



Europeiska jordbruksfonden för
landsbygdsutveckling: Europa
investerar i landsbygdsområden

PARGAS
SKÄRGÅRDSSTADEN



PARAINEN
SAARISTOKAUPUNKI



Närings-, trafik- och
miljöcentralen



Selvitys mahdollisuuksista parantaa campingpalveluiden tarjontaa Turunmaalla projektinnumero 10558

Utredning av möjligheterna att förbättra utbudet på campingtjänster i Åboland
projektnummer 10558

Loppuraportti 01.06.2010 – 31.03.2012

Aaro Söderlund

arkkitehti SAFA STTL

Kansikuva: Houtkärin Näsbyn seurojentalon caravankielto ©Aaro Söderlund 30.8.2010



Europeiska jordbruksfonden för
landsbygdsutveckling: Europa
investerar i landsbygdsområden

PARGAS
SKÄRGÅRDSSTADEN



PARAINEN
SAARISTOKAUPUNKI



Närings-, trafik- och
miljöcentralen

1. Projektin suorittajien nimet

Paraisten kaupunki (Länsi-Turunmaan kaupunki 31.12.2011 saakka)

Kemiönsaaren kunta

2. Projektin nimi ja projektinumero

Selvitys mahdollisuuksista parantaa campingpaikoiden tarjontaa Turunmaalla, projektinumero 10558.¹

3. Yhteenveto projektin sisällöstä

Projektin tavoitteena on selvittää campingpaikkojen tarvetta Turunmaalla, selvittää mahdollisuuksia uusien campingpaikkojen käynnistämiseen sekä kartoittaa mahdollisuuksia varata paikkoja matkailuautoille keskusta-alueilla. Projektin kohderyhmänä ovat ne yrittäjät, joiden voidaan tulevaisuudessa ajatella perustavan uusia campingpaikkoja alueelle, samoin kuin matkailuautoilijat jotka vierailevat saaristossa.

Matkailuautot ovat alan kipein ongelma-alue Turunmaalla. Projekti keskittyykin niihin liittyvän liiketoiminnan synnyttämiseen ja kehittämiseen, tarkastellen asiaa myös Saariston ympäristöhygienian, tieliikenteen, yleisen järjestyksen ja turvallisuuden näkökulmista, sekä rakennusohjeistuksen kehittämisen kannalta.

4. Raportti

4.1 Projektin tavoite

a. Korkeamman tason tavoite

Projektin tavoite on Kansallisen maaseudun kehittämisstrategian ja Manner-Suomen kehittämisohjelman 2007–2013 toimenpide 313:n mukainen (matkailutoiminnan edistäminen).

Tavoitteena on että matkailuyritysten toimintamahdollisuuksia ja työtilaisuuksia maaseudulla edistetään, ja erityisesti parannetaan matkailualan mikroyritysten kasvu- ja toimintaehtoja, sekä vahvistetaan maaseudun vetovoimaisuutta.

b. Projektin päämäärä

Projektin päämäärä on selvittää campingpaikkojen tarve Turunmaalla, selvittää mahdollisuudet uusien campingpaikkojen perustamiseen sekä kartoittaa mahdollisuuksia varata keskusta-alueilta paikkoja matkailuautoille.

¹ Utredning av möjligheterna att förbättra utbudet på campingtjänster i Åboland



4.2 Projektin toteutus

c. Toimenpiteet

Projekti tutustui laajasti alalla jo toimiviin ja potentiaalisiin yrityksiin, sekä alan valtakunnallisiin ja paikallisiin järjestöihin, alan tutkimuksiin, julkaisuihin ja lehdistöön sekä vuosijulkaisuihin, sekä keskusteli virkamiesten ja luottamusmiesten kanssa (Paraisten kaupunginhallitus ja elinkeinokomitea; Kemiönsaaren kunnan elinkeinotiimi).

Selvitys karavaanareiden tarpeista

Projektisuunnitelmassa mainitaan, että matkailuautoilijoiden tarpeet selvitetään erillisenä ostopalveluna. Tällaista ei kuitenkaan teetetty, koska hankkeen rahoitus oli epävarma lähes sen päättymiseen saakka. Ostopalvelun sijaan projekti selvitti karavaanareiden tarpeita haastatteleamalla itse:

- **SF-Caravan SFC:n** asiantuntijat Patrick Holmström, Juha Hämäläinen, Timo Piilonen, Pekka Heinonen, Heli Paasio, Pertti Paasio
- **AutoCaravan Finland ACF:n** James Lindholm ja Raimo Puumala
- **SF-Caravan Paraisten seutu ry:n kokous, erit.** Hannu Soini ja Kari Järvinen
- Turunmaan toimivat sekä potentiaaliset C-yrittäjät.

ja tutustumalla mm. seuraaviin tutkimuksiin:

- **Caravan lehti** lukijatutkimukset 2003, 2005, 2008 ja 2010
- **SFC** rahankäyttötutkimukset 2001, 2002, 2003, 2005, 2007 ja 2008
- **Suomen leirintäalueyhdistys**, tutkimukset
- YM:n **Suomen leirintä ja matkailu – nykytila ja kehittämisenäkymät 2003**

Em. lähteet valaisivat tutkimustarvetta siinä määrin, ettei ostopalvelua katsottu tarpeelliseksi panna toimeen.

Kartoitus keskusta-alueiden karavaanareille soveltuvista paikoitusalueista

Paraisten kaupungin alueelta projekti on laatinut karttatarkastelun, jossa on selvitetty Paraisten, Nauvon, Korppoon, Houtskärin ja Iniön keskustojen potentiaalit.

Kemiönsaarelta on kartoitettu Kasnäs, Taalintehdas, Västanfjärd, sekä Kärra ja Kemiön keskusta.

Kartoitus Turunmaan campingpalveluista

Projekti on laatinut karttatarkastelun, jossa Turunmaan olemassaolevat campingpalvelut on selvitetty.



Paraisten kaupungissa on vain yksi kunnallinen leirintäalue, Paraisten keskustan 40 vuotias **Solliden**, joka on pikaisen peruskorjauksen tarpeessa, Nauvon **Loma-Nauvossa** on muutaman ajoneuvon matkaparkki, muuten alue on keskittynyt vuosipaikkoihin, ja Houtskäriin on muodostumassa **Kittuisten** pienen C-alueen lisäksi **Mossalan** merkittävän suuri Saariston lomakeskus, ulkomaisella pääomalla.

Kemiönsaarella ovat matkailuautopalvelut kadonneet siten että vain Vestlax on jäljellä. Kemiönsaaren kunta muutti oman leirintäalueensa asuntoalueeksi. Myös Salon kaupunki on myymässä leirintäaluettaan Kasnäsissä.

Uusien potentiaalisten camping-alueiden löytäminen

Projekti on laatinut karttatarkastelun, jossa on selvitetty Turunmaan uudet potentiaaliset C-palveluiden sijaintipaikat.

Kaikenkaikkiaan Paraisten kaupungin alueelta selvitettiin 53 paikkaa, ja Kemiönsaaren kunnan alueelta 16 paikkaa, eli 69 paikkaa potentiaaliset ja jo toimivat alueet yhteenlukien.

Alan toimijoiden informoiminen

Projekti on informoinut alan eri toimijoita Saariston tarjoamista mahdollisuuksista:

1. **Autoliiton** markkinointipäällikkö **Taina Saari** ja matkailupäällikkö **Susanna Suokonautio-Hynninen** pohtivat sen pohjalta Via Baltican kaltaisen virallisen turistiautoreitin lanseeraamista Suomesta Saaristomeren yli Ruotsiin
2. Aihe on mukana myös kesäkuun 2012 **Moottori-lehden** Autoliitto-sivuja suunniteltaessa.
3. **Touring Cars Finland Ltd:n** (Skandinavian suurin matkailuautovuokraaja) toimitusjohtaja **Tanja Saarnio** on kiinnostunut mahdollisuudesta lanseerata Saaristomeren ylittävä valmisreitti Tukholman ja Helsingin lentokenttien toimipisteidensä välille.
4. **Key to Freedom**-lehden kanssa neuvoteltiin mahdollisuus julkaista tietoa reitistä, mutta lehti edellytti projektilta sellaista painokelpoista tuotosta jota ei saatu kaupungin henkilökunnan sairastapauksen takia ajoissa valmiiksi.
5. **James Lindblom / AutoCaravan Finland ry (ACF)** tuottaa heinäkuun toisella viikolla 2012 suuren skandinavisen matkailuautotapahtuman Turun messukeskukseen. He ovat saaneet tietoja mahdollisuuksista autoilla Saaristomeren yli maasta toiseen.
6. **SF-Caravan** on julkaissut Saariston matkailuautoilua käsittelevän artikkelin jo vuonna 2009, ja käynnisti vuonna 2011 Saaristo-aiheisen keskustelun verkkosivuillaan.
7. Projekti järjesti Nauvon Framnäsissä 29.04.2011 seminaarin '**Karavaanarit tulevat – Onko saaristo valmis?**'. Tilaisuudessa puhuivat ACF:n ja SFC:n edustajat, ja kuulijoina lehdistöä, harrastajia, yrittäjiä ja virkamiehiä koko Turunmaalta.
8. Lehdistön kautta, esim. ÅU:n artikkeli '**Campingturismen är en outnyttjad potential**' (Kim Lund 30.04.2011) projekti tavoitti selvitysalueen asukkaat.



Europeiska jordbruksfonden för
landsbygdsutveckling: Europa
investerar i landsbygdsområden

PARGAS
SKÄRGÅRDSSTADEN



PARAINEN
SAARISTOKAUPUNKI



Närings-, trafik- och
miljöcentralen

d. Aikatalu

70% osa-aikaisen projektipäällikön toiminta käynnistyi 01.09.2010 – 31.12.2010 Länsi-Turunmaan kaupungin omalla riskillä, ilman ELY-keskuksen rahoituspäätöstä. Sen jälkeen projektia on venytetty jaksoittain ELY-keskuksen ja Paraisten kaupungin yhteistoimin. Lopulta palkkaus päättyi 31.03.2012.

e. Resurssit

Projektipäällikkö Aaro Söderlund on toiminut 70% palkkauksella. Työ on tehty Nauvossa Arkkitehtitoimisto Aaro Söderlund Oy:n tiloissa ja laitteilla (ks. vuokrasopimus).

f. Organisointi

Projekti toimi ensimmäisen raportointikauden kaupungin omalla taloudellisella riskillä ja ilman ohjausryhmää.

Ohjausryhmä perustettiin vuonna 2011 projektisuunnitelman mukaisesti. Sen kokoonpano on ollut seuraava:

Tomas Eklund	puh.joht	Länsi-Turunmaa / Paraisten kaupunki
Niclas Gestanius		Länsi-Turunmaa / Paraisten kaupunki
Marja Teljamo		Kemiönsaaren kunta
Kjell Eriksson		yrittäjä / Korppoo

Ohjausryhmä kommunikoi emailitse.

g. Kulut ja finanssointi 1.6.2010–31.03.2011

ELY-keskus ei vielä vuosina 2010–2011 vahvistanut projektin rahoitusta. Siksi projekti käynnistettiin ja toimi Länsi-Turunmaan kaupungin (vsta 2012 Paraisten kaupunki) omalla riskillä.

ELY-keskuksen rahoituspäätös on päivätty 06.02.2012 (Dar 2641 / 3560–2010; Päätösnumero 23418).

h. Raportointi ja seuranta

Projekti on kommunikoinut keskitetysti projektin päämiehen Länsi-Turunmaan markkinointipäällikkö **Niclas Gestraniuksen** kautta. Hän on seurannut ja ohjannut reaaliaikaisesti projektin kaikkea toimintaa ja tuloksia.

i. Toteutuksen hypotesit ja riskit



Perushypoteesi on, kuten **Varsinais-Suomen maakuntaohjelmassa 2011–2014** (Kompassi tulevaisuuteen) todetaan, että Saaristo ja meren läheisyys ovat koko alueen suurimmat valttikortit: Maailman suurimpaan murtovesisaaristoon voi hyvällä syyllä odottaa lisää myös autolla liikkuvia matkailijoita.

Työhypoteesina on, että Paraisten kaupungin ja Kemiönsaaren kunnan alueen aliehitettyä C-liiketoiminta voidaan kehittää systemaattisesti siten että

- uusi aktiviteetti kytkeytyy hyödyttämään Saariston asuinyhteisöjä, ja että
- näin menetellen voidaan parantaa ympäristön puhtautta, luoda yleishyödyllisiä saniteettipalveluita, pidentää matkailusesonkia, lisätä ympärivuotisia työpaikkoja, kasvattaa matkailutuloja, ja parantaa tieliikenteen turvallisuutta sekä parantaa yleistä järjestystä.

Ensimmäinen riski on se, että ellei Saaristoalueen C-palvelutoimintaa riittävän nopeasti järjestetä, alkavat matkailuautoilun aiheuttamat lieveilmiöt pahentua liikennemäärien kasvaessa. Tilanteen huononeminen näkyisi Saariston ympäristöhygieniassa, liikenneturvallisuudessa ja taajamien yleisessä järjestyksessä. Se taas johtaisi asukkaiden ja matkailijoiden vastakkainasettelun syvenemiseen entisestään.

Asiaan voidaan vielä tarttua proaktiivisesti, ja aikaansaada sellainen synerginen balanssi a) asukkaiden ja matkailijoiden välille yhtäältä, ja b) yrittäjien ja viranomaisten välille toisaalta, jolla on myönteistä merkitystä koko Saariston elinkelpoisuuden, liiketoiminnan, työllisyyden ja asuttuna pysymisen kannalta.

Toinen riski on se, että Saariston C-palveluliiketoiminta kyllä järjestetään, mutta siten, että matkailijat eivät motivoidukaan maksamaan siitä. Matkailuajoneuvoillahan on mahdollista jäädä vaikka maksullisen alueen viereen yöksi, ja nauttia sen palveluista maksamatta täyttä hintaa.

Palvelut onkin suunnitettava, toteutettava ja markkinoitava huolella siten että tavoitetaan 'oikea' asiakassegmentti, joka on motivoitunut maksamaan riittävästi heille järjestettävistä maksullisista palveluista. Valtakunnallisista tiedusteluista päätellen maksullisille C-palveluille on kyllä kysyntää, kun segmentti on oikea.

4.3 Yhteistyökumppanit

Työtä on tehty hyvässä yhteistyössä suomalaisten karavaanarikeskusjärjestöjen ACF:n ja SFC:n (sekä kansallisen että paikallistason) kanssa, sekä Kemiönsaaren kunnan ja Länsi-Turunmaan kaupungin matkailusta ja markkinoinnista vastaavien virkamiesten, sekä luottamusmiesten ja yrittäjien kanssa.

C-Projekti on esitelty mm. Paraisten kaupunginhallituksessa 29.08.2011 ja Kemiönsaaren kunnan elinkeinotiimissä 16.12.2011, sekä Paraisten kaupungin kehitysosaston kokouksessa 03.04.2012.

4.4 Tulokset ja vaikutukset



4.4.1 C-PALVELUTUOTANTO

Automatkailijoiden tarpeet rinnastuvat veneilijöiden tarpeisiin: septi ja harmaavesi, suihku ja sauna, astioiden ja vaatteiden pesu, tapahtumia ja ohjelmaa. Erona on, että n. 50 % matkailuautoista on liikkeellä ympäri vuoden, kun veneilyn korkea sesonki kestää vain 5 viikkoa, ja investoinnit seisovat tuottamattomina 47 viikkoa vuodessa. Keskeinen seikka on, että matkailuautoilu mahdollistaa ympärivuotisen matkailuyrittämisen.

Näistä huolimatta Saaristossa liikkuvat karavaanarit on tähän mennessä torjuttu ja laiminlyöty, eikä heille ole kaavoitettu tai toteutettu riittäviä palveluita. Paraisten rakennusjärjestyksessä pienikin matkaparkki rinnastetaan täysimittaiseen leirintäalueeseen.

Kehittyvä C-matkailuautoilun palvelutuotanto tulee niveltää synergisesti Saariston muuhun elämään ja liiketoimintaan. Tavoitetilanne on nykyistä laaja-alaisempi ja kannattavampi ympärivuotinen matkailuliiketoiminta siten, että samalla saavutetaan mahdollisimman paljon etuja paikallisille asukkaille ja koko saaristoyhteisölle.

Seuraavassa tarkastellaan C-matkailupalvelutarjonnan tilannetta Suomessa yleisemmin, ennen kuin palataan Saaristoon.

C-SUOMI

Suomalaiset matkailevat eniten Euroopassa (vapaa-ajan yöpymismatkoja 3,8 miljoonaa / 2009, Tilastokeskus).

Erityisesti **matkailuautojen määrä** on Suomessa kasvanut nopeasti viime vuosikymmenellä:

- 2003 Suomessa oli 12'000 matkailuautoa ja 60'000 matkailuperävaunua (YM, Suomen leirintämatkailun nykytila ja kehitysnäkymät 2003, p.46).
- 2010 lopussa Suomessa oli rekisterissä kaikkiaan 43'140 matkailuautoa ja 66'550 matkailuvaunua, eli yhteensä n. 100'000 matkailuajoneuvoa (Taloussanomien 21.01.2011).

Seitsemässä vuodessa on matkailuautojen määrä kasvanut Suomessa peräti 360 %, kun samaan aikaan perävaunujen määrä on kasvanut vain 10 %. Suomessa onkin uusi Euroopan ennätys matkailuautojen määrässä (76 autoa/10'000 asukasta; Tuulilasi 19.9.2010).

Vertailun vuoksi todettakoon, että veneiden määräksi Suomessa ilmoitetaan 'alle 500'000' (ilman moottorittomia soutuveneitä; ref. 'Veneilyn määrä ja taloudelliset vaikutukset Suomessa', Merenkulkulaitoksen julkaisu 5/2005).

Ajoneuvovero muuttaa lähitulevaisuudessa Suomen matkailuautojen ja -vaunujen välistä suhdetta. Ajoneuvoveron perusveron osuus maksuunpano korotettuna on



Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling: Europa investerar i landsbygdsområden

PARGAS
SKÄRGÅRDSSTADEN



PARAINEN
SAARISTOKAUPUNKI



Närings-, trafik- och miljöcentralen

astunut voimaan 01.03.2011 lähtien. Ajoneuvoverolain 10 § perusteella auton vero määräytyy nyt valmistajan ilmoittaman CO₂-päästön perusteella. Mikäli CO₂-lukemaa ei auton rekisteriosassa ole, määräytyy vero suoraan ajoneuvon massan mukaan. Kun matkailuautojen keskimääräinen paino on 3'400–3'500 kg, seuraa tästä n. 280% veron korotus 127,75 € => 485,45 € (Tuulilasi 13.11.2009).

Tällä veronnousulla ei kuitenkaan ole merkitystä uusien matkailuautojen kohdalla, sillä niille ilmoitetaan jo tarvittavat CO₂-arvot. Sen sijaan vanhojen matkailuajoneuvojen osalta kauppa todennäköisesti ohjautuu matkailuperävaunuihin, joihin tällaista veroa ei kohdenneta.

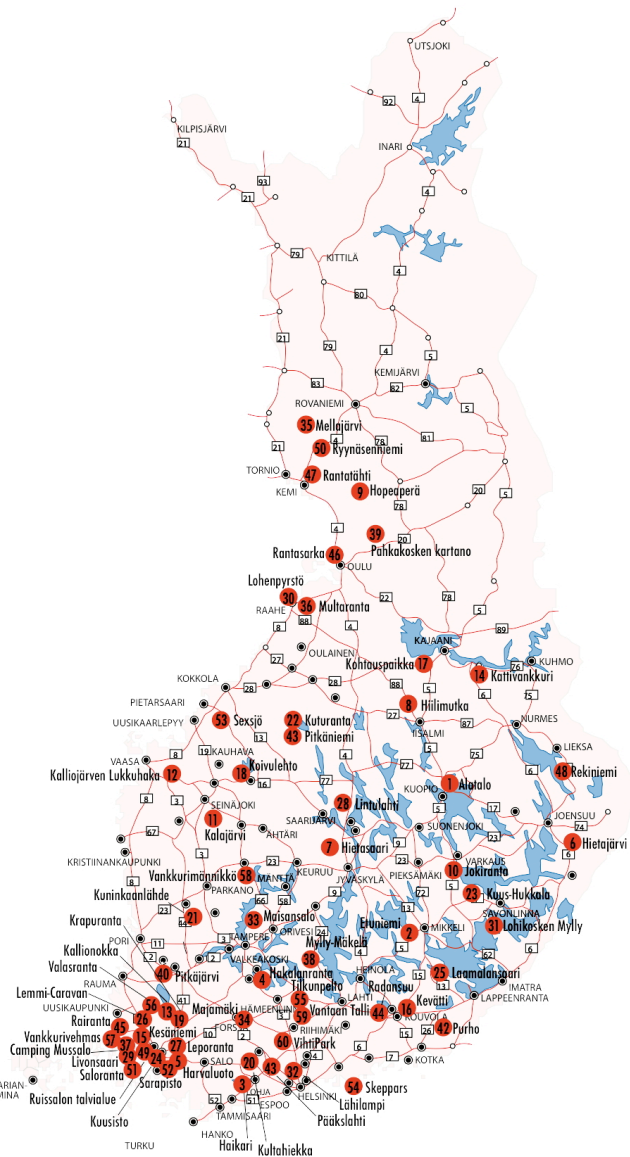
Perävaunujen yleistyminen ajossa (eikä vain vuosipaikoilla) tulee puolestaan vaikuttamaan matkailuajoneuvoille suunniteltaviin ajoväyliin, sekä lisätilarpeeseen lautoilla, matkaparkkeissa ja leirintäalueilla.

Ympärivuotisesti karavaanareista liikkuu n. 50% (Caravan-lehden lukijatutkimukset 2003, 2005, 2008, 2010 antavat vaihteluväliksi 47–54%). ja samojen tutkimusten mukaan n. 82–85% kaikista ajelee nimenomaan Suomessa.

Karavaanarit tarvitsevat etapeissaan periaatteessa samat palvelut kuin veneilijät (sähköä, vettä, septi, roskat, saunat, suihkut, vaatteiden / astioiden pesu, lisämökkit ja -telttailumahdollisuus, kahvilat, ravintolat, apteekki- ja myymäläpalvelut, konsertit, tapahtumat ja näyttelyt...). Yksi matkailuautokunta jättää paikkakunnalle keskimäärin 65–200 €/vrk (SFC:n rahankäyttötutkimukset 2001, 2002, 2003, 2005, 2007 ja 2008).

Suomessa C-palvelupisteet ovat painottuneet Turun seudulle (ks. SFC:n jäsenaluekartta). Sen sijaan Turunmaan saaristossa kielirajan takana alan palveluliiketoiminta on varsin kehittymätöntä.

Seuraavassa tarkastellaan Paraisten kaupungin ja Kemiönsaaren tilannetta C-palveluliiketoiminnan kannalta hieman tarkemmin.





Saariston kieliraja

C-PARAINEN

Tammiluodon viinitila markkinoi Suomen monien muiden viinitilojen tapaan yhden vuorokauden paikoitusta 10 matkailuautolle. **Sollidenissä** on ajokaivo, ja se voi ottaa vastaan 70 matkailuautoa. **Loma-Nauvo** voi ottaa vain muutaman ajoneuvon matkaparkkiinsa, samoin kuin **Kittuisten Caravan & Camping**. Saariston **lomakeskus Mossalassa** on täysin varusteltu myös 27 caravanpaikkansa osalta.

Näistä positiivisista esimerkeistä huolimatta voidaan todeta, ettei matkailuautoilun taloudellista potentiaalia hyödynnetä täydessä mitassa. Tällä hetkellä Saaristoon saapuvat autokunnat tulevat tänne siitä huolimatta, ettei heille ole osoitettu riittäviä palveluita, eikä heihin myöskään kohdenneta koordinoitua markkinointia.



Olosuhteiden pakosta he ovatkin ilmeisesti sellaisia, jotka eivät ole kiinnostuneita palveluista – taikka niistä maksamisesta. Saaristoon voi olla kehittymässä 'väärä' C-asiakaskunta, eikä karavaanareiden taloudellinen potentiaali pääse toteutumaan. Jos näin käy koituu saaristolle ja saaristolaisille pääasiassa vain haittoja:

- C-ajoneuvon on tyhjennettävä septinsä jonnekin periaatteessa kerran vuorokaudessa. Nyt paikkoja ei juuri ole osoitettu riittävästi, eli ne kaadetaan maastoon, vessanpönttöihin, ja muihin sopimattomiin paikkoihin.
- C-ajoneuvojen kuivajäte menee muiden piikkiin
- C-ajoneuvot majoittuvat C-kieltoalueille keskustoissa, erityisesti Paraisilla, Nauvossa ja Houtskärissa
- C-ajoneuvot hidastavat Saaristotien aikatauluun sidottua liikennettä ja täyttävät ruuhka-aikoina lauttoja
- C-ajoneuvot eivät tuota juuri mitään mutta aiheuttavat kuluja

Seuraavassa näitä kipupisteitä tarkastellaan tarkemmin:

Mikäli Nauvon satamassa vuonna 2011 vierailleet n. 12'300 vierasvenettä (Nagumarin 2011) laskisivat kaikki jätteensä luontoon, johtaisi tämä välittömiin toimenpiteisiin. Em. liikennelaskelmiin perustuen Nauvossa saattaa vuosittain käydä enemmän matkailuajoneuvoja kuin vierasveneitä – jotka tekevät juuri niin.



Matkailuperävaunun septisäiliö ©Aaro Söderlund 15.01.2011



Septejä ja ajokaivoja ei Saaristossa ole kaavoitettu ja toteutettu riittävästi, eikä automatkailijoilla ole tarjolla 'oikeita' mahdollisuuksia tyhjentää harmaa- ja vesitankkejaan. Tämän takia myrkyllistä septijätettä kaadetaan maastoon (esim. Nauvon keskusta) tai herkkiin biokäymälöihin, tuhoisin seurauksin (Mossala). Tai sitten käytetään bussipysäkkikatoksia vessoina, ja sanomalehtilehtilaatikoita roskasäilöinä (Prostvik).

Paikoitus hoituu usein 'epävirallisesti'. Matkailuajoneuvojen yöpysähtymisen määrää tieliikennelaki, joka kieltää väsyneenä ajamisen. Mutta Saaristossa matkailuautot ovat pakotetuja asettumaan paitsi yleisille paikoitusalueille, myös vieras- ja kotisatamiin (Parainen, Nauvo), puistoihin (Nauvo), metsäteille (Houstkär), linja-autojen kääntöpaikoille (Näsby Houtskär), uimarannoille, jopa helikopterien hätälaskupaikoille (Näsby Houtskär) – ja jotkut niistä saattavat yöpyä jopa lauttajonossa (Galtby), usein järjestyssäännön ja liikennemerkkien vastaisesti (mm. Nauvo, Näsby).

Tilanne on tämä kun riittäviä matkaparkkeja tai leirintäalueita ei ole osoittaa – eivätkä Solliden, Kittuis ja Mossala riitä. Lisäksi esim. LomaNauvo ja Airiston Tapani Johansson keskittyvät vuosiasiakkaisiin.

Tilanteen voi arvioida johtuvan – ainakin osittain – sitä, että Länsi-Turunmaan tiestö ja siten myös autoliikenne ovat täällä verraten uusia asioita. Rakennettiinhan 75 km pituinen Saaristotie vasta 1957. Ruotsinkielisen saariston vuosisataiset kieli-, kulttuuri- ja kauppakontaktit meren yli ruotsinkieliseen manner-Suomeen sekä Ahvenanmaalle ja Ruotsiin ovat tiestön rakentamisen myötä joutuneet uudenlaisten haasteiden eteen: alati voimistuvaan vaikutukseen Manner-Suomesta päin.

Maantieliikenne muuttaa perinteistä ruotsinkielistä saaristoa kielellisesti, kulttuurisesti ja taloudellisesti. Ensin ruotsinkieliset menettivät maitaan ja asemiaan suomenkielisille ja työtilaisuuksiaan virolaisille rakennusporukoille. Nyt alkaa venäläinen maanomistus kasvaa siinä määrin että kaupungin henkilökunta on alkanut koulutautua yksityisesti venäjänkielessä. Uuden Turku-Helsinki-moottoritien avauduttua pääsee Pietarista Saaristoon mukavasti yhdessä päivässä.

Kaikkeen mantereelta päin saapuvaan, myös matkailuautoihin, liittyvä paikallinen torjunta voikin osaltaan liittyä ruotsinkielisen saariston muutosvastarintaan, nyt kun sen vuosisatainen kielellinen, kulttuurinen ja maantieteellinen identiteetti joutuu sellaiseen koetukseen, jossa ruotsinkieliset asukkaat näyttävät jäävän vähemmistöksi omalla maallaan.

Matkailuautoliiketoiminnan osalta nykytilannetta kuvaa hyvin se, kuinka pääasiallisten C-alueiden yrittäjät ovat ulkomailta kotoisin (Solliden, Mossala).

Seuraavassa valaistaan Paraisten kaupungin aluetta kohteittain.



Europeiska jordbruksfonden för
landsbygdsutveckling: Europa
investerar i landsbygdsområden

PARGAS
SKÄRGÅRDSSTADEN



PARAINEN
SAARISTOKAUPUNKI



Närings-, trafik- och
miljöcentralen



Solidenin Marlboro-talo rappiolla ©Aaro Söderlund 4.10.2010

Paraisten Sollidenissa ilmoitetaan 70 sähköpaikkaa matkailuajoneuvoille ja 18 mökkiä. Ajokaivoa ei jostain syystä ilmoiteta, vaikka sellainen on. Alue on perustettu 40 vuotta sitten. Tämä kaupungin ainoa kunnallinen matkailualue ei ole kaupungin budjetissa ja on jätetty vuosiksi vaille riittävää huoltoa.

Jotkin Sollidenin alueen rakennuksista ovat alkaneet rikkoutua pahoin. Päärakennus on lommahtamassa ja 'Marlboro-talosta' on ikkunat rikottu, ks. kuva). Alueen vuokrasopimus päättyy 2014. C-toiminnan jatkuminen edellyttää alueen uudelleenrakentamiseen rinnastettavia toimenpiteitä.

Sollidenin ulkopuolella ei Paraisilla ole ajokaivoa.

Sollidenin huonokuntoisuuden ja 'syrjäisyyden' (2,5 km keskustasta) takia matkailuajoneuvot käyttävät joskus **Hotelli Kalkstrandin** kohdalla suntin vastarannalla olevaa **Snäckvikenin kotisataman parkkipaikkaa** – ja sen kiintojätepistettä. Veneilijät saavat maksaa matkailijoiden aiheuttaman jätekulun.



Europeiska jordbruksfonden för
landsbygdsutveckling: Europa
investerar i landsbygdsområden

PARGAS
SKÄRGÅRDSSTADEN



PARAINEN
SAARISTOKAUPUNKI



Närings-, trafik- och
miljöcentralen



Nauvon eteläsataman parkkipaikka ©Aaro Söderlund 15.7.2006

Nauvon keskustassa ei ole C-alueita, eikä C-septiä taikka ajokaivoja. Matkailuajoneuvot täyttävät campinkielto-, puisto- ja parkkialueita. Eteläsataman paikoitusalueella on ajoittain enemmän matkailuautoja kuin henkilöautoja.

Nauvon Eteläsataman parkkialuetta käytetään de facto matkaparkkina jo nyt, epävirallisesti ja ilman kaavaa. Järjestäytymätöntä tilannetta kuvaa, ettei karavaanarien sähkön (kunnan tolpat) tai vessankulutusta (ravintola Biffi) nyt laskuta kukaan. Septit kaadetaan maastoon.

Nauvon Pohjoissatamassa (vierassatamassa) ongelmana on, että matkailuautot yöpyvät Länsi-Turunmaan seurakuntayhtymä omistamalla 'Suomen parhaalla Caravan-alueella' eli Framnäsin Campingkieltoalueella. Satamalla ole mahdollisuutta pitää toisen maalla järjestystä, saati järjestää vartiointia taikka rahastusta. Tilanne vaatii toimenpiteitä. Juhannukseksi 2012 alue aidataan ja pyritään kontrolloimaan.

Nauvon Grännäs Homesteadin muutaman matkailuajoneuvopaikkaan liittyvä monimutkainen tapaus etenee. Alueelle laaditaan omistajan toimesta rantadetaljikaava. Menettely mahdollistaa yrittäjän C-toiminnan aloittamisen vuoden 2013 kesällä (Heidi Saaristo-Levin, Bertel Pahlman 2012). Toivottavasti ratkaisu antaa tietoa ja toivoa muillekin kiinnostuneille yrittäjille siitä millä ehdoilla C-liiketoiminta on mahdollista Saaristossa. Homesteadin paikka ei sovellu septijätteen johtamiseen taajaman jätevesiverkkoon.



Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling: Europa investerar i landsbygdsområden

PARGAS
SKÄRGÅRDSSTADEN



PARAINEN
SAARISTOKAUPUNKI



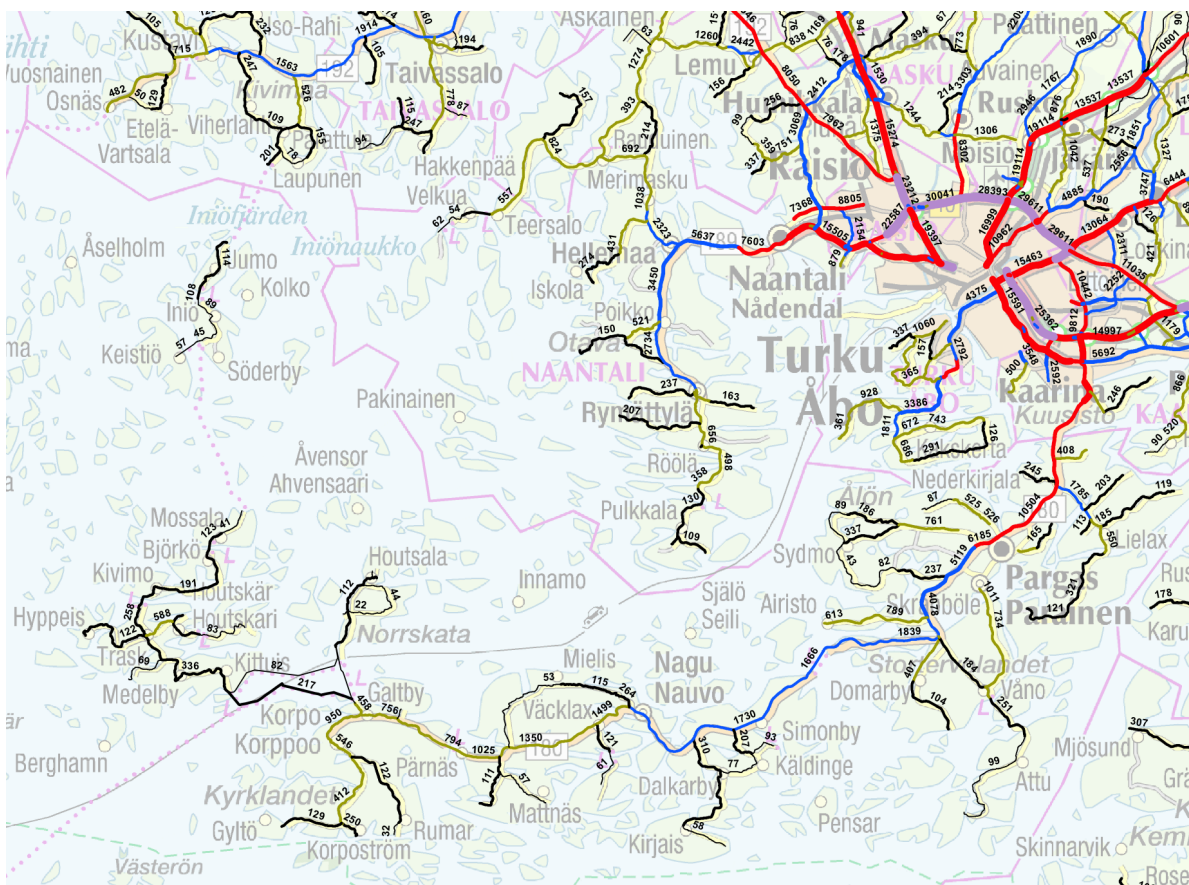
Närings-, trafik- och miljöcentralen

Nauvon Pärnäsissä Lomanauvo keskittyy pitkäaikaisiin asiakkaisiin. Siellä onkin tarjolla matkaparkki vain 4/2 maantieltä tulevalle matkailuajoneuvolle ja 2/2 yhdistelmälle. Tällä valvomattomalla alueella ei ole ajokaivoa.

Korppoossa ei ole C-palveluita. Ajoneuvot yöpyvät mm. Galtbyn lauttajonossa.

Houtskärin Kittuisten Caravan ja Camping ei ole ilmoittautunut 2011 matkaparkiksi. Se tarjoaa kuitenkin yösjaa n. kuudelle matkailuautolle ja neljälle mökkikunnalle. Ajokaivoa ei ilmoiteta. Yrittäjän mukaan umpisäiliön tyhjennys aiheuttaa yritykselle suuria kuluja.

Saariston lomakeskus Houtskärin Mossalassa sijaitsee periferiassa, mutta sinne on viime vuosina investoitu merkittävästi ulkomaista pääomaa. Alue on varusteltu parhaiten Paraisten kaupungin alueella. Siellä on camping-alueen, vuokramökkien, apartementosten, vierassataman sekä ravintolan lisäksi tanssilava, näkötorni ja 27 sähköpaikkaa karavaanareille.



Saaristotien liikennemääräkartta (Varsinais-Suomen ELY-keskus, Liikennemääräkartta 2010)

Iso Rengastien liikenne on poikki 7,5 kk vuodessa. Jos maantielautta Aurelian 4,5 kk:n liikennemäärä jaetaan vuoden päiville, saadaan lomakeskuksen ohittavaksi liikennevirraksi vain 41 ajoneuvoa päivässä (ks. kartta). Tämä on 2 % Nauvon keskustan ohittavasta liikenteestä. Jopa viereisen Mossalan kylän liikennevirta (123



ajon/vrk) on kolminkertainen Lomakeskukseen nähden. Nykytiedoilla Saariston lomakeskus sijaitseekin matkailuautoilun kannalta varsin haasteellisessa paikassa. Tilanne Mossalassa paranee tietysti olennaisesti jos Iso Rengastie muutetaan viralliseksi, ympäri vuoden liikennöitäväksi tieyhteydeksi (2015/16?).

Iniössä Björklundin Båtslip ottaa vastaan karavaanareita, joille se tarjoaa sähköpaikkoja rannasta, vaikka ei olekaan ilmoittautunut matkaparkiksi. Se myös ottaa vastaan septijätettä. Siinä suhteessa Iniön Båtslip sopii malliksi Saaristoon että se on ympärivuotinen många bäckar små-tyyppinen yhdistelmä vierasvenesatamaa, kotisatamaa, venekauppaa, sekä talvisäilytys- ja huoltotoimintoja, joiden lisäksi siellä toimii kesäisin myös Thai-ravintola. Alueella on myös uintimahdollisuus.

Yhteenvetona Paraisten kaupungin osalta voidaan todeta, että sen alueen C-palvelut ovat olleet alimittaiset suhteessa kasvaneeseen kulutuskysyntään ja ympäristöhygienisiin vaatimuksiin.

Vallitsevasta tilanteesta tietoisena ovat Paraisten kaupungin ja Kemiönsaaren kunnan matkailutoimet käynnistänyt tämän C-selvityksen, joka onkin onnistunut herättämään paikallisten yrittäjien uutta kiinnostusta C-liiketoimintaan Paraisilla mm. Tammiluodon Viinitilalla ja Sattmarkissa; Nauvossa Vikomissa, Kirjaisissa ja Risiksessä; Korppoossa Hotel Nestorissa, Verkanissa ja Korppoon keskustassa; Houtskärissä Hypeis värdshusissa, Näsbyn värdshusissa ja kristillisessä opistossa.

C-KEMIÖNSAARI

Kemiönsaarella on 'aina' ollut helpompi yhteys manterelle. Siellä oli aiemmin Paraistenpuolta kehittyneempää matkailuautojen palveluliiketoimintaa, joka on kuitenkin eri syistä ajettu alas mm. Dragsfjärdissä ja Ekniemi/Eknäsissä. Nyt jäljellä on oikeastaan vain yksi yrittäjäkandidaatti Vestlaxissa. Tuossa kylässä sijaitsevat Kemiönsaaren ainoat – peräti kolme aluetta – joilla on kaavoitukselliset C-valmiudet. Sama maanomistaja oli niin kiinnostunut asiasta silloin kun Kemiön kunnan rantaosayleiskaavaa tehtiin että hänelle tehtiin nämä varaukset. Sen jälkeen alueella on kuitenkin ollut varsin hiljaista (Lars Nummelin 2011).

Sen lisäksi että Kemiönsaaren omat kunnalliset alueet on otettu muuhun käyttöön, on myös Salon kaupunki myynyt 2011 oman leirintäalueensa Kasnäsissä.

Kemiönsaaren kunnassa on projektin saaman positiivisen julkisuuden myötä kuitenkin ilmennyt kiinnostusta matkailuautopalveluiden järjestämiseen mm. Västanfjärdissä (Kalkholmen, **Kenneth Lindroos** ja kyläyhdistyksen hanke 'För Västanfjärd, i tiden', jonka projektipäällikkönä allekirjoittanut aloitti 1.5.2012); Taalintehtaalla on vireillä **Leo Kuosmasen** kaavamuutos ja Tynglaxissa kehittyy **Kim Mattsonin** ajatus C-alueesta; Kasnäsissä **Wilhelm Liljequist** on ilmoittanut aloittaneensa 70 matkailuauton alueen rakentamisen 2011 – ja lisää maata ollaan hankimassa tähän tarkoitukseen; **Markku Lindroosin** Ölmosissa on myös valmiuksia, samoin kuin Storfinhovassa (**Käll & Katunin**) erityisesti sen erikoissaunan palamisen jälkeen, kun sinne tarvitaan nyt uusi vetonaula.



Projektin C-presentation jälkeen kunnanjohtaja **Tom Simola** totesi, että Kemiönsaareen avataan yksi uusi C-alue. Samaa sanoo tekninen johtaja **Lasse Nummelin**: pitkällä tähtäimellä on haussa yksi uusi alue, mutta tällä hetkellä ei ole mitään konkreettista meneillään. Hänen mielestään sen tulisi sijaita Kemiön keskustan eteläpuolella jotta sen liike-elämää pystyisi hyötymään C-asiakasvirroista. Välillä on kunnan keskusteluissa ollut esillä esim. Kasnäsin saari (ei kärki, siellä on tungosta). Myös Sagalundiin olisi hyvä harkita pientä matkaparkkia.

4.4.2 C-TALOUDELLINEN VAIKUTUS

Karavaanarit voisivat tuoda jopa miljoonien eurojen suuruisen uuden tulovirran Saaristoon. Jo nyt, ilman markkinointia ja riittäviä palveluita, vertautuu Saariston C-yksikkömäärä paljon puhuttuun vierasveneilyyn, ja mahdollisesti jopa ylittää sen:

- Nauvo on Saariston vilkkain vierassatama. Vuonna 2011 siellä arvoitiin käyneen ennätyselliset 12'300 vierasvenettä (yö + päiväasiakkaat). Kaikkiaan tämä tarkoittaa lähes 37'000 veneilijää (Herrick Ramberg, Nauvon satamayrittäjä).
- Nauvon maantielautta on Suomen vilkkain. Vuonna 2010 se kuljetti 1'666 ajoneuvoa päivässä (ks. Varsinais-Suomen ELY-keskus, Liikennemääräkartta 2010). Tämä tarkoittaa 608'000 ajoneuvoa vuodessa, eli n. 1,7 M henkilömatkaa. Näin mitaten on Saariston maantieliikenne volyymiltään n. 45 kertaa isompi kuin sen veneliikenne.
- Matkailuautoilun osuus maantieliikenteestä on arvioitu olevan 1,5-3% (Nauvon maantielautan henkilökunta). Tämä tarkoittaisi yli 18'000 matkailuajoneuvoa vuodessa, eli peräti +46% enemmän kuin vierasveneitä.
- SFC:n lukuisten tutkimusten mukaan yksi matkailuajoneuvoyksikkö jättää yöpymispaikkakunnalle (100-) 200 €, eli Saaristotien tapauksessa (1'8-) 3'6 M€. Tämä sillä ehdolla että heille on tarjolla heitä kiinnostavia palveluita/aktiviteetteja.

Matkailuajoneuvot ovat osoittautumassa varsin lupaavaksi kehitysmahdollisuudeksi myös siksi, että ne ovat käyttäjiensä valmiiksi maksamia majoitustiloja. Kun C-matkailuyrittäjä säästyy majoitustilojen aiheuttamilta kustannuksilta hän voi edetä muita nopeammin.

Saaristolla ei ole varaa nykytilanteen aiheuttamaan tulonmenetykseen, vaan C-asia täytyy hoitaa kuntoon. Kun Saariston C-palveluita voidaan alkaa markkinoimaan, voidaan alan taloudellinen vaikutus todennäköisesti moninkertaistaa nykyisestä.

4.4.3 C-SESONGIN PITUUS

Yhä supistuva, nyt viisivuokkoinen veneilysesonki ei ole taloudellisesti kantava, koska veneilyn tarvitsemat pienvenesatamien laiturij- ja rakennusinvestoinnit, sekä saniteetti-installaatiot ovat niin kalliita, että ne edellyttävät lähes aina julkistaloudellisia subventioita.



Houtskärin Näsbyn kertainvestointien palautumiseen vuokratuloina kunnalle arvioidaan menevän vuosisata. Kun tuona aikana joudutaan tekemään lisäinvestointeja muutaman vuoden välein, karkaa tavoite.

Veneilysesongin varassa toimivat yritykset eivät voi olla kannattavia jos niitä pidetään 47 viikkoa vuodessa vajaalla käytöllä – taikka kokonaan kiinni. Tästä syystä Saariston matkailuelinkeinon tulonmuodostus on lähtökohtaisesti vaikeaa, ja investoiminen ilman ulkopuolista rahoitusta lähes mahdotonta.

Saaristo ei oikein kykene ylläpitämään ympärivuotisesti aktiivisia matkailuyrityksiä. Vaikka Nauvo on Saariston matkailukeskus ja sen 20 merkittävintä matkailuun liittyvää yritystä tuottaa n. 13 M € liikevaihdon ja työllistää 75–100 henkeä (2007 – 2010; 'Future Marina', Veijo Pönni TY 2012), ei yksikään nauvolainen matkailuyritys ole viimevuosina kyennyt ylläpitämään hotelli- ja ravintolapalveluitaan käynnissä ympärivuotisesti. Saariston matkailuyritysten tarjoamien työsuhteiden tilapäisyyden takia tänne on vaikea saada ammattitaitoista työvoimaa. Tämä taas heikentää yritysten palvelutasoa ja kilpailukykyä.

Asiaa ei voi ratkaista pidentämällä veneilysesonkia olennaisesti. Sellaiseen ei ole mitään realistisia mahdollisuuksia. Saaristoon tarvitaankin sellaista ympärivuotista matkailua joka toimii myös purjehduskauden ulkopuolella, eli ilman veneitä. Caravan voi olla tällainen matkailun ala. Tarvitaankin uusi ympärivuotinen C-matkailustrategia ja sille C-liiketoimintasuunnitelma ja C-palvelufilosofia.

4.4.4 C-YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET

Projektin keskeisenä tuloksena voidaan pitää nykyisen C-tilanteen ympäristövaikutusten esiintuomista. Vierailevat matkailuautot joutuvat päivittäin tyhjentämään jätteensä maastoon, kun septi- ja harmaavesipalveluita ei ole kaavoitettu, eikä palvelua järjestetty kunnolla.

Paraisten ympäristönsuojelupäällikkö **Carl-Sture Österman** kommentoi 23.3.2012 kaupungin tilanneta: Se että tällä hetkellä kaupunki ei ole kaavoittanut Saaristoon lainkaan C-saniteettipalveluita johtuu tietysti siitä että mitään suunnitelmia ei ole vielä esitetty eikä päätöksiä asiassa ole tehty.

Saariston matkailun hotspotin Nauvon tilannetta hän kommentoi, että asiassa pitää kunnan kannalta tehdä aika monta isoa päätöstä alueenhankinnasta ja kuntoonlaittamisesta, viemäröinnistä jne. Jos ja kun jotain on hankittava/ rakennettava niin siihen on saatava/varattava raha talousarviossa, ja projekti on mahdollista myös kaavoituspuolen ja teknisen puolen työohjelmiin. Hän ei tiedä milloin ja millä aikataululla ja rahalla asiassa pystytään toimimaan.

Projekti on osoittanut Saaristossa vuosittain vierailevien matkailuautojen yllättävän suuren määrän. Se että ne liikkuvat ympäri vuoden vaikeuttaa ilmiön laajuuden arviointia. Kun suuri joukko veneitä pakkautuu Saariston satamiin muutamaksi kesäviikoksi on niiden välttämättömät tarpeet helpompaa havaita.

C-septiasemien puutteesta johtuvaan saastumiseen täytyy puuttua.



4.4.5 C-TIESTÖ

PARAISTEN TIESTÖ

Saaristotie nro 180 on Paraisten kaupungin pääväylä. Reittivaihtoehtoja ei juuri ole. Nauvon maantielautalta mitaten Saaristotiellä tehdään vuosittain n. 1,8 M henkilömatkaa: 1'666 ajon/vrk => n. 608'090 ajon/v (Varsinais-Suomen ELY-keskus, Liikennemääräkartta 2010) * 2,9 h/ajoneuvo (TuAMK 2006).

Nauvon keskustan ohittaa jopa 1'730 ajoneuvoa päivässä, mikä ylittää 4 %:lla em. lauttaliikenteen. Saaristotie onkin Suomen vilkkaimmin liikennöity seututie.

Saaristotiellä ei ole lainkaan pientareita (= asfaltti ei jatku reunaviivan takana milliaakaan). Tämän takia liikennemääränsä nähden kapea Saaristotie on erityisen arka kiireettömälle lomailuliikenteelle. Kun matkailuauto vielä pysähtyy yllätien keskelle siltaa, kun sieltä näkyy merta tai joutsen, aiheutuu turhia liikenteen hidastuksia, ohituksia ja vaaratilanteita erityisesti lautta-aikatauluun sidotulle linja-autoliikenteelle, sekä Ahvenanmaan rekoille (laivayhteys Galtbystä), sekä muulle leveälle, raskaalle ja kiireiseen lautta-aikatauluun sidotulle liikenteelle (armeijan tankkilavettirekat). Tilannetta hankaloittaa se, että Saaristotietä käyttävät myös leikkuupuimurit ja muut hitaat maa- ja metsätalouskoneet.

Jotta Saariston hidat ja pysähtelevä lomaliikenne, maa- ja metsätalouskoneet ja kiivastahtinen raskas liikenne saadaan sovitettua toisiinsa, olen ehdottanut että Saaristotietä levennettäisiin esim. 60 cm molemminpuolisin pientarein, jotka auttaisivat kerralla kaikkien liikenteen osa-alueiden haasteisiin. Tiemestari **Markus Salmisen** kanta on, että tien leventäminen molemmin puolin on taloudellisesti mahdotonta.

Myös ajonopeuksien rajoittamiseksi Saaristotie halutaan jättää nykyisen levyiseksi siten, että sen viereen rakennetaan erillinen kevyenliikenteen väylä. Tämä ratkaisu auttaa kyllä kevyttä liikennettä, mutta ei niinkään matkailuautoja ja muuta raskaampaa ajoneuvoliikennettä.

Varsinkin Korppoossa, Houtskarissa ja Iniössä, joissa tiet ovat kaikkein kapeimmat, on liikennetilanne haasteellinen, ja Saaristoon on tulossa yhä lisää liikennettä:

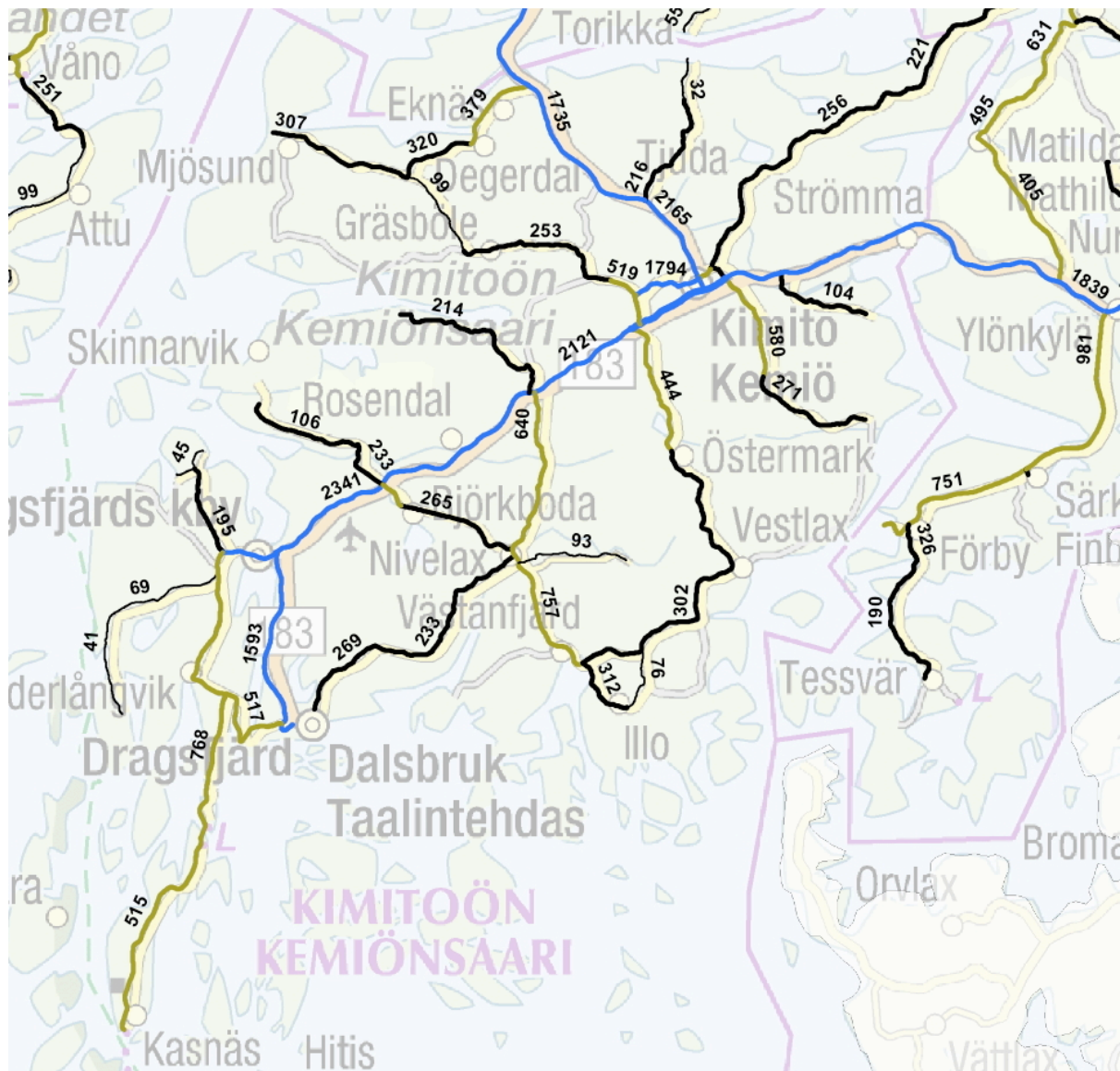
- Naantalın ja Nauvon välisen Pikkurengastien kapasiteetti kasvoi kesäkuussa 2011 kaksinkertaiseksi, kun Östern korvasi Lintan. Tämä muutos tehostaa myös Saariston matkailuautoilua.
- Korppoon ja Kustavin välisen 'Suuren Rengastien' maantielauttoja uusitaan vuoden 2013 alusta. Silloin kuljetuskapasiteetti kasvaa tälläkin reitillä olennaisesti.
- Lisäksi Suuresta Rengastiestä odotetaan ympärivuotista vuosina 2015/16. Tämä muutos tulee tuomaan Saaristoon entistäkin enemmän maitse liikkuvia matkailijoita ympäri vuoden. Näin ei koskaan ennen ole ollut.

Paraisten kaupungin viiteen kesäviikkoon fokuoivien matkailuelinkeinon rakenteet eivät ole sesongin pidennykseen ja kävijämäärän kasvuun valmiita, eivät laadullisesti eivätkä määrällisesti.



Projekti ennakoi edellä kuvattua maaliikenteen muutosta ja sen seurauksia Turunmaan matkailuelinkeinolle siten, että karavaanaripalveluita kehittämällä syntyvä hyöty saadaan levitettyä laajalle ja haitat minimoitua (ks. ehdotukset jatkotoimenpiteiksi, alempana).

KEMIÖNSAAREN TIESTÖ



Kemiönsaaren liikennemääräkartta (Varsinais-Suomen ELY-keskus, Liikennemääräkartta 2010)

Kemiönsaaren liikennetilanne poikkeaa Paraisten kaupungin tilanteesta. Sielläkin on yksi päätie, Dragsvikintie nro 183, jota raskas liikenne (esim. Taalintehtaan rekat) käyttää, mutta sen molemmin puolin on laaja pienempien vaihtoehtoisten teiden verkosto, ja kevyenliikenteen väyliä on rakennettu enemmän kuin Paraisten kaupungin puolella. Lisäksi Kemiönsaaren ei ole odotettavissa Suuren Rengastien



ympäri vuotiseksi muuttumisen kaltaisia rakenteellisia muutoksia.

Kemiönsaareen pääsee ilman lauttaa, ja se sijaitsee edullisesti Turun ja Helsingin välisessä liikenneverkossa, Salon vieressä.

Liikenneverkon takia Kemiönsaareessa voidaan paremmin hyödyntää periferioita: Sijoittamalla C-palveluita Vestlaxiin, Västanfjärdiin, Tynglaxiin, Kasnäsiin ja Ölmosiin, saadaan C-liikennettä pois päätieltä 183 ja sen liikennevirta saadaan kulkemaan esteettömämmin.

Lisäksi periferiassa sijaitseva C-yritys voi saada suuremman osan kulutusoptiosta omakseen – tai vaikka sen kokonaan, mikäli sillä on tarjota riittävän korkeatasoisia palveluita (esim. Kasnäs ja Björkakseen Golfkenttä).

Taitavasti toimien C-potentiaali Kemiönsaarella voi olla suurempi kuin Paraisten kaupungissa, johtuen suuremmista liikennevirroista:

Kemiönsaaren Päätie 181:llä kulkee vuodessa keskimäärin 1'735 ajon/vrk, ja päätie 183:llä vastaavasti 1'839 ajoneuvoa. Molemmat ovat ajoneuvomäärältään isompia kuin Saaristotie Nauvon kohdalla. Osa liikenteestä saattaa olla läpiajoa siten, että sama auto esiintyy molemmissa laskennoissa. Mutta kiistatonta on, että tie 183:llä Kemiöstä etelään kulkee yli 2'100 ajon/vrk.

Mikäli Kemiönsaarellakin vähintään 1,5 % ajoneuvoista on matkailuajoneuvoja, merkitsee se 30 matkailuautoa, ja 3 %:n mukaan laskien 60, kesät talvet. Kesäsesonkina luku on tietysti paljon suurempi ja talvella pienempi.

Näin laskien Kemiönsaaren pääväylien matkailuautomäärät ja niiden taloudellinen potentiaali olisivat jopa 26 % suuremmat kuin Paraisten kaupungissa.



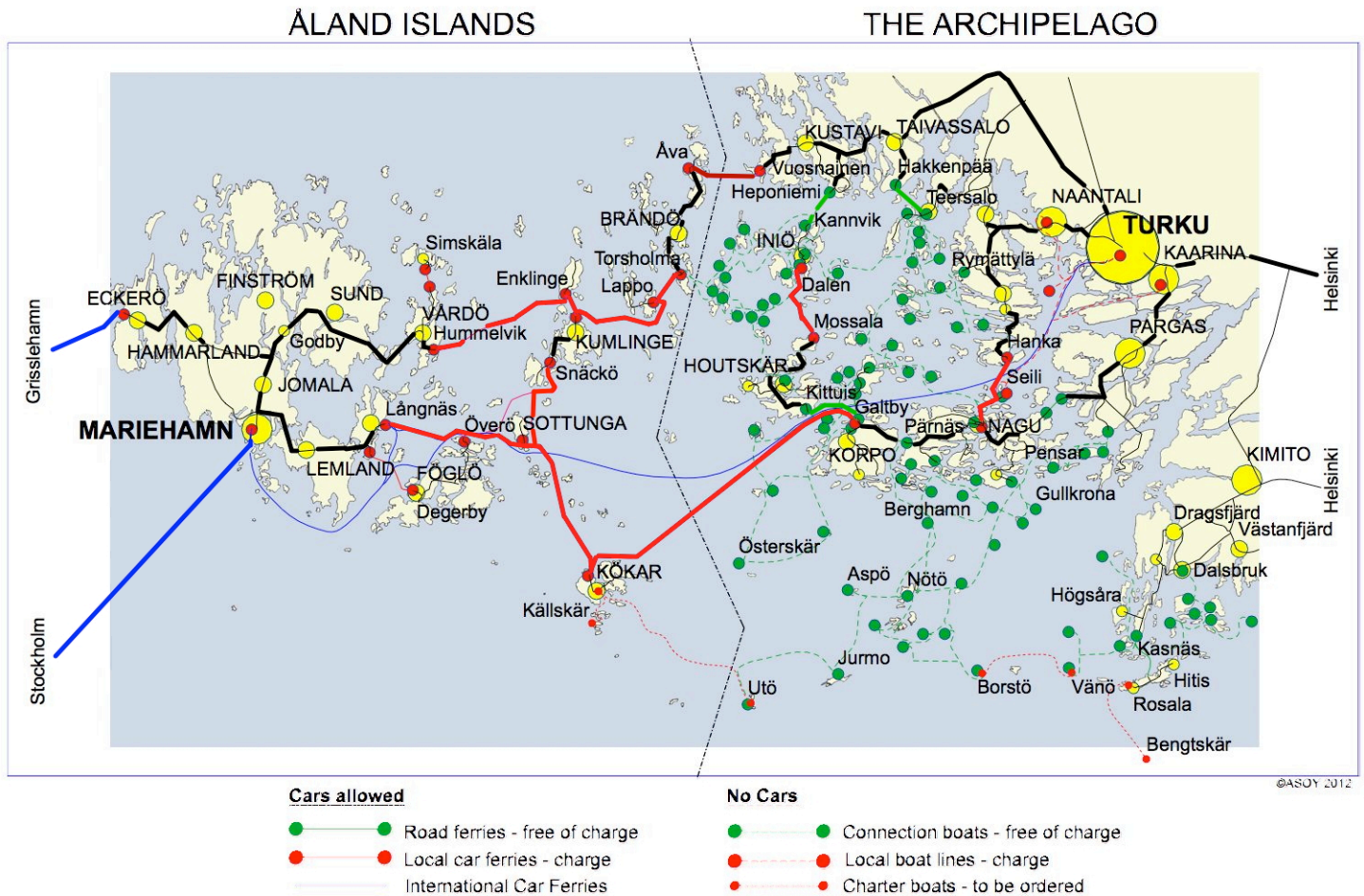
Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling: Europa investerar i landsbygdsområden



5. Ehdotukset jatkotoimenpiteiksi

Projektisuunnitelmassa määritellään projektin konkreettisiksi tuloksiksi **camping-palveluiden paraneminen, uusien yritysten toiminnan alkaminen ja matkailuautoilun mahdollisuuksien kehittyminen Turunmaalla**. Seuraavien jatkotoimenpide-ehdotusten lähtökohtana on näiden lisäksi **matkailijan viiptymän pidentäminen** siten että hän itse sitä haluaa, sillä se lisää koko Saariston kassavirtaa. **Liikenteen sujuvuus** on kolmas lähtökohta. Yrittäjien keskinäisen yhteistyön ja selkeiden (viranomais)pelisääntöjen tarpeellisuutta pitää korostaa.

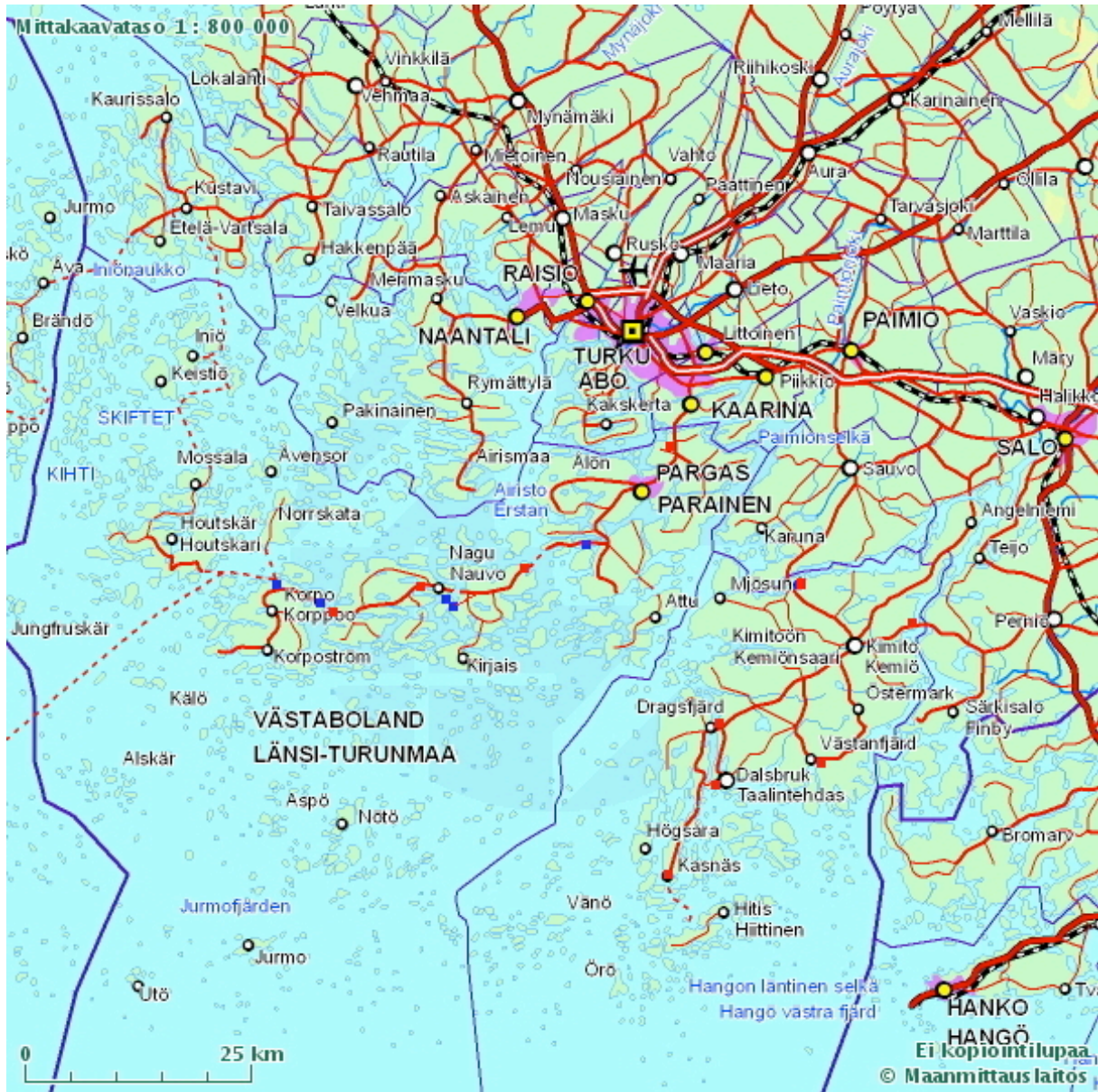
5.1 SAARISTOMEREN C-REITISTÖ



Luodaan ainutlaatuinen Ruotsin ja Suomen saaristot ylittävä C-reitistö, joka koostuu **Norra ja Södra Skärgårdsvägenistä**, sekä niitä yhdistävistä poikittaisista autoilureiteistä Turussa, Pikku- ja Isolla rengastiellä, Kumlingessa, Ahvenanmaan pääsaarilla ja Upplannissa. Toteutus yhdessä **Autoliiton** turistiautoreittihankkeiden ja **Moottori-lehden**, sekä **Touring Cars Finland Ltd:n** (Skandinavian suurin matkailuautovuokraaja) ja sen **Key to Freedom-lehden**, sekä **SFC:n** ja **ACF:n** kanssa.



5.2 C-LEVENNYKSET



Paraisten kaupungissa Saaristotien varsille ehdotetaan levähdystaskuja parhaiden maisemien kohdalle (ks. siniset ruudut kartassa). Ne antavat myös lenkkeilijöille ja pyöräilijöille (Kevyen liikenteen väylät ovat puutteelliset), traktoreille ja harvestereille sekä veneiden- ja armeijan tankinkuljetuslaveteille tilaa väistää muuta liikennettä.

Tällä hetkellä Saaristotien uusia bussikatoksia käytetään käymälöinä (Prostvik). Siksi olisikin tarpeen järjestää sopiviin levähdystaskuihin penkit ja pöydät, sekä roskikset ja kuivakäymälät (esim. **Kirjala Kaffestugan** tapaan).

Päätteiden kehittäminen esitetyllä tavalla pidentää muunkin turismin (bussiryhmät, yksityisautot) viipymää, mikä taas lisää yöpymisten todennäköisyyttä. Viipymän piteneminen kasvattaa kassavirtaa tehokkaasti.



Kemiönsaarella matkailijalle on tarjolla useita vaihtoehtoisia kulkureittejä. Myös kevyenliikenteen väyliä on rakennettu enemmän kuin Länsi-Turunmaalla. Siksi uudet levähdystaskut eivät siellä ole yhtä välttämättömiä.

5.3 C-MATKAKAIVOT JA C-SEPTIT

Ympäristöhygienisistä syistä Saaristoon olisi hyvä saada matkakaivoja harmaata vettä varten (kansi auki, auto päälle, tyhjennys) ja C-septejä päivittäistä vessasäiliön tyhjennystä varten. Manterella nämä palvelut järjestetään usein (taajamien) huoltoasemien yhteyteen, erilleen matkaparkeista ja leirintäalueista.

Ehdotetaan että matkaparkit ja ajokaivot sijoitetaan mahdollisimman synergisesti uimapaikkojen, uimarantojen, urheilukenttien, venesatamien, ja mökkikylien sekä majoitusliikkeiden – taikka itse taajamien – kanssa siten, että ne hyötyvät C-liiketoiminnalle välttämättömistä saniteettipalveluista. Ne voisivat saada kaivattuja saniteettitiloja tai ehkä jopa paikallisen jäteveden puhdistamon siten että niiden investointeja saataisiin katettua matkailuautojen ympärivuotisella tuotolla. Saaristossa on yhä lukuisia kyliä, joissa ei ole minkäänlaista viemärlaitosta tai jäteveden puhdistusta.

Paraisten kaupungissa sopiva sijoittelu voisi olla Paraisten keskusta (Solliden), Nauvon keskusta, Verkan, Mossala, Iniön Norrby.

Kemiönsaaren kunnassa sijoittelu voisi olla Kemiön kirkonkylä, Dalsbruk, Kasnäs.

5.4 C KESKUSTOISSA

Paraisten kaupungin taajamiin ole – Sollidenia lukuunottamatta – kaavoitettu karavaanareille osoitettuja leirintäalue- tai matkaparkkipalveluita (kieltoja on). Kemiönsaarella tilanne on ollut sama, mutta nyt ollaan Dalsbrukiin hankkimassa C-alueen sisältävää kaavamuutosta. Sama kehityssuunta on Vestanfjärdissä.

Matkailuautojen palveluliiketoiminnan sijoittamisessa nimenomaan Saariston taajamiin on kaksi perustetta: 1) keskustojen monipuoliset liikkeet pystyvät rahastamaan matkailijat parhaiten, ja 2) keskustojen viemärit pystyvät vastaanottamaan matkailuautojen myrkyllisen septijätteen. Matkakaivojen ja septien asianmukainen järjestäminen ehkäisee tehokkaasti ympäristön saastumista.

Periaatteessa karavaanarit ovat halukkaita maksamaan samoista saniteettipalveluista kuin veneilijätkin. He voivat 1) käyttää Saariston olemassaolevia saniteettitiloja ja siten nostaa niiden käyttöastetta ja tuottoa, taikka 2) he voivat osaltaan kustantaa tarvitsemansa saniteettitilat sellaisiin paikkoihin joissa ne olisivat yleishyödyllisesti perusteltuja.

Tutkimusten mukaan karavaanarit pitävät erityisesti uimarannoista. Kemiönsaarella on paljon julkisia uimarantoja. Länsi-Turunmaalla niistä taas on pulaa (ref. Bröcklin valtuustoaloite 2011). Nykyisin myös julkiset uimapaikat ja -rannat edellyttävät sellaisia saniteetti-installaatioita, joiden rakentaminen ja ylläpito voi osoittautua



Saaristossa hankalaksi ja kalliiksi – ellei niitä kytketä synergiseen suhteeseen jonkin muun toiminnan, esim. caravanpalveluiden kanssa.

Jotta Saariston taajamat toimisivat hyvin, niihin ehdotetaan kaavoitettavaksi C-palveluita seuraavasti:

PARAISTEN KESKUSTAAJAMIEN C-PALVELUT



Solliden, Parainen



Snäckvikenin vierassatama

Paraisten keskustassa Sollidenin leirintäalueen yrittäjän vuokrasopimus päättyy 2014. Näyttää kuin jotkin rakennuksista sortuisivat samalla hetkellä. Alue tarvitsee peruskorjausta taikka sen toiminta uhkaa loppua.

- ehdotetaan että Solliden otetaan mukaan Paraisten kaupungin seuraavaan budjettiin, ja että sitä aletaan määrätietoisesti korjata.
- taikka sitten Sollidenin toiminnot siirretään **Mustfinniin** (ks alla). Tässä taouuksessa esitetään lisäksi matkaparkkia Paraisten keskustaan, **Snäckvikenin vierassataman** saniteettipalveluiden yhteyteen (ks. punaisella kartassa).



Nauvon keskusta, hypoteettisia C-liiketoimintapaikkoja

Nauvon keskusta on Saaristomatkailemisen keskus. Silti sieltä puuttuu paikka, jossa karavaanarit saisivat yöpyä luvallisesti. Projekti onkin 14.2.2012 lähettänyt e-kirjeen Paraisten kaupungin viranomaisille. Siinä Nauvon keskusta C-palveluille esitetään puolenkymmentä sijaintivaihtoehtoa ja niihin halukkaat yrittäjät. Kirje on johtanut kaupungin sisäisiin selvityksiin siitä, mihin Nauvon keskusta C-palvelut tulisi sijoittaa. Käsittelyn lopputuloksesta ei toistaiseksi ole tietoa.

- **Nauvon Eteläsatama:** kaupungin omistamaa parkkialuetta voidaan laajentaa nykyisestä kaksinkertaiseksi lisäämällä/hankinnalla/vaihtamisella. Kaupunki omistaa/hallitsee jo puolta tarvittavasta lisäalueesta edellisen hallintamuutoksen perusteella. Laajennukselle esitetään sijoitettavaksi matkaparkki, saniteettitalo,



sekä septiasema, jotka palvelisivat alueella yöpyviä moottoriveneilijöitä ja matkailuajoneuvoja. Alueella on jo jätelajittelupiste ja toimeton uusi jätepumppu. Biffissä on kolme vessaa, ja asiamiesposti/turisti-infossa on pääsy nettiin. Viereinen ravintola Biffi on halukas ottamaan Eteläsataman matkaparkkitoiminnan haltuunsa sillä ehdolla että se saa kohtuullisen korvauksen toiminnastaan ja WC-palveluistaan.

- **Nauvon Pohjoissatama:** Framnäsin niemellä, campingkieltomerkin takana on 'Suomen paras campingalue. Se ei maksa mitään, siellä ei ole valvontaa, nuorisoseuran talon seinästä saa ilmaista sähköä, ja vieress' on kaksi uimarantaa ja kaikki Nauvon palvelut. Mukaan lukien ranskalainen ravintola ja vierassataman saunat. Vierassatama on kiinnostunut ottamaan Framnäsin alueen valvontaansa sillä ehdolla että saavat rahastaa sinne asettuvia.
- Kesällä 2012 Framnäsin alue aidataan koeluontoisesti yksityisen tapahtumajärjestäjän toimesta ja siellä järjestetään kontrolloituja kesätilaisuuksia.

Mikäli Nauvoon tulee useita pieniä matkaparkkeja (esim. Urheilukenttä, Eteläsatama, Ernholman pelto) voidaan niiden aloitusta porrastaa siten, että yksi kehityskohde kerrallaan saa investointinsa maksun hyvin alkuun.



Korppoon keskustaan eivät karavaanarit juuri eksy, koska eivät poistu Suurelta Rengastieltä. Projekti lähetti 10.01.2012 Paraisten kaupungin virkamiehille kirjeen, jossa ehdotetaan että asia korjataan sijoittamalla hyvä matkaparkki kävelyetäisyydelle keskustasta, **Verkan vierassataman** 'välitontille', tenniskenttien ja pienvenesataman, tien ja rannan väliin (ks. kartta).

Verkan on alueen potentiaalinen kohde. Siellä on jo yhteysalus-, charter- ja vierasvenesatama, ravintola, kauppa, ja kioski, tenniskentät sekä esiintymis- ja näyttelytilat. Ne tukisivat matkaparkkia- ja päin vastoin.

Korppoon Verkan

Välitontti tuo mahdollisuuden uimarantaan, joista on pula Paraisten kaupungissa. Koulun yhteydessä siitä on apua uimaopetuksessa. Palvelukokonaisuutta täydentävät koulun kuntosali ja kirjasto, jossa päivän lehdet ja verkkoyhteys. Viisi tähteä on Verkanille lähempänä kuin millekään muulle kohteelle Korppoossa.



Verkanin yrittäjä **Kjell Eriksson** ja investori **Bengt Engblom** ovat asiasta kiinnostuneita, ja luvanneet osaltaan investoida, jos sellaiseen tarjoutuu tilaisuus. Välitontin hallinta tulee kuitenkin järjestää ensin. Kaava tukee ajatusta että se liitetään satamatoimintoihin. **Timo Wahe** omistaa maan, eivätkä 15 vuoden neuvottelut ole toistaiseksi tuoneet asiaan ratkaisua. Projekti onkin yhteistuumin yrittäjän ja sijoittajan kanssa pyytänyt kaupungin apua Verkanin välitontin asiassa.

Kaupungeingeodeetti **Susanna Lönnbergin** vastauksessa (31.01.2012) kerrotaan, että he ovat samaa mieltä siitä, että mm. Korppoota kannattaa kehittää Caravan-palveluiden osalta. Paikasta he eivät kuitenkaan välttämättä ole samaa mieltä. Välitontti katsotaan kuitenkin Verkanin ranta-alueen kehittämisen kannalta muuten niin tärkeäksi, että he yrittävät saada sen kaupungin omistukseen jollain tavalla. Kaupungin kaavoitusyksikkö selvittää omalta osaltaan sopivampaa aluetta Caravan-toiminnalle muualta Korppoosta.

Projekti vastasi tähän kertomalla mitkä kaikki kohteet Korppoosta käytiin läpi ennenkuin Verkan osoittautui niistä parhaaksi. Lisäksi painotettiin matkaparkin ja leirintäalueen perustavaa eroa, ja sitä että missään tapauksessa ei ehdoteta leirintäaluetta perustettavaksi Verkaniin.



Houtskarın Näsbyhyn eivät karavaanarit myöskään juuri tule, vaan ajavat Saariston rengastietä ohi. Paitsi Folkhälsanin uimarannalle, jossa ne täyttävät helikopterien varalaskupaikan ja bussien kääntöpaikan.

Projekti ehdottaa matkaparkkia Näsbyn kestiekievarin takaiselle pellolle, ja yrittäjäksi paikallista ravintoloitsija **Jenni Vileniä**.

Kun matkailuautoille voidaan osoittaa sallittu yöpymispaikka Näsbystä, sen kauppiaat ja ravintoloitsijat saavat lisää asiakkaita, ja kaikki paikalliset hyötyvät paranevista palveluista.

Houtskarın Näsby

Näsbyhyn, torin ja kirjaston yhteyteen rakenteilla oleva kaupungin infokioski (ASOY 2012) tukee esitettyä sijaintia, ja voisi toimia sen sisäänheittäjänä.

Samalla sataisiin Vitteluddin helikopterin hätälaskeutumis- ja linja-autojen kääntöpaikka vapaaksi matkailuautoista.



Inion Norrbyssä on käynnissä sataman uudistustyön valmistelu.

Tämänkin keskustan dilemma on, että liikenne kääntyy viimeisestä risteyksestä ohi.

Asiaa on yritetty hoitaa kyltitystä parantamalla.

Nyt uuden sataman yhteyteen ehdotetaan sijoitettavaksi matkaparkkia ja ajokaivoa, jonka puhdistamo toimisi samalla koko taajaman jätevesipuhdistamona.

KEMIÖNSAAREN KESKUSTAAJAMIEN C-PALVELUT

Kemiönsaarella C-liiketoiminta voi tukea hiljeneviä alakeskuksia, kuten Västanfjärdia ja Dragsfjärdia, tuomalla sinne kuntaliitoksen jälkeen kovasti kaivattua uutta taloudellista aktiiviteettia.

Kemiön keskustaan ehdotetaan matkaparkkia Sagalundin museon yhteyteen.

Taalintehtaalle kannatetaan matkaparkkia. Aloitteentekijänä on paikallinen yrittäjä.

Västanfjärdin keskustassa kannatetaan paikallisen kyläyhdistyksen Kalkholmenin leirintäaluehanketta.

Kasnäsiäkin voi pitää keskustana. Sinne on yrittäjän kertoman mukaan jo syntymässä yksityinen 70 auton alue.



5.4 C-PERIFERIAPALVELUT

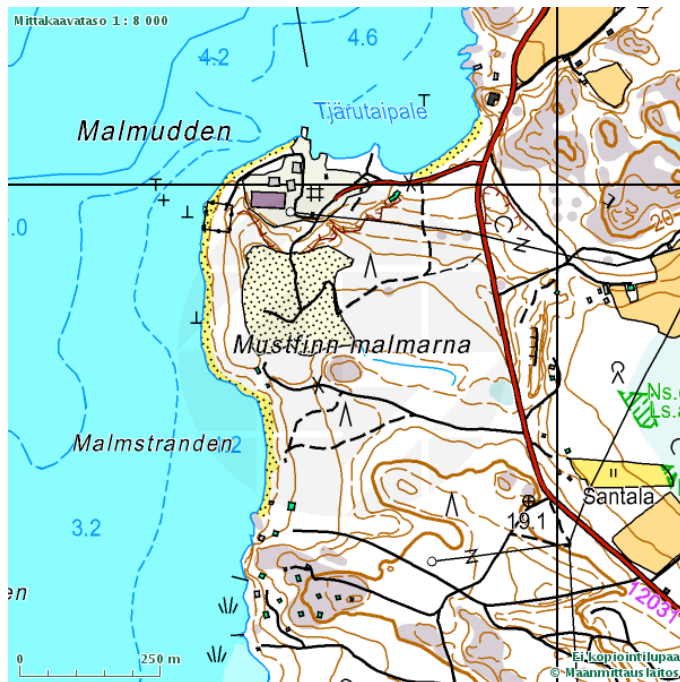
Jotta Saariston pääteiden liikennetilannetta saadaan helpotettua, ehdotetaan, että matkailuautoilijat houkutellessaan rauhallisille sivuteille, siellä missä niitä on. Samalla matkailijat pääsevät kokemaan usein aidompaa ja kauniimpaa saaristolaismiljöötä.

Periferiassa sijaitsevat kiinnostuksen kohteet, kuten uimarannat ja kioskit sekä ravintolat ja nähtävyydet auttavat tässä. Myös mansikoiden, omenoiden ja muiden maatalouden sesonkituotteiden itsepalvelumyymintipisteet ovat hyviä sivuteiden houkuttimia (omamyyntirajoitteiden kevennys 2012), samoin kuin periferiassa sijaitsevat idylliset kylät (esim. Kirjais) ja matkailuyritykset – jotka voivat toivoa saavansa matkailijain jakamattoman taloudellisen huomion.

PARAISTEN C-PERIFERIA

10 auton matkaparkki on jo olemassa **Tammiluodon viinitilalla**, hyvin kokemuksiin.

Esim. SFC:llä on oma karavaanarien golf-klubi. **Paraisten Golfkenttä** ei kuitenkaan ole ollut kiinnostunut saamaan karavaanareita asiakkaakseen, mm. koska sesongin ulkopuolella kosteat kentät kulusivat liikaa. Sen sijaan ne pidetään pois käytöstä.



Erityisesti mikäli Solliden päätetään lakkauttaa, nousee sen vaihtoehdoksi **Mustfinn**, 'Saariston Yteri, Kalajoki tai Silversand'. Sen 300 m pituinen kaareva hiekkaranta avautuu ilta-aurinkoon Airiston selälle. Karavaanarit pääsisivät ehkä viereiseen hiekkakuoppa tuulelta suojaan. Kaupungin omistaman Mustfinnan voisi jakaa kolmeen ja vuokrata eri yrittäjille. Niiden keskinäinen kilpailu pitäisi laatutasoa yllä.

Mustfinnan etäinen sijainti Paraisten keskustasta tarkoittaa, että karavaanareiden päivittäinen ostovoima jää kokonaisuudessaan tuon alueen yrittäjien hyväksi.

Mustfinnan alue

Mustfinnan aktivoiminen toisi kioski-, kauppa-, kahvila- ja ravintolapalvelut alueelle. Tämä taas nostaisi maaseutualueen asuttavuutta, ja myötävaikuttaisi sen kiinteistöjen arvonnousuun, kunnostukseen ja uudelleenkäyttöön.

Paraisten kaupunginvaltuustossa onkin vuosituhaten vaihteessa tehty esitys Sollidenin toimintojen siirtämisestä Mustfinnan alueelle. Asiaa selvitettiin silloin



Europeiska jordbruksfonden för
landsbygdsutveckling: Europa
investerar i landsbygdsområden



lausunnoin. Mustfinnin alue voi tarvittaessa korvata asuntoalueen piirittämän Sollidenin alueen Paraisten pääleirintäalueena sillä ehdolla, että keskustaan järjestetään myös matkaparkki (ks. alempana). Sollidenistä voisi tehdä korkeatasoisen rivitaloalueen Kuusikon tapaan, ja tiivistää taajamarakennetta.

Sattmarkin ravintoloitsija on kiinnostunut pienimuotoisesta matkaparkista.

Nauvossa C-asiasta on keskusteltu **Kirjaisten** vierassataman, kaupan ja ravintolan omistajan kanssa.



Pärnäs meriliikennekeskus ©Aaro Söderlund 03.08.2011

Pärnäs Meriliikennekeskuksen (ks. kuva) uudiskäyttölausunto (Arkkitehtitoimisto Aaro Söderlund Oy 10.12.2011, ref. Suomen hallituksen päätös 14.12.2010) ja saman tekijän laajempi selvitystyö (16.8.2011) Liikenneviraston ja Pöyryn toimeksiannosta, pohti VTS-työpaikkojen korvaamista matkailua kehittämällä.

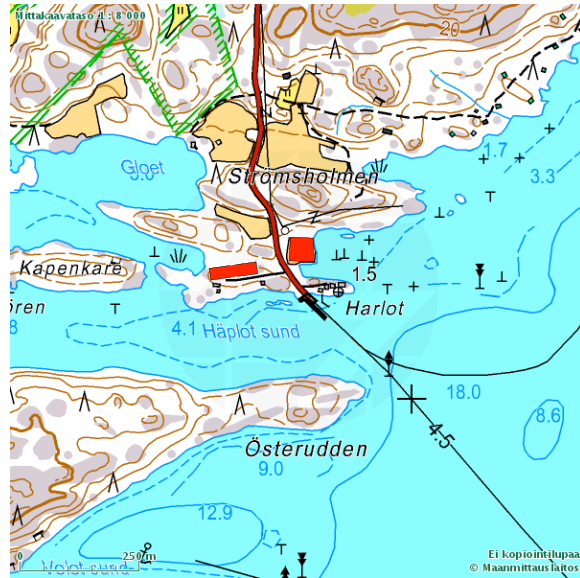
Selvitys osoittaa mahdollisen C-alueen Meriliikennekeskuksen itäpuolisella valtion tontilla (radiomasto), osana ehdotettua merimatkailukeskusta. Asia on kiinteistön omistajan, Senaattikiinteistöjen kädessä. Kuten todettua, tien toisella puolella Loma-Nauvo keskittyy vuosiasiakkaisiin, eikä juuri voi palvella matkailuautoilijoita.



Korppoossa Korpoström voisi olla potentiaalinen perifeerisen matkaparkin paikaksi. Laitoksen johtaja ei kuitenkaan näe asiaa toistaiseksi ajankohtaiseksi (2011), liittyen paikan nykyiseen saniteettikapasiteettiin liittyviin avoimiin kysymyksiin.



Kittuis Caravan & Camping



Hypeis Vårdshus

Houtskarissa on Kittuisten Caravan & Campingin (ks. kartta vas.), jonka voisi olla mahdollista laajentaa 'Laruksen kentälle' (punainen ruutu), ja **Mossalassa Saariston Lomakeskuksen**, joka on investoinut eniten Saaristossa. Uusi potentiaalinen matkaparkkikohde on **Hypeis vårdshus** (ks. kartta oik.), jolta kuitenkin puuttuu tarvittava maa-alue.

Tässä ei käsitellä **Iniötä** koska yksikään sen kohde ei ole periferinen.



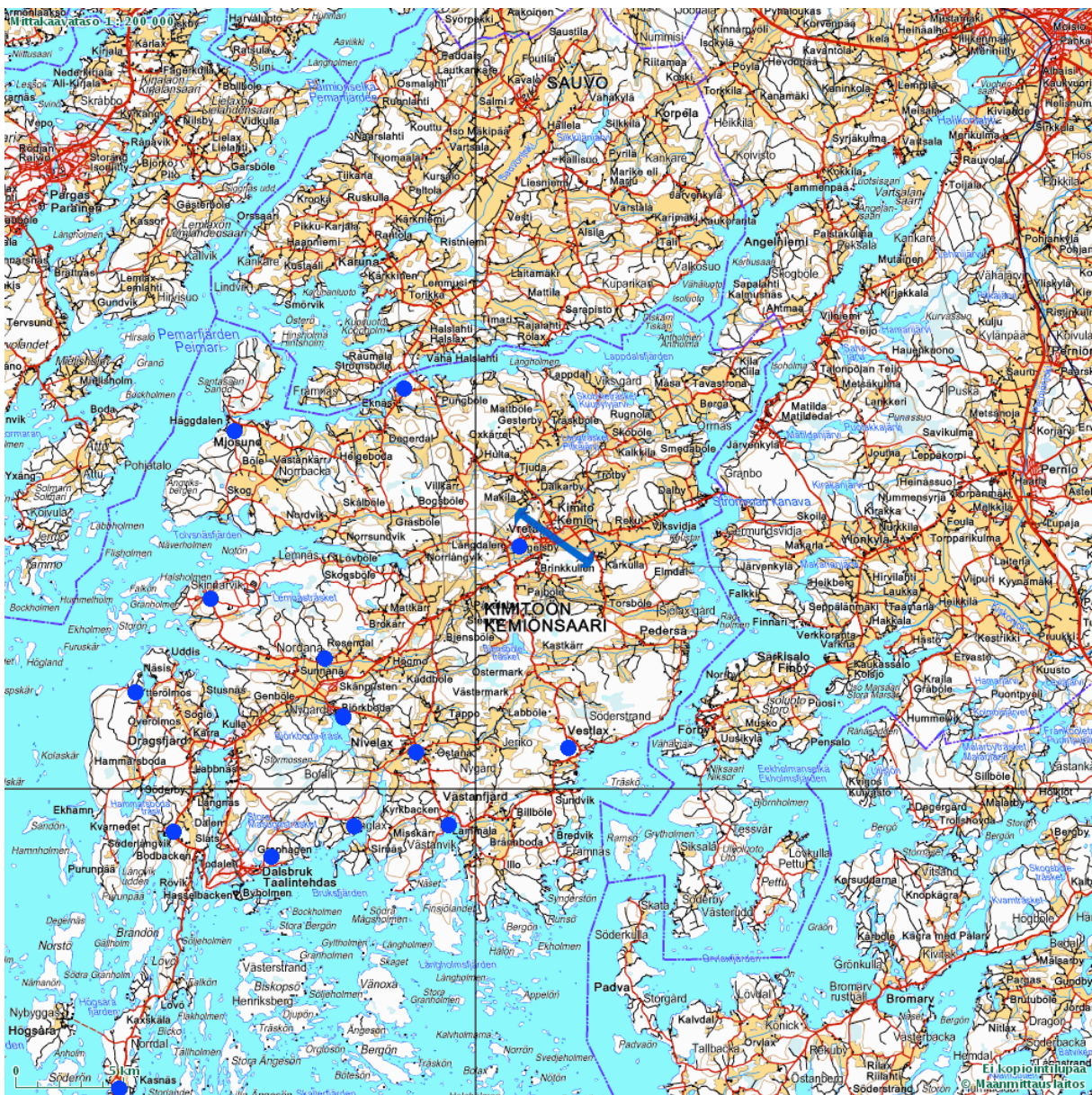
Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling: Europa investerar i landsbygdsområden



KEMIÖNSAAREN C-PERIFERIA

Kemiönsaarella periferiapalveluiden syntymistä tukee sen sivuteiden suhteellisen vilkas liikenne (ks. liikennekartta s. 19): **Vestlaxin** tiellä kulkee 201 ajoneuvoa vuorokaudessa (7,3 x Mossalan Lomakeskus), ja **Nivelaxin** ja **Brukin** välillä 233 ajon (5,6 x Mossalan Lomakeskus). **Kasnäsissa** käykin jo 515 ajon/vrk, ja **Björkaxen** Golfkentän ohi ajaa jopa 757 ajon/vrk. Tämän perusteella Kemiönsaarella on mahdollisuus kannattavaan C-liiketoimintaan myös sivuteidensä varsilla.

Edellisiä pohdintoja tukee edelleen se, että Kemiönsaarella on paljon nähtävää sopivasti hajallaan (Kasnäs, Söderlångvik, Björkboda, Sagalund, Björkas – golfia, festivaaleja ja kylpyläpalveluita).



Kemiönsaaren kaikki potentiaaliset C-kohteet sijaitsevat Kemiön keskustan lounaispuolella



Kemiönsaarella kaikki periferiassa tapahtuva hyödyttää myös Kemiön keskustan yrityksiä, koska liikennevirrat kulkevat pääsääntöisesti keskustan kautta.

Erityisesti Kasnäsin uusi 70 auton alue tulee vaikuttamaan juuri näin. Sitä voivat sitten täydentää esimerkiksi Tynglaxin, Västanfjärdin (Golf!) ja Vestlaxin alueen potentiaaliset matkaparkit. Päätien pohjoispuolella potentiaalisia ovat esimerkiksi Ölmos ja Storfinhova (erityisesti saunan palamisen jälkeen).

Koska periferiassa septijätteestä muodostuu helposti liiketoimintaa haittaava lisäkustannus, esitetään että tämä asia hoidetaan pääosin keskustoissa, joissa tarvittavat viemäri- ja vedenpuhdistusjärjestelmät ovat valmiina olemassa.

Matkailijamäärien kasvaessa periferia-matkaparkit keventävät ruuhkaa keskuksissa.

5.6 C-MATKAPARKKIEN SÄÄNTELY

SFC suosittelee koko Saaristoon suurten leirintalueiden sijaan pieniä matkaparkkeja. Ne ovat alle 25 C-ajoneuvolle osoitettuja P-alueita.

Nykyään sellaiset edellyttävät kaavaa Paraisilla (case Grännäs Homestead), mikä hankaloittaa palveluiden järjestämistä.

Yksinkertaisimmillaan matkaparkki voi olla vain 'caravan'-kyllillä varustettu paikoitusalueen osa. Matkaparkkien yhteydessä voi kuitenkin myös olla erilaisia maksullisia palveluita: aita & portti, yövalvonta, kioski ja kauppa, ravintola, vessat, saunat ja suihkut, uimaranta, venesatama, kajakki- ja venevuokrausta, jne.

Mutta matkaparkit eivät ole leirintäalueita. Autojen kylkiteltoja ja omia kalusteita niissä ei käytetä. Niillä yövytään vain muutamia öitä 'matkan varrella', max 3 yötä. Saaristossa niissä voisi olla 5 – 10 – 20 paikkaa. Leirintäaluemitoitus alkaa 25 paikasta ylöspäin.

Matkaparkkien aikaansaaminen Saaristoon edellyttää poliittista tahtoa. Kaavoittajien ja ympäristöihmisten sekä budjetoijien ja rakennustarkastuksen, samoin kuin yrittäjien pitää olla samalla kartalla.

Erityisesti rakennusjärjestyksessä on syytä olla selkeä ohjeistus ulkoilulain 606/1973 ehtoja (min 25 autopaikkaa) pienemmästä matkaparkista, joita ei tule samastaa leirintäalueisiin.

18.04.2012 **Paraisten kaupungin elinkeinokomitea** päättikin allekirjoittaneen presentaation pohjalta esittää että kaupungin rakennusjärjestystä muutetaan siten, että 10 auton ja sitä pienemmät matkaparkit voidaan toteuttaa nykyistä helpommin.



5.7 C-YRITTÄJÄOPAS

Esitetään selkeää ohjeistusta (esitettä) siitä, miten C-matkailuyrittäjäksi 'pääsee' Saaristossa.

Jotta Turunmaan yrittäjät rohkaistuvat perustamaan alueelle uusia C-palveluita ehdotetaan että alueen virkamiehet ja yrittäjähdistykset yhteistoimin valtakunnallisten C-järjestöjen asiantuntijoiden kanssa kirkastavat ne pelisäännöt, joilla Saaristossa toimitaan erityisesti alle 25 (10) paikkaisten matkaparkkien kanssa.

Siitä ylöspäin ovat leirintäaluelain velvoitteet selvät. Mutta juuri Saaristoon sopivassa mini-mittakaavassa valitsee nyt hämminki. Tähän tarkoitukseen tarvitaan opaskirjanen '**Leirintäalue- ja matkaparkkiyrittäminen Saaristossa**' sekä tätä tarkoitusta palvelevat mahdollisimman selkeät hakulomakkeet.

5.8 C-MARKKINOINTI

Ehdotetaan kaikki Saariston C-yrittäjät kattavan 'Karavaanarit Saaristossa' -esitteen laatimista, osaksi Saariston ansiokasta matkailujulkaisusarjaa. Siinä tuotaisiin esiin Saaristomme poikkeuksellinen ominaisuus: täällä voi matkailla myös autolla. Esimerkiksi Tukholman saaristossa vastaava ei ole mahdollista (ks. kartta).

Jotta Saariston yrittäjät pääsevät kohdeviestimään aukioloaikansa ja palvelutasonsa voimakkaat kausivaihtelut yksikäsitteisesti (esim: "valitettavasti emme voi ottaa vastaan matkailuautoja veneilyesongin aikaan - kapasiteettimme ei riitä") kattavasti koko Suomen ja Skandinavian karavaanareille, ehdotetaan lisäksi sekä SFC:n (erityisesti Suomi) että ACF:n (Skandinavia ja P-Saksa) ilmaisten ja erittäin tehokkaiden jäsenmarkkinointikanavien käyttöä.

Esitetty menettely yhdistää Ahvenanmaan markkinointistrategian (ACF) Manner-Suomessa vallitsevaan strategiaan (SFC): Ruotsinkielinen Saaristo voisi mainiosti kuulua niihin molempiin.

Tarkoituksenmukaisesti sijoitetuilla korkealaatuisilla C-palveluilla ja niiden kohdennetulla markkinoinnilla voidaan tehokkaasti vaikuttaa Saariston C-asiakaskunnan laatuun, määrään ja taloudelliseen vaikuttavuuteen.

5.9 C2-PROJEKTI

Mikäli nyt päättyvä C-projekti ('C1') saa jatko-osan ('C2'), voidaan nyt käyntiin lähteneiden yritysijujen kasvua tukea, kunnallisia toimenpiteitä koordinaoida, sekä liittää selvitykseen myös tiettömän ulkosaariston campingtoiminnot. Tämä taas tuo tarkasteluun myös ulkosaariston yhteysalus- ja charter-yhteydet.



Europeiska jordbruksfonden för
landsbygdsutveckling: Europa
investerar i landsbygdsområden

PARGAS
SKÄRGÅRDSSTADEN



PARAINEN
SAARISTOKAUPUNKI



Närings-, trafik- och
miljöcentralen

6. Allekirjoitus ja päiväys

Paraisilla, 13 kesäkuuta 2012

Tomas Eklund
Elinkeinoasiamies