Sopimuksen vuosina 2020–2023 toteutettaviksi toimenpiteiksi on kirjattu mm. Pienen Rengastien kehittämisselvityksessä tunnistettujen pyöräilyolosuhteiden parantamistoimien toteuttaminen ja saaristomatkailun edistäminen parantamalla saaristossa sijaitsevien matkailupalvelujen saavutettavuutta.

Varsinais-Suomen liiton laatiman matkailuelinkeinon tiekarttaan kirjattujen toimenpiteiden ja tavoitteiden kautta vastataan alueen matkailun kehittämisen tavoitteisiin, haasteisiin ja mahdollisuuksiin.

Kohti ympäristöystävällisempää ja tehokkaampaa maantielauttaliikennettä

Valtio huolehtii maantieverkkoon sisältyvän maantielauttaliikenteen hoitamisesta ja rahoituksesta osana perusväylänpitoa. Valtio jatkaa maantielauttaliikennekaluston taloudellisen tehokkuuden kehittämistä, työmatkaliikenteen edistämistä ja saavutettavuuden lisäämistä sekä päästöjen vähentämistä nykyisen hankintastrategian mukaisesti huomioiden lautta-reittien erityispiirteet. Lauttapaikkojen korvaamista silloilla

tarkastellaan mahdollisuuksien mukaan Liikenne 12 suunnitelman mukaisesti. Tienpitäjän tavoitteena pitkällä aikavälillä on parantaa liikenteen energiatehokkuutta ja vähentää valtakunnallisesti lauttaliikenteen CO₂-päästöjä vähintään 50 % vuoteen 2030 mennessä vuosien 2010–2015 keskiarvotasosta.

Vuodesta 2017 Parainen-Nauvo lauttapaikalla käytössä ollut hybridilautta Elektra on osoittautunut erittäin energiatehokkaaksi alukseksi. Elektra liikennöi lähes pelkästään sähköenergialla, mikä merkitsee merkittävää säästöä energiakuluissa verrattuna perinteiseen diesellauttaan. Säästö hiilijalanjälkenä on n. 85 % verrattuna öljyn käyttöön energian lähteenä. Uuden teknologian käyttöönotto Elektran myötä vuonna 2017 oli tienavaus kohti vihreämpää ja ympäristöystävällisempää lauttaliikennettä. Tulokset ovat olleet erinomaisia ja lisää on tulossa. Vuoden 2022 kuluessa Elektran rinnalla aloittaa toinen vastaavan kokoluokan hybridilautta Altera, joka on jopa 30 % edeltäjäänsä energiatehokkaampi. Lisäksi Nauvo-Korppoo lauttapaikalla liikennöinnin aloittaa vuoden vaihteessa 2022–2023 uusi hybridilossi.

Uudet lautat ja lossit ovat kapasiteetiltaan aiempaa suurempia, poistavat painorajoitukset ja parantavat liikenteen välityskykyä huomattavasti. Elektran ja Alteran kapasiteetti on yhteensä noin 20 % suurempi kuin lauttapaikalla vuoteen 2017 saakka liikennöineiden kolmen lautan yhteenlaskettu kapasiteetti.

Yhteysalusliikenteellä vastataan saarten vakinaisten asukkaiden liikennetarpeisiin

Valtio vastaa saariston yhteysalusliikenteestä saariston kehityksen edistämisestä annetun lain nojalla. Palvelusopimuksin vastataan saarten vakinaisten asukkaiden liikennetarpeista. Yhteysalusreittejä saaristomerellä on yhteensä 11 kpl. Lisäksi Saariston Rengastien liikennettä Houtskararin Mossalan ja Iniön Dalenin välillä sekä pienen rengastien liikennettä välillä Nauvo-Seili-Hanka saaristoliikennettä tuetaan avustuksin.

Pyöräliikenne ja maantieverkko: pyöräilijöiden määrät Saariston rengasteillä kasvavat

Suurella Rengasteillä on pyöräiltävää 225 kilometriä, josta noin 80 km (n. 35 %) on erillisellä jalankulku- ja pyöräväylällä. Pienellä Rengasteillä reitin yhteispituus on noin 107 kilometriä, josta n. 70 km erillisellä jalankulku- ja pyöräväylällä (n. 65%), muuten ajoradan reunassa. Saariston Rengasteillä tienpientareet ovat monin paikoin hyvin kapeat, ja turvallinen pyöräily edellyttää valppautta, mutta myös ajoneuvojen kuljettajien tarkkaavaisuutta, jotta voidaan mahdollistaa molempien kulkumuotojen sujuva ja turvallinen liikkuminen ajoradalla. Tästä pyrkii ohjeistamaan infotaulut, joissa muistutetaan kaikkia tienkäyttäjiä muut liikennemuodot huomioivasta

ja turvallisesta ajotavasta. Reitti on kuljettavissa ympäri vain kesäkaudella. Viime vuosien huomattava pyörämatkailun kasvutrendi näkyy selvästi myös Saariston Rengastien kävijämäärien positiivisena kehityksenä. Pyöräilijöitä oli kesällä 2021 touko-elokuun aikana 4465 henkilöä.

Pienellä Rengastiellä liikkui viime kesänä (v. 2022) pyöräilijöitä 4032 henkilöä, joka on yli tuhat pyöräilijää vähemmän kuin edeltävänä huippuvuonna (5383 hlö v. 2021). Vuodet 2020–2021 olivat poikkeukselliset koronapandemiasta johtuen, jolloin pyörämatkailun määrä kasvoi voimakkaasti. Vuoden 2022 pyöräilymäärä oli pienempi kuin pandemia-aikana, mutta kuitenkin suurempi kuin pandemiaa edeltänyt vuoden 2019 pyöräilymäärä eli pyöräilyn kasvu jatkuu edelleen.

Saariston rengasteiden pyöräilyolosuhteita kehitetään

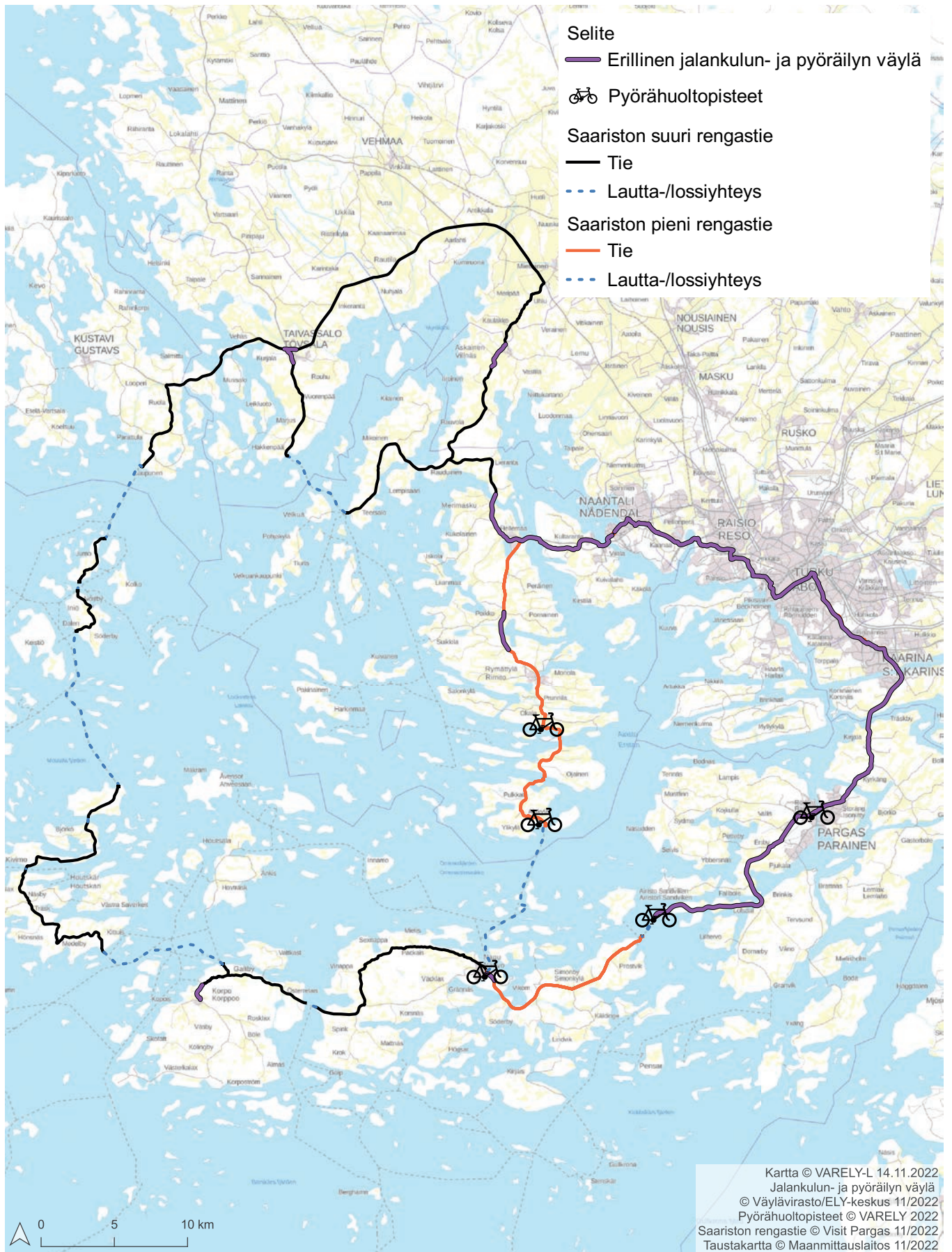
Varsinais-Suomen ELY-keskus ja Naantalin ja Paraisten kaupungit teettivät Pienelle rengastielle kehittämissuunnitelman v. 2019. Suurelle Rengastielle jalankulun ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma on käynnistynyt tänä syksynä. Pyörämatkailun kehittämistä on käsitelty myös alueen kaavoituksessa kehittämisvyöhykkeinä sekä seudullisina laatuviivinä, jotka osittain sijoittuvat Rengastien alueelle.

Saariston Pienellä Rengastiellä on kehitetty pyöräilyn olosuhteita viime vuosina Varsinais-Suomen ELY-keskuksen sekä Naantalin ja Paraisten yhteisrahoituksella osana MAL-sopimusta. Suurelle Rengastielle tarvittavat toimenpi-

teet suunnitellaan vuonna 2023 valmistuvassa jalankulun ja pyöräilyn kehittämissuunnitelmassa.

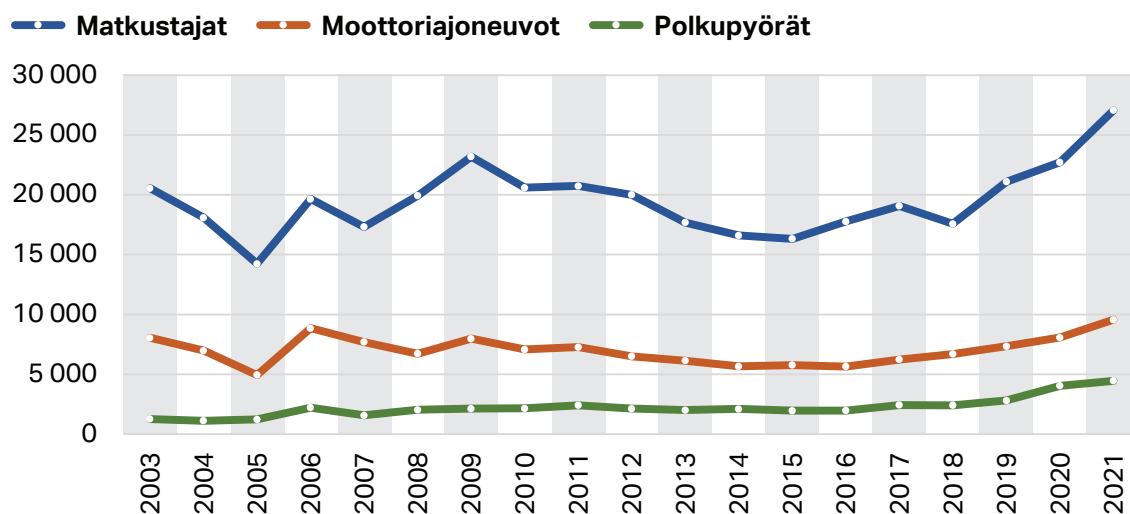
Erillisiä jalankulku- ja pyöräilyväyliä voidaan toteuttaa vain pala kerrallaan. Erillinen jalankulku- ja pyöräilyväylä on väleillä Turun keskusta - Nauvon lauttaranta Parainen (noin 40 km) sekä Turun keskustasta Naantalin Merimaskuun Kirkonsalmentien risteykseen saakka (noin 27 km), josta Särkäsalmenn sillan kohta rakentuu vuoden 2022 loppuun mennessä. Muilta osin reitillä pyöräillään pääasiassa tienpientareella. MAL-hankkeena rakennettavan Särkäsalmenn sillan jalankulku- ja pyöräilyväylän kustannusarvio on noin 3,0 milj. €. Kustannukset jakautuvat puoliksi Naantalin kaupungin ja ELY-keskuksen kesken. Uuden 1,5 km pitkän väylän myötä muodostuu yhtenäinen jalankulku- ja pyöräilyväyläyhteys Naantalista Merimaskuun Rymättyläntielle ja Merimaskuntielle Meripirtintien ja Virventien risteyksien välille. Osana projektia levennetään Särkäsalmenn siltaa sekä uusitaan myös Särkän virtausaukon putkisilta.

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen Liikenne-vastuualue laatii tiesuunnitelmaa Saaristotielle, maantie 180 välille Ernholmintie – Prostvik, Parainen. Uusi jalankulun ja pyöräilyn väylä mahdollistaisi pyöräilyn Prostvikin lauttarannan ja Nauvon keskustan välillä erillisellä pyörätiellä, kun nyt pyöräillään pientareella. Välin pituus on 12,7 km, ja kustannusarvio on 5 miljoonaa euroa. Hankkeen suuresta kustannustasosta johtuen väylä voidaan toteuttaa tarvittaessa vaiheittain. Toimeutusrahaa aloittamiselle ei ole toistaiseksi olemassa.



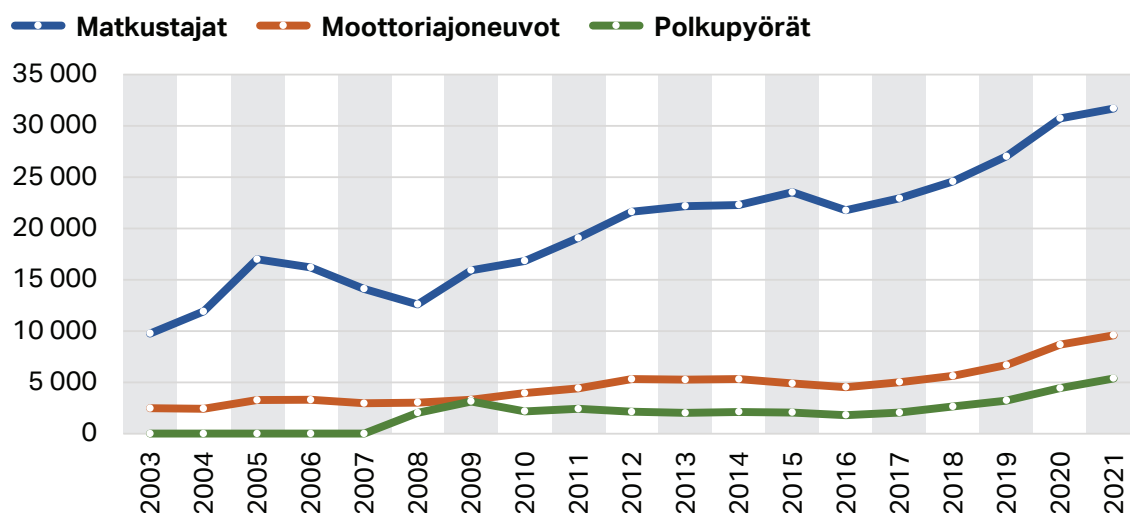
Kuva 30 Saariston rengastien pyöräily- ja jalankulkureitit, sekä lautta- ja lossiyhteydet.

Saariston rengastien liikennemäärät



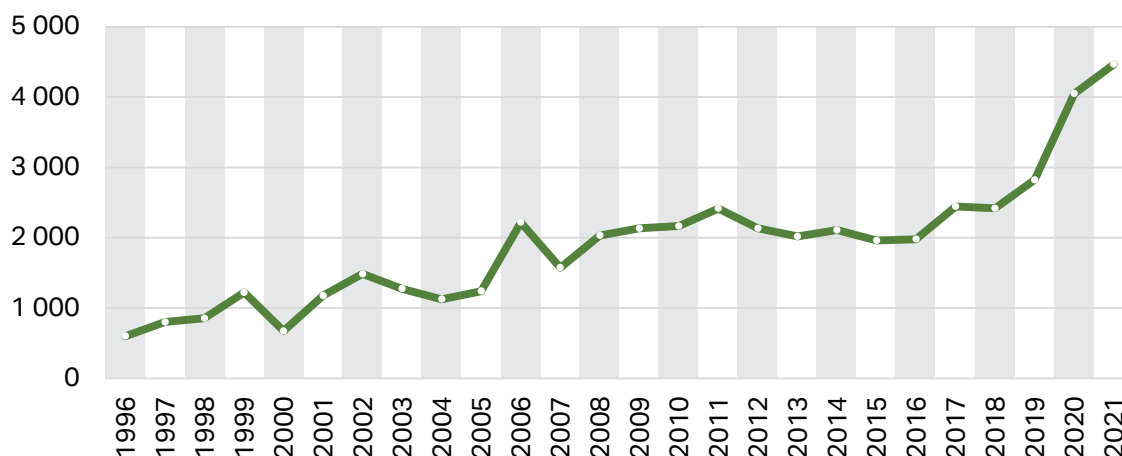
Kuva 31 Saariston rengastien liikennemäärä 2003–2021.

Pienen rengastien liikennemäärät



Kuva 32 Pienen rengastien liikennemäärä 2003–2021.

Polkupyöräilijöiden määrä Saariston rengastiellä



Kuva 33 Saariston rengastien polkupyöräilijät 1996–2020.

Varsinais-Suomen matkailuelinkeinon tiekartta

Lähtökohtia ja tavoitteita

Varsinais-Suomen matkailun tiekartan toimenpideohjelma koostuu menestyvän matkakohteen ekosysteemin johtamisesta ja kolmesta toiminnallisesta kokonaisuudesta, joiden kautta vastataan alueen matkailun kehittämisen tavoitteisiin, haasteisiin ja mahdollisuuksiin. Jokaiselle toimenpideohjelmalle on määritelty tarkemmat konkreettiset toimenpiteet sekä tavoitteet. Kehittämisen toimenpiteet ja tavoitteet ohjaavat kaikkia alueen toimijoita.

1. Varsinais-Suomi on omaleimainen ja siksi houkutteleva matkailualue
2. Varsinais-Suomi on ympärivuotinen matkailualue
3. Varsinais-Suomi on saavutettava matkailualue

Läpileikkaavina teemoina kehittämistyössä ovat 4. Mahdollistava digitaalisuus ja 5. Vastuullinen matkailualue.

Tavoitteena on, että Varsinais-Suomen aitoihin vetovoimakkaisiin pohjautuvat kärkeemat (Luonto aina lähellä, Ainutlaatuinen saaristo ja rannikko, Paikalliskulttuuria & Suomen historiaa, Ruoka-aitta ja Elävä kaupunkikulttuuri) erottautuvat kilpailijoista kotimaassa ja kansainvälisesti sekä kiinnostavat kotimaisia ja kansainvälisiä matkailijoita ja vastaavat tuotetarjontaa. Lähtökohtana on, että Varsinais-Suomi saaristo-, luonto- ja kulttuurimatkailun kohteena huomioi laaja-alaisesti matkailun eri muodot, kuten esimerkiksi maaseutumatkailun, pyörämatkailun, ruokamatkailun ja lähimatkailun. Tavoitteena on, että maakunta pystyy tarjoamaan helposti saavutettavan ostettavan matkaketjujen kokonaisuuden kestävän matkailun periaatteiden ja erityisesti Business/Visit Finlandin Sustainable Travel Finland ohjelman määritysten mukaisesti. Tavoitteena on myös tehdä alueesta digitaalisesti näkyvä ja ostettavissa oleva. Tiekartan tavoitteena on luoda edellytyksiä taloudelliselle toiminnalle koko Varsinais-Suomeen laajasti. Tavoitteena on ympärivuotisen matkailutulon kaksinkertaistaminen koronaa edeltävään vuoteen 2019 verrattuna.

Tavoitteena on myös saaristo- ja rannikkoliikenteen uudistaminen ja erityisesti vesiliikenteen uudelleenjärjestäminen ja tukeminen niin että saariston matkailuelinkeino on saavutettavissa sekä kesäsesonkina että uusien sesonkien aikoina. Liikkumisen suunnittelun tulee olla yhdistetty matkakohteen ja matkailijapalveluiden kehittämiseen. Helposti löydettävä

Informaation ja ostettavissa olevien palvelujen tulee olla helposti löydettävissä. Matkaketjuja on kehitettävä vastuullisuusnäkökulma huomioiden.

Saaristomatkailu ja saavutettavuus

Saaristomatkailun kehittämiseksi avainasemassa on saariston saavutettavuus sekä fyysisesti että virtuaalisesti. Fyysisen saavutettavuuden kannalta toimiva saaristoliikenne ml. lautat, lossit ja yhteysalukset on keskeinen kysymys. Nykyistä saaristolakia oltaneen uudistamassa seuraavalla hallituskaudella ja uuteen/päivitettyyn saaristolakiin haluttaisiin nykyistä tarkempi kirjaus saaristoliikenteen järjestämisestä; yleinen mielipide on, että saaristoliikenne on tarkoitettu kaikille ja myös matkailun tarpeet tulisi huomioida jo laissakin. Maksullisuuden mukaan tuominen yhteysaliikenteeseen mahdollistaisi esim. etukäteisvaraukset, mikä nykyisen maksuttoman liikenteen aikana ei ole mahdollista. Maksujen toivotaan kuitenkin pysyvän maltillisella tasolla, jotta ne eivät muodostaisi kynnystä saaristomatkailulle. Saaristoasiain neuvottelukunta (SANK) valmistelee taustamateriaalia seuraavia hallitusneuvotteluja silmällä pitäen saariston erityistarpeet lähtökohtana.

Kestävän matkailun kehittämiseksi on Varsinais-Suomessa ollut käynnissä ainakin Kemiönsaarella ja Paraisilla toteutettu hanke (AKKE-rahoitus) ”Kestävällä matkailulla kansainvälistä kilpailukykyä Turunmaan saaristoon”, jossa mm. käynnistettiin toimenpiteitä matkailuyritysten pääsemiseksi STF:n piiriin (Sustainable Travel Finland) ja muutoinkin kehitettiin yritysten osaamista kestävän matkailun kehittämiseksi. Yritykset ovat ottaneet kestävän kehityksen haasteet hyvin vastaan saaristossa.

Hanketasolla on hyvä myös todeta Valtakunnallinen FitME Foreign Individual Travelers’ hospitality and Mobility Ecosystem -hanke, jossa kehitetään kotimaisten ja kansainvälisten yksilömatkailijoiden liikkumismahdollisuuksia Suomessa ja matkakohteiden saavutettavuutta ja palvelutasoa digitalisaation keinoin. Tavoitteena on luoda matkailuliikkumiseen uudenlaisia, digitalisaatiota hyödyntäviä palveluita ja vienniliiketoimintaa. Hankkeessa kehitetään uusia matkailija- ja matkailualueelähtöisiä matkailuliikkumisen palveluita, joita kokeillaan Lapissa ja Turun saaristoalueella.

Ukrainan sota on haitannut saariston kansainvälisen matkailun kehittämistä; koronapandemia lisäsi saariston kiinnostavuutta sekä kansallisesti että kansainvälisesti mutta sota Ukrainassa on vaikuttanut koko Suomen imagoon matkailumaana.

