

Vera Hirvonen

**Kestävän suunnittelun toimintamallit ja toimijuudet Varsinais-Suomen meri- ja
rannikkomatkailun viranomaisasiakirjoissa.**

Pro gradu- tutkielma

Matkailututkimus

Lapin yliopisto, yhteiskuntatieteiden tiedekunta

Työn nimi: Kestävän suunnittelun toimintamallit ja toimijuudet Varsinais-Suomen meri- ja rannikkomatkailun viranomaisasiakirjoissa.

Tekijä: Vera Hirvonen

Koulutusohjelma/oppiaine: Matkailututkimus

Työn laji: Pro gradutyö

Sivumäärä: 68 + 3 liitettä

Vuosi: 2022

Tiivistelmä:

Merellä, rannikolla ja saaristossa tapahtuvassa matkailussa nähdään runsaasti kasvupotentiaalia. Rannikko ja saaristo on yksi Visit Finlandin matkailun suuralueista, missä matkailua halutaan kasvattaa ja keskittää. Matkailun kehittäminen on riippuvaista meren hyvästä tilasta, mutta matkailu itsessään voi toimia meren tilaa heikentävänä tekijänä. Itämeri on yksi maailman saastuneimmista meristä, ja siksi on tärkeää suunnitella **meri- ja rannikkomatkailua** kestävästi.

Meri- ja rannikkomatkailun suunnittelulle ei ole tiettyä toimintamallia ja sitä on tutkittu vasta vähän. Tutkimusta on tehty Suomessa, mutta eniten ulkomailla. Aikaisemman tutkimuksen perusteella tiedetään meri- ja rannikkoympäristön olevan herkkä ympäristö, missä matkailu tarvitsee erityistä suunnittelua ollakseen kestävä. Merialueilla tapahtuvaa matkailua on vaikea erottaa muusta matkailusta, sillä siihen kuuluu kaikki palveluelämyksistä majoitustoimintaan ja risteilymatkailusta pienveneilyyn.

Tutkimukseni **teoreettinen viitekehys** pohjautuu Padinin (2012) kestävän matkailun suunnittelumalliin. Mallin tarkoituksena on selittää kestävyys ulottuvuuksien välistä suhdetta ja niiden integroimista toistensa välillä. **Tutkimuskohteeni** on meri- ja rannikkomatkailun kestävän suunnittelun rakentuminen. **Päätutkimuskysymykseni** on: Miten kestävä meri- ja rannikkomatkailun suunnittelu rakentuu Varsinais-Suomessa? Osatutkimuskysymykseni ovat: Mikä kestävän merimatkailun suunnittelun tilanne on Varsinais-Suomessa nyt? Miten meri- ja rannikkomatkailun eri toimijuudet nimeytyvät ja roolittuvat kestävässä meri- ja rannikkomatkailun suunnittelussa? Minkälaisia toimintamalleja meri- ja rannikkomatkailun suunnittelusta löytyy Varsinais-Suomessa? Miten kestävän matkailun eri osa-alueiden yhteydet näkyvät eri suunnittelun tasoilla?

Tutkimusaineisto kerättiin internetistä ja koostuu vapaasti saatavilla olevista matkailua, merialueita ja rannikkoalueita koskevista viranomaisasiakirjoista. Asiakirjat ovat kansallisen, maakunnallisen sekä paikallistason kehittämisohjelmia ja strategioita. Tutkimusmenetelmänä on **teoriaohjaava sisällönanalyysi**. Varsinais-Suomi toimii rajauksena koska työ tehdään osana hanketta, jonka rajaus on sama.

Tutkimustulokset osoittavat, että suunnitteluprosessissa ei ole mukana kaikkia meri- ja rannikkomatkailulle tärkeitä sidosryhmiä. Suunnittelua tehdään erilaisissa johto- ja teemaryhmissä, yhdessä koko Varsinais-Suomen alueella ja erikseen maakunnan eri matkailualueilla. Kestävä suunnittelu rakentuu maakunnassa osista, joista ei aivan koostu kokonaisvaltaisesti kestävä toimintamallia. Kulttuurin ja luonnon merkitys ja kestävä käyttö jäävät taloudellisen kasvun jalkoihin.

Avainsanat: matkailu, kestävyys, matkailututkimus, merimatkailu, rannikkomatkailu, saaristomatkailu, suunnittelu

Sisällysluettelo

1. JOHDANTO.....	5
2. MERI- JA RANNIKKOMATKAILU	10
2.1 Meri- ja rannikkomatkailu empiirisenä kohteena.....	10
2.2 Meri- ja rannikkoalueiden suunnittelu	13
3. MATKAILUN KESTÄVÄ SUUNNITTELU	15
3.1 Kestävyys, vastuullisuus vai molemmat?.....	15
3.2 Kestävän matkailun eri sidosryhmät	18
3.3 Suunnittelun ja kehittämisen suhde.....	22
4. PADININ KESTÄVÄN MATKAILUN SUUNNITTELUMALLI	24
5. VIRANOMAISASIAKIRJOJEN TEORIAOHJAAVA SISÄLLÖNANALYYSI	30
5.1 Viranomaisasiakirjat aineistona	30
5.2 Analyysin kulku	34
5.3 Tutkimusetiikka ja tutkijan positio.....	34
6. TOIMIJOIDEN ROOLIN JA TOIMINTAMALLIEN RAKENTUMINEN	37
6.1 Kansallisen ja maakunnallisen tason sidosryhmien roolit.....	37
6.2 Alueorganisaatioiden ja yritysten rooli matkailun kehittämisessä.....	40
6.3 Liikennöitsijät – meri- ja rannikkomatkailun mahdollistajat	42
6.4 Paikallisyhteisöjen rooli kestävän meri- ja rannikkomatkailun suunnittelussa.....	44
6.5 Suunnittelun rakentuminen Varsinais-Suomessa sidosryhmien kautta.....	47
7. KESTÄVYYDEN OSA-ALUEET SUUNNITTELUSSA	49
7.1 Kestävän suunnittelun osa-alueiden yhteydet kansallisella tasolla	50
7.2 Kestävän suunnittelun osa-alueet ja yhteydet paikallisella ja maakunnallisella tasolla.....	53
7.3 Kestävän meri- ja rannikkomatkailun suunnittelu kaikilla tasoilla yhteensovittuna.....	56
8. YHTEENVETO	58
KIITOKSET	63
LÄHTEET	64

LIITE 1	69
LIITE 2	70
LIITE 3	71

Kuvioluettelo

Kuvio 1. Kestävyyden ja vastuullisuuden yhteys.....	17
Kuvio 2. Avainsidosryhmät kestävässä matkailussa.....	18
Kuvio 3. Viisiosainen matkailun sidosryhmäviitekehys.	19
Kuvio 4. Kestävän matkailun suunnittelumalli.	25

Taulukkoluettelo

Taulukko 1. Aineiston kuvaus.....	33
-----------------------------------	----

1. JOHDANTO

Meri- ja rannikkomatkailun potentiaali on tunnistettu Suomessa ja sen kehittämisen eteen on tehty erilaisia toimenpiteitä ympäri Suomen. Meri- ja rannikkomatkailuun liittyvä tieto on kuitenkin puutteellista ja hyvin hajanaista. Meri- ja rannikkomatkailu käsitteenä on myös epäselkeä. Jotta kestävä meri- ja rannikkomatkailua voitaisiin kehittää, tulisi sen vaikutuksia Itämeren tilaan selvittää. Tämän tutkimuksen tavoitteena on tuottaa tietoa meri- ja rannikkoalueiden matkailun suunnittelun rakentumisesta eri suunnittelun tasoilla ja miten sen kestävyys varmistetaan strategia-asiakirjoissa.

Merellä, rannikolla ja saaristossa tapahtuvassa matkailussa nähdään runsaasti kasvupotentiaalia. Merelliset kulttuuriperintökohteet, maailmanperintökohteet, kansallispuistot ja maisema-alueet sekä arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt ovat tärkeitä vetonauloja merellisessä matkailussa. (Kaituri, Vatanen, Yrjölä, Pakkanen, Hannula, Saarniaho, Uusitalo, 2017.) Rannikko- ja merimatkailu ovat isossa roolissa erityisesti Itämeren rannikon eteläosissa. Meri- ja rannikkomatkailun kehittäminen riippuu kuitenkin meren hyvästä tilasta, mutta matkailulla voi itsessään olla negatiivisia vaikutuksia, jotka heikentävät meren tilaa. (SYKE, 2018, s. 34) Matkailu voi esimerkiksi lisätä saaristojen elinympäristöjen rauhattomuutta ja mahdollinen rakentaminen tuhota meriluontoa (SYKE, 2018, s. 70, 147). Rannoilta löytyvä roska on myös arvioilta mitä todennäköisimmin peräisin matkailusta. Itämeressä kiertävät ravinteet, jotka aiheuttavat meren rehevöitymistä, ovat pääosin peräisin ihmisten toiminnasta (WWF Suomi, 2021). Mikä tahansa meren ja rannikkoalueiden ekologista tilaa heikentävä toiminta voi vaikuttaa negatiivisesti myös matkailuun (Dimitrovski, Lemmetyinen, Nieminen, & Pohjola, 2021, s. 1). Rannikko ja saaristo on yksi Visit Finlandin matkailun suuralueista, missä matkailua halutaan kasvattaa ja keskittää. Vuonna 2019 ulkomaisia yöpymisiä rannikko- ja saaristoalueella oli 1,1 miljoonaa yöpymisvuorokautta, mikä on +6 % kasvu verrattuna vuoteen 2018. Koko suomen ulkomaalaisten matkailijoiden yöpymisistä luku on 16 %. Rannikko- ja saaristoalueeseen ei lasketa pääkaupunkiseutua. (BusinessFinland, 2019a.) Vuonna 2020 ja 2021 ulkomaalaisten yöpymiset ovat luonnollisesti laskeneet koronapandemiasta johtuen. Yöpymisien määrä on ollut noin 355 000 yöpyjää molempina vuosina. Kotimaisten matkailijoiden määrä laski vuonna 2020, mutta nousi normaalille tasolle 2021, vuoteen 2019 nähden. Vuonna 2021 yöpymisiä oli noin 4,7 miljoonaa. (Visit Finland, 2022.) Risteilymatkailu on yksi kuormittavimmista matkailun muodoista Itämerellä (European Geoscience Union, 2021). Vuonna 2019 Helsingin satama oli Euroopan vilkkain

kansainvälinen matkustajaliikennesatama 12,2 miljoonalla matkustajalla. (Helsingin Satama yhä Euroopan..., 2020).

Itämeri on kuitenkin yksi maailman saastuneimmista meristä. Se on matala ja pieni meri, jonka vesi vaihtuu todella hitaasti Tanskansalmen kautta. Itämerta ympäröivissä valtioissa asuu noin 85 miljoonaa ihmistä. Sen valuma-alue on noin neljä kertaa suurempi kuin itse Itämeri. Valuma-alue on maa-alue, mistä mereen valuu vettä, eli pääasiassa, joista ja jokien varsilta. (WWF Suomi, 2021.) Suomen ympäristökeskuksen (SYKE) ja Helsingin yliopiston tiedotteessa todetaan, että tulevaisuudessa monimuotoiset ja puhtaat meri-, rannikko- ja saaristoympäristöt ovat merkittäviä matkailuvaltteja. Ilmastonmuutoksen tuomiin muutoksiin tulisi varautua ennakoivasti ja pyrkiä kääntämään ne mahdollisuuksien mukaan positiivisiksi. Tiedotteessa todetaan myös, että matkailun kestävä kehittäminen vaatii sen positiivisten ja negatiivisten vaikutusten koordinoitua seurantaa ja indikaattorien kehittämistä. (SYKE, 2020.) Myös erillistä tarkastelua matkailun vaikutuksista Itämereen on tarpeellista selvittää, jotta meri- ja rannikkomatkailua voitaisiin kehittää kestävästi. (European Geoscience Union, 2021. s. 74–75).

Ympäristöministeriön raportissa ”Merialuesuunnittelun lähtökohtia”, käsitellään merialuesuunnittelun lähtökohtia, alueiden nykyistä käyttöä, tulevaisuuden näkymiä sekä kootaan merialueita koskevaa tietopohjaa. Raportissa todetaan tiedon merialueista olevan jokseenkin puutteellista, liian karkeaa tai hyvin paikallista ja tarkkaa, eikä sitä voida yleistää. Tiedon määrän ja laadun todetaan olevan haaste ja siitä mahdollisesti syntyvät ristiriidat tiedostetaan. Matkailun osalta tiedetään esimerkiksi enemmän meren ympäristöoloista kuin matkailusta ja virkistyksestä merialuesuunnittelun alueilla Itämerellä. Raportissa onkin tunnistettu meri- ja rannikkomatkailuun liittyvä tieto puutteelliseksi. Tieto on myös hajanaista, eikä sitä ole koottuna. Tieto perustuu usein luontomatkailuun, eikä meri- ja rannikkomatkailusta löydy erikseen koottua tietoa. Raportissa arvioidaan kuitenkin, että yli puolet luontomatkailusta liittyy jotenkin vesistöihin. (Kaituri ym., 2017.)

Vaikka meri- ja rannikkomatkailu on pitkään ollut yksi merkittävimmistä matkailun muodoista maailmalla ja vaikuttanut oleellisesti monen maan taloudelliseen kehitykseen, ei aiheen tutkimus ole seurannut samassa tahdissa mukana. Eniten tutkimusta on tehty Kroatiassa, missä on eniten aiheen tutkijoita ja tutkimuskeskuksia. Toisena ja kolmantena tulevat Australia ja Indonesia. Maat missä tutkimusta merellisestä matkailusta on tehty eniten, ovat niitä maita missä taloudellinen toiminta liittyy vahvasti mereen, rannikkoon ja merenkulkuun. (Vázquez,

García, Valenciano, 2021. s. 1,10, 15) Aikaisempaa tutkimusta meri- ja rannikkomatkailun suunnittelusta on rajallisesti, mutta saarimatkailusta ja sen vaikutuksista on runsaasti tutkimuksia. Tutkimukset ovat pääasiassa tapaustutkimuksia ja käsittelevät enimmäkseen saarimatkailua lämpimissä ja trooppisissa vesissä. Bramwell (2004) on tutkinut massaturismia Etelä-Euroopan rannikoilla ja laajasti kestävän matkailun suunnittelua, hallintoa ja päätöksentekoa (Bramwell, 2004; Bramwell & Lane, 2010). Vázquez ym. (2021) analyysin mukaan Hallin (2001) artikkeli ”*Trends in ocean and coastal tourism: The end of the last frontier?*” on eniten viitattu artikkeli ajalta 1986–2020 meri- ja rannikkomatkailuun liittyvässä kirjallisuudessa (Vázquez ym., 2021. s. 6). Hall on myös tutkinut matkailun kestävää hallintaa ja kehittämistä sekä saarimatkailua (Hall, 2000; Hall, 2010). Suomessa viimeaikaista tutkimusta meri- ja rannikkomatkailusta on tehnyt Renfors (2021) ja Dimitrovski ym. (2021). Renfors on tutkinut kestävän matkailun kehittämistä Suomen saaristossa sidosryhmien näkökulmasta. Dimitrovski ym. (2021) tutkimus käsitteli niin ikään eri sidosryhmien näkemystä matkailun kestävydestä ja pyrki tutkimuksellaan ymmärtämään kokonaisvaltaisesti kestävyyttä meri-, rannikko- ja risteilymatkailussa. Tutkimuksessa haastateltiin suomalaisia toimijoita meri- ja rannikkomatkailun parissa sekä selvitettiin kyselytutkimuksen avulla risteilymatkustajien asenteita kestävydestä. (Dimitrovski ym., 2021. s. 1.) Molempien tutkimusten tulokset painottavat sidosryhmien välistä yhteistyötä ja rannikko- ja merialueiden erityispiirteitä.

Tutkimukseni teoreettinen viitekehys pohjautuu Padinin (2012) esittämään kestävän matkailun suunnittelumalliin (Sustainable Tourism Planning Model). Mallin tarkoituksena on antaa perusta kokonaisvaltaiselle lähestymistavalle, jossa yhdistyvät kestävyiden kolme ulottuvuutta; ekologinen, taloudellinen ja sosiokulttuurinen ulottuvuus. Malli pyrkii selittämään ulottuvuuksien väliset suhteet sekä korostaa sidosryhmien tärkeyttä koko suunnitteluprosessin aikana. (Padin, 2012.) Tutkimuskohteenani on meri- ja rannikkomatkailun kestävän suunnittelun rakentuminen Varsinais-Suomessa. Päättökysymykseni on: Miten kestävä meri- ja rannikkomatkailun suunnittelu rakentuu Varsinais-Suomessa viranomaisdokumenttien perusteella? Osatutkimuskysymykseni ovat: Mikä kestävän merimatkailun suunnittelun tilanne on Varsinais-Suomessa nyt? Miten merimatkailun eri toimijuudet nimeytyvät ja roolittuvat kestävässä meri- ja rannikkomatkailun suunnittelussa? Minkälaisia toimintamalleja meri- ja rannikkomatkailun suunnitteluun liittyy Varsinais-Suomessa?

Analyysimenetelmänä tutkimuksessa toimii teoriaohjaava sisällönanalyysi. Sisällönanalyysi on laadullinen aineiston analyysimenetelmä, jolla pyritään etsimään tekstistä merkityksiä ja saamaan tutkittavasta ilmiöstä kuvaus tiivistetyssä muodossa. Sisällönanalyysin avulla aineisto järjestetään ja redusoidaan johtopäätösten tekoa varten. (Tuomi & Sarajärvi, 2008. s. 87.) Laadullisen tieteellisen tutkimuksen tarkoituksena on saada parempi ja syvempi ymmärrys tutkitusta ilmiöstä (Slevich, 2011, s.77). Teoriaohjaavassa sisällönanalyysissä teoria ohjaa ja on analyysin apuna, mutta analyysiä ei tehdä suoraan teorian perusteella. Teoria ja aikaisempi tieto toimii taustalla ajatuksien ohjaajana analyysiä tehdessä. Sisällönanalyysi antaa mahdollisuuden analysoida laajojakin tekstiaineistoja, kuten viranomaisasiakirjoja. (Tuomi & Sarajärvi, 2008. s.87.)

Aineistoni koostuu seitsemästä eri asiakirjasta, jotka ohjaavat meri- ja rannikkoalueiden käyttöä sekä matkailun kehitystä Varsinais-Suomen alueella. Asiakirjat ovat kansallisen, maakunnallisen ja alueellisen tason strategioita ja suunnitelmia. Kaikki asiakirjat ovat voimassa olevia asiakirjoja. Kansalliset asiakirjat käsittelevät Suomen merialueiden, rannikon sekä saariston kehittämistä, kun taas maakunta- ja paikallistasolla asiakirjat käsittelevät matkailun strategiaa ja suunnittelua.

Olen kotoisin etelärannikolta ja viettänyt paljon aikaa saaristossa koko lapsuuteni ja aikuisiän aikana. Meri on ollut paikka missä rentoutua ja pitää hauskaa. Se on myös tarjonnut paljon ihmetystä ja ihastusta kaikkina vuodenaikoina. Viimevuosina on joutunut huomaamaan meressä tapahtuvia negatiivisia muutoksia, kuten sinilevän yleistyminen ja sen entistä nopeampi ilmaantuminen. Tiedon janoni aihetta kohtaan heräsi jo kandidaatin tutkielmaa tehdessäni. Halusin selvittää, miten Itämeren tila on otettu huomioon matkailun suunnittelussa. Tutkimuksessa selvisi, että meren tila ja matkailun vaikutuksia siihen, otetaan huomioon maakuntaohjelmissa hyvinkin vaihtelevasti, vaikka merimatkailu nähtiin suurena kasvualueena.

Tutkimukseni on osa FIT ME! (Foreign Individual Travelers' hospitality and Mobility Ecosystem) Co -innovation yhteishanketta. Hankkeessa selvitetään muun muassa mitkä ovat multisektoraalisen matkailuliikkumisen ekosysteemin kehittämisen keskeiset tekijät. Yhtenä pilottialueena hankkeessa toimii Turun seutu ja saaristo, jonka myötä tutkimukseni rajaus on Varsinais-Suomen alue. Pro Gradu tutkielmani tarjoaa hankkeelle tietoa meri- ja rannikkomatkailun kestävästä suunnittelusta ja sen rakentumisesta Varsinais-Suomessa.

Seuraavaksi siirryn avaamaan meri- ja rannikkomatkailua terminä, sen erityispiirteitä ja suunnittelua Suomessa. Tämän jälkeen luvussa kolme avaan matkailun kestävyyttä ja siihen liittyvää keskustelua. Teorialuvuissa käsittelen matkailun eri sidosryhmiä ja Padinin (2012) kestävän matkailun suunnittelumallia. Neljäs luku keskittyy metodologiaan, tutkijan paikantamiseen, aineistoon sekä aineiston analyysimenetelmään. Tämän jälkeiset luvut käsittelevät tutkimuksen tuloksia. Viimeisenä lukuna on yhteenveto, missä pohdin tutkimuksen tuloksien vaikuttavuutta niin matkailututkimuksen kentällä kuin laajemmin yhteiskunnassa. Lopuksi arvioin tutkimuksen mahdollisia rajoitteita ja jatkotutkimusideoita.

2. MERI- JA RANNIKKOMATKAILU

2.1 Meri- ja rannikkomatkailu empiirisenä kohteena

Meri- ja rannikkomatkailu on yksi suurimmista ja vanhimista matkailun muodoista ja tämä korostuu varsinkin Etelä-Euroopan maissa, missä matkailu sijoittuu lähes täysin rannikolle. Niin hotellit ja aktiviteetit kuin paikallinen elämäkin ovat usein sijoittuneet lähelle rantaviivaa, mikä luo kovan paineen rannikkojen ekosysteemeille. (Papageorgiou, 2016. s. 47) Matkailu meri- ja rannikkoalueilla jatkaa kasvamistaan ja on yksi maailman nopeiten kasvavista matkailun segmenteistä (Dimitrovski ym., 2021. s. 1). Ilmastonmuutoksen myötä matkailun ja muun ihmisen toiminnan kuormittavuus tulee kasvamaan Itämerellä. Ennustetaan, että ilmastonmuutoksesta aiheutuva lämpeneminen lisää entisestään rannikko- ja merimatkailun suosiota. (SYKE, 2018.) Meriympäristö ei kuitenkaan vastaanota lämpenemistä yhtä hyvin.

Yksi isoimmista muutoksista Itämeressä on meren lämpötilan nousu ja sitä myöten lajikoostumuksen muutos ja jääpeitteen epävarmuus. Talvella veden lämpötila nousee pohjois- ja itäosissa ja kesäisin taas meren eteläosissa. Viileään sopeutuneet lajit todennäköisesti vähenevät ja eteläisimmät lajit taas lisääntyvät. Ilmaston lämpenemisen myötä, on huomattu, että useammat lintulajit palaavat aikaisemmin keväällä Suomeen ja toisaalta taas talvehtivia lintuja esiintyy aina vain pohjoisempana. (Ilmasto-opas, 2019.) Välillisesti vaikuttavat muutokset, kuten meren pinnan nousu ja suolapitoisuuden lasku vaikuttavat enemmän Itämereen. Suolapulssit Atlantilta ovat tärkeitä Itämerelle, koska muita suolaveden lähteitä ei juurikaan ole. Ennen 1970-lukua suolapulssseja kulkeutui Itämerelle vuosittain. Sitten niitä on ilmennyt vain noin kerran kymmenessä vuodessa, tämän vuoksi suolapitoisuus on laskenut merkittävästi ja vaikuttaa suolaisemmassa vedessä viihtyvien lajien selviytymiseen. (Vuorinen, 2017, s.18–19.) Suolaveteen sopeutuneiden lajien elinympäristö kutistuu ja niin myös Itämeren monimuotoisuus. (Ilmasto-opas, 2019.) Sateiden lisääntyessä ja jääpeitteen pienentyessä, runsastuu makean veden valuma Itämereen, varsinkin pohjoisosissa, missä jokien virtaaminen voimistuu. (Vuorinen, 2017, s. 18). Suolapulssien väheneminen voi mahdollisesti johtua siitä, että mitä enemmän Itämereen valuu ja sataa vettä, sitä enemmän sitä valuu Tanskan salmen kautta Atlantiin, mikä taas estää päinvastaisen liikkeen Atlantilta Itämereen. (Ilmasto-opas, 2019.) Ilmastonmuutoksen aiheuttamista vaikutuksista Itämereen tulevaisuudessa ei olla täysin varmoja, vaikka muutoksia meren tilassa on jo huomattu. (Meier, 2015.) Helmikuussa 2022

havaittiin, että fosforipitoisuus Itämerellä on korkeampi kuin koskaan. Korkeimmat luvut olivat Suomenlahdella ja Perämerellä mittaushistorian korkeimpia sekä Selkämerellä poikkeuksellisen korkeita. Korkea fosforipitoisuus edesauttaa sinilevän kukintaa ja yleistymistä entisestään. (SYKE, 2022.)

Vuonna 1974 perustettiin Itämeren suojelukomissio (HELCOM). Komission perustivat Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelusopimuksen allekirjoittaneet hallitukset Helsingissä. Allekirjoittaneet osapuolet ovat kaikki Itämerta ympäröivät valtiot sekä Euroopan Unioni ja ovat sitoutuneet noudattamaan periaatteita ja velvoitteita Itämeren suojeluun liittyen. Komissio kulkee myös nimellä 'Helsinki Commission'. HELCOM tuottaa tutkimustietoa Itämeren tilasta, raportteja ja suosituksia toimintatavoista, valvoo standardien toteutumista ja toimii koordinoivana tahona katastrofitilanteissa. Komission sihteeristö sijaitsee Helsingissä. (HELCOM.) Baltic Earth on kansainvälinen tutkijaverkosto, joka tutkii Itämeren tilaa ja pyrkii ratkaisemaan siihen liittyviä ongelmia ja tarjoamaan mahdollisimman relevanttia tutkimustietoa meren tilasta, jotta päätöksiä voitaisiin tehdä tietoon perustuen. He tuottavat myös raportteja ilmastonmuutoksen vaikutuksista Itämeren tilaan. (Baltic Earth, 2017.) Itämerta on yritetty suojella jo puolen vuosisadan ajan ja veden laadun heikkenemiseen herättiin ensimmäistä kertaa jo 1800-luvun lopussa. Suuria edistysaskelia ei ole kuitenkaan nähty, mikä voi johtua meren tilaan vaikuttavien tekijöiden kompleksisuudesta. Esimerkiksi maatalouden vaikutukset Itämeren heikkoon tilaan ovat merkittävät, mutta alan muutos ekologisesti kestävämpään suuntaan ei ole yksiselitteinen asia. (Räsänen, Tynkkynen, Heikkonen, 2020. s. 63–65.)

Matkailusta, joka tapahtuu merialueilla tai meren läheisyydessä käytetään usein termejä *merimatkailu* ja *rannikkomatkailu*. Niitä on jokseenkin vaikea erotella toisistaan, sillä molemmat liittyvät toimintaan vedessä tai sen äärellä. Merimatkailu käsitetään matkailuna, joka on täysin sidottua mereen ja on siitä riippuvaista. Kriteerinä esitetään myös kotipaikalta lähteminen ollakseen aktiivisesti meren kanssa tekemisissä. (Papageorgiou, 2016. s. 45.) Toisaalta katsotaan, että merimatkailu sisältää myös maalla mahdollisesti tapahtuvan palvelun ja varusteiden valmistamisen (ECORYS, 2013. s. 7). Merimatkailu sisältää monia eri aktiviteetteja, kuten risteilyt ja purjehduksen, mutta myös muut vesiurheilun muodot, kuten merieläinsafarit ja retket merellisiin kansallispuistoihin (Papageorgiou, 2016. s. 45). Ero merimatkailun ja rannikkomatkailun välillä on Hallin (2001) mukaan se, että rannikkomatkailu tapahtuu rannoilla tai rantavesissä, mikä voi tarkoittaa esimerkiksi uimista, auringonottoa tai

rantakävelyä, kun taas merimatkailu linkittyy vahvemmin merellä tapahtuvaan matkailuun, kuten jahtiristeilyihin (Hall, 2001. s. 602). ECORYS:n määritelmän mukaan rannikkomatkailu kattaa kaikki matkailutoimintaan liittyvät teollisuusalat ja kaiken matkailun mitä tapahtuu rannikolla (ECORYS, 2013. s.7). Meri- ja rannikkomatkailua voidaan myös erotella tai määritellä sijainnin tai alasektorien kautta, eli rannikko- ja merimatkailu tai rantaan perustuva matkailu ja veteen perustuva matkailu. Euroopan merialuesuunnittelun alustalla rannikkomatkailu määritellään kaikkena matkailuna mikä tapahtuu rannikolla. Myös aktiviteetteihin liittyvien tarvikkeiden valmistus ja valmistamiseen liittyvät teollisuuden alat katsotaan kuuluvan rannikkomatkailuun. Merimatkailu taas kattaa kaiken matkailun mikä tapahtuu merellä. (The European MSP Platform, 2021.)

Kiteytettynä meri- ja rannikkomatkailu koostuu mereen kytkeytyvistä aktiviteeteistä sisältäen rannikolla sijaitsevat tilat ja palvelut, jotka ovat oleellisia tai tarpeellisia matkailulle. Aktiviteetit voivat tapahtua niin maalla kuin merellä ja voivat olla esimerkiksi kalastusta, vesiurheilua tai pyöräilyä. Suomessa matkailijat ovat kotimaisia tai ulkomaalaisia, jotka tekevät pääsääntöisesti omatoimisia tai opastettuja matkoja saaristoon. Suurin osa matkailijoista kuitenkin vierailee saaristossa omalla veneellä. (Renfors, 2021. s. 511.) Orams (1998) pohtii merimatkailun laajuutta ja termin määritelmää, sillä moni mereen liittyvistä aktiviteeteistä ovat lopulta sidoksissa maalla tapahtuvaan toimintaan tai moni mereen sidoksissa oleva aktiviteetti tapahtuu maalta käsin. Esimerkiksi kalastaminen laiturilta tai vuorovesialtaiden tutkiskelu on suoraan linkittynyt mereen, mutta ovat kuitenkin rannikolla tapahtuvia aktiviteetteja. Hän määrittelee merimatkailun sisältävän ne virkistysaktiviteetit, mitkä vaativat matkustamista oman asuinalueen ulkopuolelle ja missä fokuksessa ja määränään on meriympäristö. Määritelmään sisältyy siis kaikki aktiviteetit rannikolla ja merellä, kunhan fokus on meriympäristössä. (Orams, 1998. s. 9–11.)

Haasteita meri- ja rannikkomatkailussa ovat kysynnän ailahtelevaisuus ja sesonkiluontoisuus, kasvava maailmanlaajuinen kilpailu, sektorin hajanaisuus, samankaltaiset tuotteet ja palvelut sekä ympäristön heikkenevään tilaan kohdistuvat paineet (Yustika & Goni, 2020. s. 517). Edellä mainitut seikat kuvaavat enemmän lämpimien vesien kohteita ja voidaankin sanoa, että kylmien vesien meri- ja rannikkokohteilla on erilaiset vahvuudet. Suomessa esimerkiksi kilpailuvaltteja ovat suora yhteys luontoon, luonnollinen ympäristö, ainutlaatuiset geologiset piirteet, maisemat ja paikalliskulttuuri (Renfors, 2021. s. 513). Meri- ja rannikkoalueet ovat Suomessa usein matkailijoiden lisäksi paikallisten käytössä ja tämä voi luoda konflikteja

rantaviivan käyttöön liittyen (Yustika & Goni, 2020. s. 517). Suomessa saaristo on monen paikallisen sekä loma-asujan aktiivisessa käytössä ja lisääntyvä matkailu näillä alueilla voi luoda ristiriitoja. Suomalaisilla on myös paikoin hyvinkin tunteellinen ja henkilökohtainen suhde luontoon (Renfors, 2021. s. 521, 524.) Meri ja rannikko ovat herkkiä ympäristöjä, varsinkin rantaviivan lähialueiden molemmiin puolin. Kun matkailua suunnitellaan näille alueille, tulisi meriympäristön erityispiirteet ottaa huomioon. Rannikkovedet ovat usein tärkeitä alueita eri lajien kannalta ja lisääntyvä matkailu näillä alueilla voi karkottaa lajit esimerkiksi pesimäalueilta. Rannikkovesien vedenlaatu voi kärsiä ihmisen roskaamisesta, runsaasta veneilystä, rannikon infrastruktuurista ja rakennuksista johtuvista päästöistä. Usein jos rannikon läheisyyteen rakennetaan, tarkoittaa se luonnon ympäristön tuhoutumista. Täytyy muistaa, että ihmisen aiheuttamat häiriöt luonnossa, vaikuttavat viime kädessä myös viihtyvyyteen ja matkailijan kokemukseen kielteisessä mielessä. (Newsome, Moore, Dowling, 2013. s. 166–168.)

Saaret ja rannikot ovat usein hyvin hauraita ympäristöltään ja pienetkin kävijämäärät voivat aiheuttaa luonnon tuhoutumista kävelyn ja tallaamisen alla. Monet rannikko- ja saarialueet ovat myös koti- ja pesimäalueita eri lajeille, mikä tulisi ottaa huomioon suunnittelussa. Lämpimän veden kohteissa merellisen matkailun vetonauloina voivat usein olla erilaiset eläimet ja luonnonihmeet, kuten koralliriutat. Kumpikaan näistä ei kuitenkaan kestä ihmisen luomaa painetta ja matkakohteen vetonaulana olemista. (Newsome ym., 2013. s. 71–75.)

2.2 Meri- ja rannikkoalueiden suunnittelu

Keskustelua matkailun kestävyydestä käydään usein kuuden eri ympäristötyypin välillä, joihin rannikkomatkailu, saarimatkailu ja merimatkailu kuuluvat. Muut ovat maaseutumatkailu, kaupunkimatkailu ja vuoristomatkailu. Kaikilla ympäristötyypeillä on omat erityispiirteensä ja tarpeensa kestävä matkailun suunnittelussa. (Swarbrooke, 1999. s.16–17.) Näiden eriävyyksien vuoksi onnistuneiksi havaitut käytänteet yhdessä paikassa, eivät välttämättä toimi toisessa paikassa (Farmaki, 2015. s. 211).

Rannikko- ja merimatkailukohteiden on otettava suunnitteluun mukaan monia eri sidosryhmiä, saavuttaakseen kestäväällä tavalla uusia ainutlaatuisia, korkean laadun ja arvon elämyksiä sekä tuotteita ja palveluita (Dimitrovski ym., 2021. s. 3). Meri- ja rannikkoalueiden kehittäminen

vaatii pitkäjänteistä työtä ja sitoutumista. Meri- ja rannikkomatkailuun yhteydessä olevilla muilla elinkeinoilla on usein intressejä, jotka ovat ristiriidassa matkailun kanssa. Näitä intressejä on hallittava avoimella ja tasapuolisella sääntelyllä. Tämä on välttämätöntä, jotta kestävyys olisi niin kokonaisvaltaista kuin mahdollista. Eri toimialojen intressit eivät välttämättä koskaan tule kohtaamaan ja näin myös ekologiset haasteet matkailussa tulevat aina olemaan läsnä. (Dimitrovski ym., s. 8–9.) Ymmärtämällä miten ja missä meri- ja rannikkoalueita koskeva päätöksenteko tapahtuu, voidaan näiden alueiden matkailun kehittämistä integroida paikallisyhteisöissä ja ekosysteemeissä mahdollisimman positiivisella tavalla.

3. MATKAILUN KESTÄVÄ SUUNNITTELU

3.1 Kestävyys, vastuullisuus vai molemmat?

UNWTO:n (United Nations World Tourism Organization) kestävän kehityksen määritelmä matkailussa on matkailua, joka ottaa täysin huomioon sen nykyiset ja tulevaisuuden taloudelliset, sosiaaliset ja ympäristön vaikutukset ja vastaa vierailijoiden, toimialan, ympäristön ja paikallisten yhteisöjen tarpeisiin. (UNWTO) Kestävyydestä konseptina on alettu puhumaan jo 1960-luvulla, matkailussa siitä alettiin puhumaan tosin vasta 1980-luvulla. Keskustelu siirtyi pikkuhiljaa kokonaisvaltaisemmaksi ja matkailun jako kestävään ja ei kestävään vaihtui pyrkimykseksi kehittää kaikkea matkailua kestäväksi. Matkailun kestävää suunnittelua pitäisi katsoa laajana kokonaisuutena ja projektina, jolla ei ole loppua. (Cooper, 2012. s. 120) Saarinen (2021) on esittänyt kritiikkiä UNWTO:n kestävän kehityksen määritelmää kohtaan. Hänen mukaansa viittaus siihen, että kestävän kehityksen tulee ottaa huomioon toimialan tarpeet, ei sovi kestävän kehityksen kanssa yhteen, vaan on luonut keskustelun siitä, miten matkailua voisi kasvattaa tai lisätä mahdollisimman kestävästi, kun sen kestävän kehityksen mukaan ei tulisi kasvaa. (Saarinen, 2021. s. 3.) Miller ja Twining-Ward (2005) näkee prosessin niin, että kestävä matkailu kehittyy mukautuen yhteiskuntaan ja sen erityispiirteisiin ja eri ympäristöihin. (Miller & Twining-Ward, 2005.) Kestävyys jaetaan eri osa-alueisiin, joita ovat sosiokulttuurinen tai sosiaalinen, kulttuurinen, ekologinen, taloudellinen sekä poliittinen kestävyys. Poliittisen kestävyuden nähdään olevan vaikuttava tekijä kaikkien muiden osa-alueiden taustalla eikä sitä aina erotella osa-alueena. Veijola, Ilola ja Edelheim esittävät viisiasteisen vastuullisuuden, missä poliittinen ulottuvuus on yksi viidestä ulottuvuudesta, poiketen tavasta liittää kestävään matkailuun vain kolme ulottuvuutta, ekologinen, sosiokulttuurinen ja taloudellinen. (Veijola, Ilola & Edelheim, 2013. s. 21–22.)

Taloudellinen kestävyys tarkoittaa esimerkiksi matkailuyritysten taloudellista kestävyyttä ja alan kykyä työllistää ja tuoda tuloja yhteisöihin pitkällä aikavälillä. Tällä voi olla suuret vaikutukset paikallisyhteisöön ja väestörakenteeseen. Sosiokulttuurinen kestävyys tarkoittaa matkailun hyötyjen tasaista ja reilua jakautumista, paikallisväestön elämänlaadun ja ihmisoikeuksien kunnioittamista. (Cooper, 2012. s. 121.) Paikallisyhteisöjen kulttuurin autenttisuus ja kunnioittaminen ovat sosiokulttuurisen kestävyuden kulmakiviä. Kulttuurien

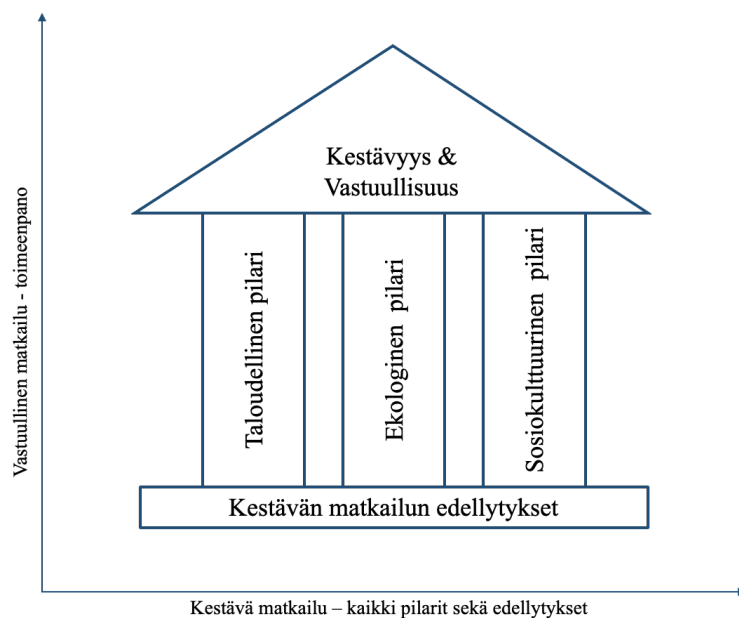
monimuotoisuutta ja arvoja tulisi säilyttää. Matkailun avulla voidaankin edistää monikulttuurista ymmärrystä ja suvaitsevuutta. (Padin, 2012. s. 512.) Ekologinen kestävyys pitää sisällään luonnonvarojen kestävä käytön ja niiden suojelemisen. Ympäristön kantokyvyn huomioiminen matkailun suunnittelussa on ekologisen kestävyuden edellytyksiä. (Cooper, 2012. s. 121.)

Matkailun suunnittelussa ympäristön ja sen monimuotoisuuden säilyttäminen ovat avainasemassa (Padin, 2012. s. 512). Kaikki nämä osa-alueet ovat jatkuvan muutoksen alaisina ja siksi myös kestävyys on suhteellinen käsite, eikä ehdoton tosiasia (Pigram & Wahab, 1997. s. 279). Vaikka poliittisen kestävyuden sanotaan olevan vaikuttava tekijä muiden osa-alueiden taustalla, ei siitä usein puhuta muuta kuin epäsuorasti toimenpiteiden tai vastuutahojen muodossa. Matkailun suunnittelua ja päätöksentekoa ohjaavat kuitenkin poliittiset elimet. Scheyvens (2011) mukaan meidän tulisi kiinnittää enemmän huomiota valtasuhteisiin ja matkailun poliittisiin kysymyksiin. Valtiot antavat matkailun kehittämiselle raamit ja määrittelevät tavallaan matkailun roolin yhteiskunnassa. Riippuen valtiosta, voi se antaa vastuuta matkailun kehittämisestä yhteisöille tai pitää vallan itsellään. (Scheyvens, 2011. s. 148–149.) Poliittinen kestävyys tarkoittaa matkailusta saatavien hyötyjen jakautumista tasaisesti yhteiskunnassa, heikommassa asemassa olevien sidosryhmien huomioimista matkailuun liittyvissä asioissa ja matkailun oikeudenmukaisuutta. (Veijola ym., 2013. s. 23).

Kestävyys ei siis ole yksiselitteinen käsite. Se esiintyy monessa eri asiayhteydessä ja on laajasti käytetty eri osapuolten, kuten esimerkiksi matkailuyritysten ja poliittisten tahojen toimesta. Kestävyyttä käytetään korulauseissa niin yritysten, poliitikkojen kuin matkailijoidenkin osalta. Vaarana on, että kestävyys jää trendikkääksi sanaksi, jolla voidaan oikeuttaa kuluttamista ja helpottaa matkailijoiden omatuntoa. Kestävyys voidaan käsittää monella eri tavalla ja juuri se onkin haasteellista. Tämän takia käsite saa myös osakseen kritiikkiä. (Mowforth & Munt, 2003. s. 80.) Yrityksmaailmassa yleisemmin käytetty termi on vastuullisuus. Termiä käytetään osoittamaan yritysten toimia kestävä kehityksen eteen ja toisaalta myös yksittäisen kuluttajan vastuuta tehdä vastuullisia valintoja. Vastuullisuus on myös kuitenkin saanut kritiikkiä ja kuten kestävyys, niin myös vastuullisuutta on käytetty korulauseissa ja yrityksen vihreän imagon tavoittelussa. (Saarinen, 2021. s.10.)

Kestävyys ja vastuullisuus eivät kuitenkaan ole synonyymeja toisillensa vaan painottavat samoja asioita, mutta eri tavalla. (Mihalic, 2016. s.465; Saarinen, 2021.) Koska kestävyys ei

ole aina niin selkeä käsitteenä, voi olla vaikeaa hahmottaa mitä sen saavuttamiseksi tulisi tehdä. Vastuullisuus matkailussa nähdään keinona sekä vastuun ottamista, jotta matkailu olisi kestävämpää tulevaisuudessa. Vastuullisia tekoja ja toimintatapoja tarvitaan itse matkakohteissa, missä matkailu tapahtuu ja sitä, että niin matkailija kuin esimerkiksi yrittäjä, tunnistavat niitä kestävyiden osa-alueita, missä he voivat vaikuttaa ja toimia vastuullisemmin. Kuten kestävässä matkailussa, niin myös vastuullisessa matkailussa tulisi kaikkien ottaa vastuuta, jotta kestävyys voitaisiin saavuttaa. (Goodwin, 2011. s. 30–31.) Saarisen mukaan vastuullisuudella on individualistisempi lähestymistapa kuin kestävyydellä. Hän tarkoittaa, että kestävä kehityksen ideologiana on luoda muutos institutionaalsiin rakenteisiin ylittävät markkina ja yksilölliset vastuut. (Saarinen, 2021. s. 8.) Goodwinin (2011) mukaan vastuullisuus matkailussa koostuu tekojen seurauksien vastuunkantamisesta ja vastuuseen asettamisesta ja kyvystä ja edellytyksistä tehdä vastuullisia valintoja. Hän esittää termin *respons-ability* mikä tarkoittaa edellytyksiä sekä tilaisuutta kestävien toimintatapojen eteenpäinviemisessä ja ennen kaikkea viedä matkailua kestävämpään suuntaan tekojen kautta. Ihminen, joka käyttäytyy näin omaa empatiakykyä ja ymmärtää miksi vastuulliset teot ovat tärkeitä. (Goodwin, 2011. s. 33–34.) Kuviossa 1. on havainnollistettu vastuullisuuden ja kestävyiden suhde. Mihalic ehdottaa näiden kahden käsitteen yhdistämistä yhdeksi sanaksi, *responsustable*. (Mihalic, 2016. s. 469.)



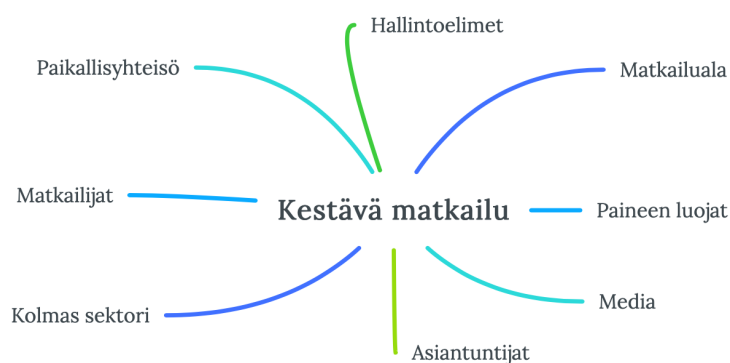
Kuvio 1. Kestävyiden ja vastuullisuuden yhteys (*responsustable*) Mihalic (2016) mukaillen

Kuviossa 1. yhdistyvät kestävyiden konsepti ja vastuulliset teot. Tarkoituksena on ymmärtää paremmin, miten kestävyttä voidaan toteuttaa käytännössä. Yhdistämällä nämä kaksi käsitettä

saadaan kokonaisvaltaisempi käsite, joka kuvastaisi akateemista ja käytännön keskustelua ja toimintaa, mitä kutsutaan vastuulliseksi matkailuksi ja perustuu kestäväan kehitykseen. (Mihalic, 2016.) Kestävällä ja vastuullisella matkailulla on loppujen lopuksi sama tavoite, matkailun kielteisten vaikutusten minimoiminen. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että ne voitaisiin rinnastaa toisiinsa. Kuten Mihalicin, niin myös Saarisen mukaan kumpikaan ei voisi olla olemassa ilman toista. Vastuullisuus on tärkeä tekijä ja osa kohti matkailun kestäväan kehityksen hallintaa ja sen kehitystä, sillä ilman vastuullisia matkailijoita ja yrityksiä on kestäväa matkailua mahdotonta saavuttaa käytännössä ja teoriassa. (Saarinen, 2021. s. 9–10.)

3.2 Kestävän matkailun eri sidosryhmät

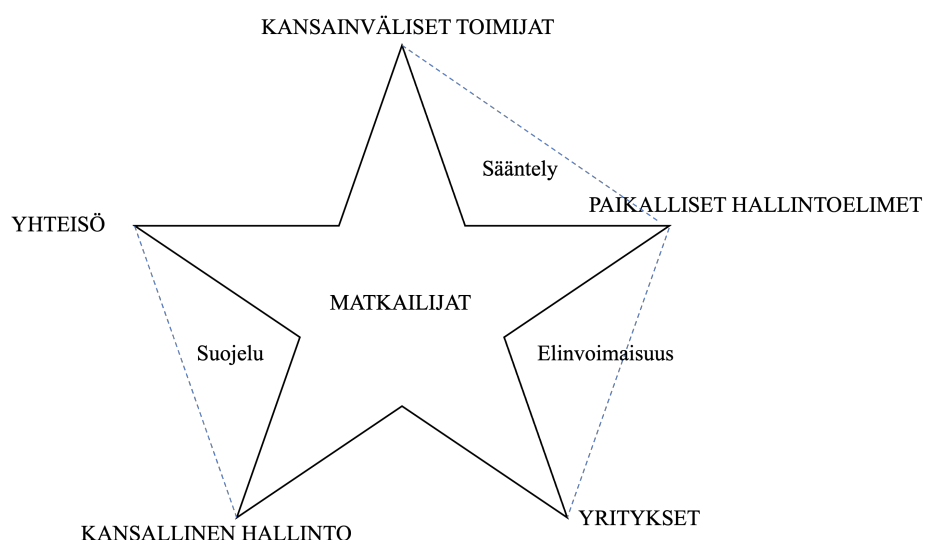
Matkailuun liittyy monia erilaisia sidosryhmiä, jotka tulee huomioida kestäväan matkailun suunnittelussa. Swarbrooke esittää mallin, jonka avulla voi nähdä keskeisimmät sidosryhmät kestävässä matkailussa. Kuvio 2. demonstroi kuinka laaja rintama sidosryhmiä on mukana rakentamassa kestäväa matkailua. Voi olla vaikea sovittaa yhteen monien eri sidosryhmien intressit ja käsitykset siitä, mitä kestävä matkailu on ja miten se saavutetaan. (Swarbrooke, 1999. s. 16–17.) Kestävän kehityksen periaatteiden toimeenpano käytännössä vaatii johdonmukaisuutta kansallisella, alueellisella ja paikallisella tasolla (Morrison & Lynch, 2007, Farmakin, 2015, s.198 mukaan; Ruhanen, 2013). Swarbrooke kuvailee esittämiensä sidosryhmien roolia kestävässä matkailussa, mutta niiden dynaamisuus ja verkostoituminen keskenään nimenomaan suunnittelun kannalta jää vähäisemmäksi. Pitää myös huomata, että yksi henkilö voi edustaa useampaa sidosryhmää, sama henkilö voi olla esimerkiksi paikallinen, yrittäjä ja kunnanvaltuutettu.



Kuvio 2. Avainsidosryhmät kestävässä matkailussa Swarbrookea (1999) mukaillen

Roxas, Rivera ja Gutierrez ovat kehittäneet viisiosaisen matkailun sidosryhmäviitekehiksen (kuvio 3), jossa sidosryhmien yhteistyötä ja vuorovaikutusta korostetaan. Viitekehys perustuu Björkin (2000) viitekehikseen ekoturisimin keskeisistä toimijoista sekä Buhalin ja Fletcherin (1995) dynaamiseen pyörään matkailun sidosryhmistä (Dynamic Wheel of Tourism Stakeholders). Viisi sidosryhmää mallissa ovat kansainväliset toimijat, kansallinen hallinto, paikalliset hallintoelimet, yritykset ja yhteisöt. Näiden toimijoiden keskellä mallissa ovat matkailijat. Sidosryhmät on aseteltu tähtimuodostelmaan, ikään kuin demonstroimaan eri sidosryhmien suhteiden kompleksisuutta. (Roxas, Rivera & Gutierrez, 2020. s. 391.) Yhdistämällä Swarbrookin esittämät sidosryhmät ja Roxas ynnä muiden sidosryhmäviitekehiksen voidaan matkailun eri sidosryhmät ottaa huomioon ja samalla tunnistaa suunnittelun kannalta tärkeät verkostot ja toimijat.

Mallissa sidosryhmät muodostavat kolme vastuualuetta, joiden kautta ne voivat kehittää matkailua kestävästi, ne ovat elinvoimaisuus, suojelu ja sääntely. Eri sidosryhmät vastaavat yhdessä näistä vastuualueista, jotta matkailua voitaisiin suunnitella kestävästi. Kansainväliset toimijat, kansallinen hallinto ja paikalliset hallintoelimet säätelevät yhdessä matkailua ja siihen liittyviä päätöksiä. Suojelusta vastaavat paikalliset hallintoelimet, kansallinen hallinto sekä yhteisö ja elinvoimaisuudesta yritykset, paikalliset hallintoelimet sekä yhteisö. (Roxas ym., 2020. s. 392–394.)



Kuvio 3. Roxasin ym. viisiosainen matkailun sidosryhmäviitekehys. (Roxas ym., 2020.)

Hallintoelimiä ovat julkisen sektorin organisaatiot, jotka hoitavat matkailuasioita EU-, valtakunnan-, maakunta- tai paikallistasolla. Julkisella sektorilla on merkittävä rooli matkailun kestävässä kehittämisessä monen eri vaikuttamisen keinon kautta. Julkinen sektori voi eri hallinnon tasoilla säädellä matkailua esimerkiksi lakien, maankäytön ja rahoituksen avulla. Se nähdään myös tahona, joka voi kehittää matkailua pitkällä tähtäimellä ja tehdä toimenpiteitä koko sektorin hyväksi. (Swarbrooke, 1999. s. 87–88.) Kestävän matkailun edistäminen ei kuitenkaan ole eri tason hallintoelimien ainoa tehtävä tai välttämättä pääintressi. Matkailun kehittämisen taustalla on usein taloudellinen intressi ja näin ekologiset arvot voivat jäädä kasvun jalkoihin ja synnyttää ristiriitoja. Paikallishallinnolla, kuten kunnilla on kuitenkin tärkeä rooli kestävän matkailun kehittämisessä. (Ruhanen, 2013. s. 82–83.) Roxas ym. mallissa (kuva 3) hallintoelimet ovat eroteltuna toisistaan ja niiden eri tasojen yhteistyön merkitystä on korostettu (Roxas ym., 2020).

Yrityksillä on keskeinen rooli kestävien toimien toimeenpanossa. Niiden ymmärrys kestävydestä ja sitoutuneisuuden taso voi kuitenkin vaihdella suurestikin. Pieni paikallinen matkailuyrittäjä voi esimerkiksi tuntea suurempaa velvoitetta kestävän toiminnan edistämiseen kuin suurempi ketjuyritys. (Swarbrooke, 1999. s. 20.) Matkailuala ei yksinään pysty kestävän matkailun saavuttamiseen eri asioiden johdosta. Yksi ongelma on yhteisen ymmärryksen puute siitä, mihin kestävyydellä pyritään ja mitä kestävyys on. Matkailuyrityksissä kannattavuus on tärkeää ja voi usein mennä muiden kestävyiden osa-alueiden edelle esimerkiksi, jos matkailijat eivät ole valmiita maksamaan kalliimmasta kestävästä matkailupalvelusta. Voi myös olla, että yrityksissä ei ole tarpeeksi tietotaitoa asian suhteen ja nähdään, että vastuu kestävän matkailun kehittämiseksi on pääasiassa julkisella sektorilla. On kuitenkin selvää, että yritysten tulee olla mukana kestävän matkailun kehittämisessä vastuullisilla toimilla. (Swarbrooke, 1999. s. 110.) Matkailuyritykset ja muut matkailuun liittyvät yritykset, tarjoavat palvelut, joita matkailijat käyttävät ja tuovat niillä elinvoimaa alueille (Roxas ym., 2020. s. 392).

Yritykset ja hallintoelimet ovat usein yhteydessä paikallisyhteisöön. Paikallisyhteisön ja ympäristön suojeleminen ja vaaliminen ovat sosiaalisen ja kulttuurisen kestävyiden perusta. Paikallisyhteisön ja matkailuyritysten välillä voi syntyä erimielisyyksiä ja myös paikallisyhteisön sisällä voi olla monia eri intressejä, vähemmistöjä ja käsittää myös matkailualalla työskentelevät ihmiset. (Swarbrooke, 1999. s. 123–124.) Osallistamista on tutkittu matkailututkimuksessa paljon (Byrd, 2007; Gohori & Merwe, 2021; Hall, 2008). Osallistaminen edesauttaa matkailun hyväksyttävyyttä ja vähentää matkailun kielteisiä

vaikutuksia. Paikallisyhteisöä voidaan osallistaa eri mittasuhteissa ja erilaisin vaikutuksin. On eri asia kuullaanko paikallisten ajatuksia, koska täytyy vai onko heillä oikeasti mahdollisuus vaikuttaa suunnittelun lopputulokseen ja prosessiin. (Shafieisabet & Haratifard, 2020.) Kestävän kehityksen edellytyksenä on paikallisten sidosryhmien osallistaminen (Shafieisabet & Haratifard, 2020; Padin, 2012).

Osallistamisessa voi kuitenkin ilmetä myös ongelmia. Vähemmistöjen ääni voi jäädä kuulumattomiin ja suunnitteluprosessit voivat venyä, myös eri intressit paikallisväestön sisällä voivat luoda enemmän ristiriitoja. (Swarbrooke, 1999. s. 126–128.) Suomessa paikallisilla on oikeus osallistua maankäytön suunnitteluprosessiin ja niin vakituiset kuin vapaa-ajan asukkaat saavat ilmaista mielipiteensä. Suomen saaristoa kehittäessä on huomattu suomalaisten vahva suhde luontoon ja tunteeseen, että luonto kuuluu meille kaikille. Tämä on puolestaan vaikeuttanut matkailun kehittämistä saaristossa. (Renfors, 2021. s. 521.) Paikallisyhteisö on tärkeä sidosryhmä matkailun suunnittelussa ja yhteisöt on syytä ottaa mukaan suunnitteluun. Heidän tulisi pystyä vaikuttamaan siihen, millaista matkailua alueella harjoitetaan. (Roxas ym., 2020. s. 393.)

Matkailijalle on olemassa monia eri vinkkejä ja ohjeita, miten käyttäytyä vastuullisesti matkakohteessa ja jopa sitä valittaessa, jotta matkailu olisi kestävä. Joskus matkailija saa osakseen paikallisten paheksuntaa ja joskus matkailija nähdään ongelmana kohteissa, missä matkailijamäärät ovat ylittäneet kohteen kantokyvyn. On totta, että matkailijalla on vastuunsa ja pystyy valinnoillaan edistämään kestävä matkailua. Swarbrooke korostaa kuitenkin, että matkailijalla on myös oikeuksia, eikä vastuuta voi sysätä täysin matkailijalle. (Swarbrooke, 1999. s. 142–143.) Matkailija on asetettu Roxasin ynnä muiden mallissa keskelle, sillä he ajattelevat, että matkailija eli kuluttaja, ohjaa valinnoillaan sitä millaisia matkailutuotteita ja palveluita heille tarjotaan. Matkailijat ovat entistäkin tietoisempia kestävyteen liittyvistä epäkohdista ja voivat vaatia alaa muuttumaan ja osallistuvat entistä enemmän yhteiskunnalliseen keskusteluun ja suojeluun. (Roxas ym., 2020. s. 393.)

Muita sidosryhmiä, joilla on rooli kestävässä matkailussa ovat kolmas sektori, erilaiset ryhmät, jotka luovat painetta kestävyys edistämiseksi, media ja erilaiset asiantuntijatahot. Kolmas sektori koostuu esimerkiksi valtiosta riippumattomista organisaatioista kehitysmaissa ja eri säätiöistä ja ympäristöhyväntekeväisyysjärjestöistä. Reilun matkailun yhdistys on esimerkki tällaisesta organisaatiosta. Paineen luojilla tarkoitetaan eri organisaatioita tai järjestöjä, jotka

ajavat ja valvovat työntekijöiden oikeuksia, ihmisoikeuksia ja eläinten ja ympäristön oikeuksia. Ne operoivat usein matkailun ulkopuolella, mutta vaikuttavat toimillaan kestävän matkailun kehittämiseen. (Swarbrooke, 1999. s. 17, 115) Alueilla on myös matkailun edunvalvonnasta vastaavia yhdistyksiä, joiden tehtävänä on ajaa matkailuyrityksien yhteisiä etuja, edistää yhteistyötä ja parantaa toimintaedellytyksiä. Yhdistyksillä on myös tärkeä rooli vuoropuhelun rakentajana eri sektorien välillä. Ne osallistuvat myös usein alueen matkailun yhteiskehittämiseen. (Business Finland, 2019b. s. 30) Eri organisaatioiden asiantuntijoilla on rooli matkailun kestävässä kehityksessä. Tutkijat tuovat uutta tietoa matkailusta ilmiönä ja tietoa, jota tarvitaan kestävämmän matkailun tavoittelussa. Toisaalta asiantuntijat voivat olla myös kaupallisten yritysten konsultteja.

Medialla on vaikutus matkailukäyttäytymisen muovaamisessa ja kestävän matkailun tietoisuuden kasvattamisessa. Kestämättömät matkailukäytänteet ja kielteinen näkyvyys mediassa voi ohjata matkailuyrityksiä ja toimintoja kestävämpään suuntaan. (Swarbrooke, 1999. s. 135–136.) Sosiaalinen media ja ihmisten jakama sisältö eri kanavissa on vaikuttanut matkakohteiden imagoon ja myös luonut tunnettavuutta uusille kohteille. Vaikuttajat esimerkiksi Instagramissa, ovat pystyneet sisällöllään vaikuttamaan ihmisten käyttäytymiseen ja matkakohteen valintaan. Vaikuttajat voidaan myös nähdä puolueettomana tahona ja heihin uskotaan enemmän kuin itse kohteen markkinointimateriaaliin. Heillä on myös mahdollisuus vaikuttaa tietoisuuteen kestävästä matkailusta. (Palazzo, Vollero, Vitale & Siano, 2021. s. 3.)

Sidosryhmiä on siis laaja kirjo ja ne liittyvät kaikki toisiinsa tavalla tai toisella. Tulen käyttämään Roxasin ym. ja Swarbrooken sidosryhmämalleja analyysini tukena vastatakseni mm. kysymykseen, miten eri sidosryhmät nimeytyvät ja roolittuvat kestävässä meri- ja rannikkomatkailun suunnittelussa ja mitä toimintamalleja ne muodostavat?

3.3 Suunnittelun ja kehittämisen suhde

Matkailun suunnittelussa tulee yhteensovittaa eri sidosryhmien vaihtelevat intressit keskenään. Tämä tarkoittaa käytännössä paikallisyhteisön, eri elinkeinojen ja luonnonsuojelun tarpeita. Myös matkailijoiden toiveet suunnittelussa tulisi kytkeä suunnitteluun. Kestävyyden tavoittelu ja toimintaperiaatteet ovat oleellisia asioita matkailun suunnittelussa, sillä matkailun jatkuvuus ja menestys riippuu hyvin paljon kulttuuri- ja luonnonympäristön säilymisestä. Näiden arvojen

ja ympäristöjen tuhoutuessa, myös matkailukohteen elämä kääntyy laskuun. (Tyrväinen, 2017. s. 95.) Suomessa meri- ja rannikkomatkailu on riippuvaista Itämeren hyvästä tilasta.

Matkailun suunnittelusta ja kehittämisestä puhutaan usein samassa kontekstissa ja ne omaavat pitkän tutkimusperinteen pyrkiessä ymmärtää matkailun vaikutuksia, hallintaa, julkista politiikkaa ja kestävyyttä. Suunnittelu ja kehittäminen ymmärretään kuitenkin eri tavalla eri viitekehyksissä ja ovat jatkuvan muutoksen alaisina. (Saarinen, Rogerson, Hall, 2017. s. 308.) Vaikka selkeyttä näiden termien tarkasta määritelmästä ei ole, on ne kuitenkin tunnistettu tärkeiksi akateemisen tutkimuksen kentällä (Hall, 2000). Kehitys tarkoittaa laadullista parantamista, mikä ei siis välttämättä viittaa määrälliseen kasvuun. Kehitys konkreettisena prosessina sekä diskurssina vaikuttavat matkailun suunnitteluun. (Saarinen ym., 2017. s. 308.) Matkailu kehittyisi myös itsestään ilman sen kummempia toimenpiteitä tai suunnittelua, eikä aina positiiviseen suuntaan ja tämän takia tarvitaan suunnittelua.

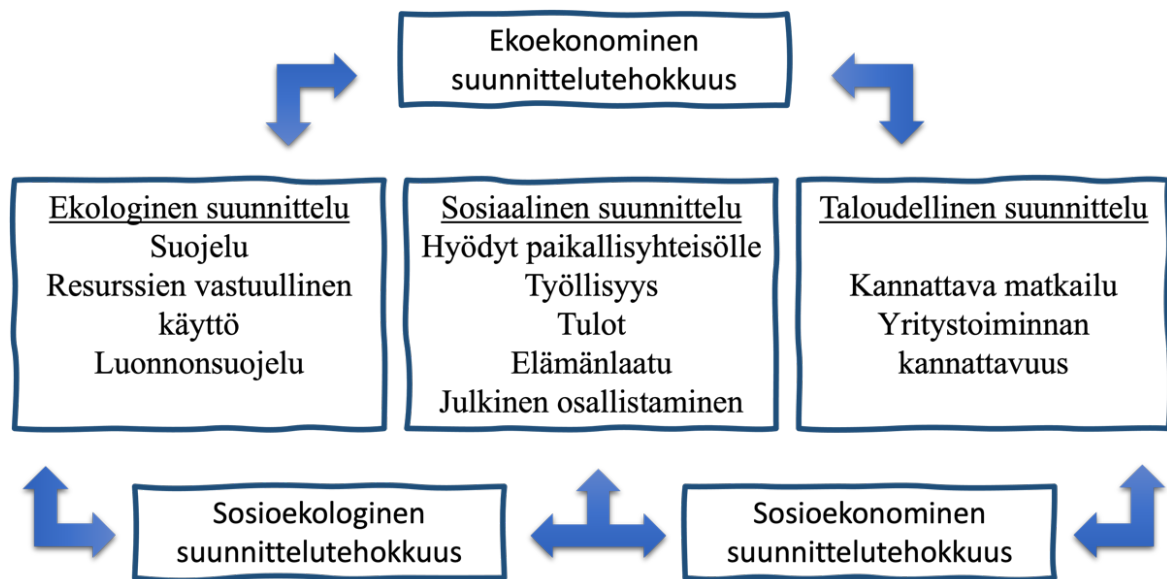
Matkailun suunnittelun avulla voidaan hallita sen kehitystä ja saavuttaa kehittämisen tavoitteita. (Chao-zhi & Xiao-tao, 2017.) Suunnittelu on kokonaisuudessaan tulevaisuuteen suuntautuva ja strateginen päätöstentekoprosessi, joka pyrkii ohjaamaan ihmisen toimintaa haluttuun ja yhteisesti sovittuun suuntaan. Hall (2000) on ehdottanut kestävän matkailun suunnittelun perinnettä, jossa pyritään kokonaisvaltaisesti ja progressiivisesti integroimaan sosiokulttuuriset, ekologiset ja ekonomiset arvot matkailun kehitykseen. (Saarinen ym., 2017. s. 308–309.) Kun luontomatkailua suunnitellaan tai matkailua, joka rakentuu tai on riippuvainen luonnon tarjoamasta ympäristöstä, tulisi suunnittelun lähtökohtana olla luonto. Luonto tulisi nähdä osana suunnittelua eikä ainoastaan ympäristönä, missä matkailua suunnitellaan. Suunnittelun tulisi ottaa huomioon luonnon resurssit, jotta suunnittelu olisi kestävä, sillä ne ovat oleellinen osa matkailun kehitystä. Näin suojellaan tärkeitä ekologisia toimintoja, biodiversiteettiä ja kulttuuriperintöä. Tätä kautta myös arvostetaan ja säilytetään paikallisyhteisön sosiokulttuurista autenttisuutta ja perintöä. Säilyttämällä luonnon ympäristöä ja takaamalla luonnonvarojen kestävää käyttöä varmistetaan myös taloudellinen kestävyys ja mahdollistaa tasaisen liiketoiminnan. (Newsome, Moore, Dowling, 2013. s. 32–33.)

4. PADININ KESTÄVÄN MATKAILUN SUUNNITTELUMALLI

Padinin (2012) kestävä matkailun suunnittelumallin (Sustainable Tourism Planning Model) tarkoituksena on olla kokonaisvaltainen lähestymistapa, jossa yhdistyvät kestävyiden ulottuvuuksista kolme: ekologinen, taloudellinen ja sosiaalinen. Mallissa sosiaalinen ulottuvuus määritellään sisältävän myös kulttuuriset aspektit, kuten paikalliskulttuurin, arvojen vaalimisen ja autenttisuuden. (Padin, 2012. s. 512.)

Kestävyiden eri ulottuvuuksia tai osa-alueita käsitellään usein erillään toisistaan, vaikka kestävä suunnittelu vaatisi kaikkien ulottuvuuksien tarkastelua yhtenä kokonaisuutena (Veijola & Kyyrö, 2020). Padinin malli pyrkii selittämään ulottuvuuksien väliset suhteet sekä korostamaan sidosryhmien tärkeyttä koko suunnitteluprosessin aikana. Sidosryhmänä tässä mallissa nähdään paikallisväestö. Ellei näitä sidosryhmiä osallisteta jokaisen osa-alueen kohdalla, ei prosessia voida pitää kestävä. (Padin, 2012. s. 512.) Paikalliset tuovat suunnitteluprosessiin myös tuntemusta kulttuurista ja sille herkistä alueista ja ominaisuuksista (Soini & Dessein, 2016). Sekä julkisen että yksityisen sektorin tahot tulisi myös olla yhteydessä jokaisen osa-alueen kanssa. Kestävä matkailun suunnittelumallin tarkoituksena on kolmen yllä mainitun ulottuvuuden integroiminen toisiinsa. (Padin, 2012. s. 512.) Wightin (1997) ajatusmallin mukaan kestävä matkailun eri osa-alueet tulisivat olla integroituneita toisiinsa, eikä toisen osa-alueen kustannuksella tulisi edistää toista osa-aluetta. Tähän ajatukseen pohjautuen Murphy & Price esittävät mallin, jolla on yhtäläisyyksiä Padinin mallin kanssa ja korostaa myös yhteyksiä eri kestävyiden osa-alueiden välillä ja miten niiden tulisi nivoutua yhteen ja ottaa huomioon keskinäiset ristiriidat, jotta matkailu voisi olla kestävä. (Murphy & Price, 2005. s. 174–175. mukaan)

Jokainen ulottuvuus on siis jollain tapaa riippuvainen muista ulottuvuuksista. Mallissa nämä yhteydet ovat osoitettu nuolilla ulottuvuuksien välillä. Jokaisella yhteydellä on tarkoitus ja ne muodostavat kokonaisuuden, jolla on merkitystä kestävä matkailun toteutumisessa (kuviot 4). Sosioekonomisen (socio-economic), ekoekonomisen (eco-economic) ja sosioekologisen (socio-ecological) suunnittelutehokkuuden (planning efficiency) täytyy kaikkien olla kestävällä pohjalla, jotta matkailun kestävyys voisi toteutua. (Padin, 2012. s. 512–513.)



Kuvio 4. Kestävän matkailun suunnittelumalli Padin (2012) mukaan.

Taloudellisen ja sosiaalisen ulottuvuuden yhteys, eli *sosioekonominen suunnittelutehokkuus* kuvailee vastavuoroisuutta ja tasapainoa sosiaalisen ja taloudellisen suunnittelun välillä. Yhteys merkitsee tasapainoa sosiaalisten ja taloudellisten resurssien ja toimintojen välillä kestävän matkailun suunnittelussa. Näitä kaikkia tulisi synkronoida keskenään. Valtion vastuu tarjota raamit tuotanto- ja kulutusmalleille ja toimintaympäristö yhteiskunnalle, on esimerkki sosioekonomisesta yhteydestä. Valtio voi toiminnallaan säädellä ja ohjata matkailun kehitystä ja sitä mihin resursseja ohjataan sekä mahdollistaa pitkäjänteistä kehitystä vaalikausien yli. Meri- ja rannikkomatkailun kestävyyttä voisi esimerkiksi ohjata rakentamista rannikkoalueilla säätelemällä rakennusstandardeja. Lisäksi erilaisen infrastruktuurin liittäminen, joka hyödyntää myös matkailua, jo rakennusvaiheessa luo taloudellista hyötyä molemmille osa-alueille. Sosioekonominen suunnittelutehokkuus on siis yhteiskunnan taloudellisten etujen yhdistämistä suunnitteluprosessin aikana. (Padin, 2012. s. 513.)

Ekotaloudellinen suunnittelutehokkuus kuvailee yhteyttä ekologisen ja taloudellisen suunnittelun välillä ja kuvailee niiden välisten suunnitteluprosessien ja resurssien tasapainoa kestävän matkailun suunnittelussa. Kestävän matkailun tavoittelussa kaikkien sidosryhmien tulee olla mukana prosessissa. On tärkeää, että sidosryhmät pystyvät näkemään taloudellisten ja ekologisten seikkojen yhteensovittamisen mahdollisena. Yritysten tai muiden taloudellista hyötyä matkailusta hakevien tahojen, jotka omaavat ja mainostavat kestäviä arvoja, tulisi myös tukea resurssien järkevää käyttöä ja niiden suojelemista. Myös kulttuuristen arvojen

säilyttäminen on erittäin tärkeää. Jos sidosryhmät ja toimijat luovat kollektiivisesti kulttuurin arvojen pohjalta ja ovat sitoutuneita niihin, tulee taloudellinen kannattavuus riippumaan toiminnan kestävyys tasosta. Käytännössä tämä tarkoittaa siis kuluttajien vaatimuksia ja niin yrityksillä ja muilla toimijoilla ei ole muuta mahdollisuutta kuin tehdä kompromisseja ja välttää esimerkiksi merialueiden epäkestävää käyttöä. Valtion rooli ja johtajuus tässäkin asiassa on merkittävä, sillä he voivat kehittämällä erilaisilla vaatimustasoja ja välineitä kestävyys edistämiseksi. (Padin, 2012. s. 514.) Oletetaan, että kasvava ympäristötietoisuus kuluttajien ja laajemmin yhteiskunnassa, johtaisi suurempaan kysyntään vastuullisista matkailutuotteista ja -palveluista (Saarinen, 2021. s. 7).

Sosioekologinen suunnittelutehokkuus yhdistää sosiaalisen ja ekologisen suunnittelun ja ottaa huomioon näiden kahden ulottuvuuden tasapainon ja muutosten suhteen toisiinsa. Tasapaino sosiaalisten ja ekologisten resurssien välillä on merkittävä asia kestävä matkailun suunnittelussa. Tämän yhteys mallissa merkitsee sosiaalisten toimijoiden merkitystä suunnittelussa, mutta myös yhteistyöverkostojen merkitystä sidosryhmien välillä välineenä parantaa ekologista ja sosiaalista kehitystä. Mallin mukaan kaikkien toimijoiden ja sidosryhmien tulee olla verkostoituneita toistensa kanssa. Suunnitteluprosessin sidosryhmät tulisi kuitenkin ensin tiedostaa, jotka voivat olla niin julkisen kuin yksityisenkin sektorin toimijoita tai paikallisia toimijoita kuten kulttuuriset ja ympäristöyhdistykset. Sosioekologinen suunnittelutehokkuus onkin yhteistyötä ja sidosryhmien välinen yhteys laajalla rintamalla ja monien eri asioiden yhteydessä. Matkailussa tällainen verkosto koostuu erilaisista toimijoista ja organisaatioista, jotka hallinnoivat matkailukohteita. Yhteistyöverkosto voi koostua kaikista eri tahoista, jotka osoittavat mielenkiintoa tai liittyvät jollain tavalla matkailun suunnitteluun. (Padin, 2012. s. 514–516.) Luonnon, jonka voidaan tässä nähdä merkitsevän ekologista aspektia ja kulttuurin, jonka voidaan nähdä merkitsevän sosiaalista aspektia, suhde merkitsee ihmisen suhdetta luontoon. Luonto ei ole tässä tapauksessa pelkästään jotain fyysistä ja toimintaympäristö ihmiselle. Kulttuurin ja luonnon suhde on ihmisen luoma suhde luontoon, miten se määritellään, käsitetään ja koetaan. Luonto ja kulttuuri ovat siis sidoksissa toisiinsa. (Soini & Dessein, 2016. s. 6.)

Mallin tarkoituksena on selittää kestävyys ulottuvuuksien välistä suhdetta ja niiden integroimista toistensa välillä, jotta matkailua voisi kehittää kestävästi niin sosiaalisesti, ekologisesti kuin taloudellisesti ja että se olisi hyödyllinen matkakohteiden hallinnassa ja kehittämisessä. Jokaisen osa-alueen sidosryhmien tulee olla yhteistyössä toistensa kanssa ja

näin varmistaa, että kaikki toimivat yhteisen tavoitteen eteen. Näin varmistetaan myös toimenpiteiden pitkäjänteisyys ja pysyvä vaikutus. (Padin, 2012. s. 512, 516)

Padinin malli perustuu siis sosiaaliseen, taloudelliseen ja ekologiseen kestävyYTEEN, eikä ota kaikkia osa-alueita huomioon kuten esimerkiksi Veijola ym. (2013) viisiasteisessa vastuullisuuden mallissaan. Kulttuurinen kestävyys on sisällytetty sosiaaliseen ulottuvuuteen, mutta jää pelkästään mainitsemisen tasolle, vaikka se ansaitsisi olla mukana omana ulottuvuutena. Soini ja Dessein (2016) tuovat esiin kulttuurin ja kestävyYden välistä suhdetta ja millä eri tasoilla kulttuuri voi olla mukana kestävyyskeskustelussa. Heidän mukaansa, jos kulttuuria ei mainita, on se kuin sitä ei olisikaan. (Soini & Dessein, 2016.) Kulttuurin ulottuvuus korostuu meri- ja rannikkomatkailla, sillä suomalaisten suhde mereen on syvä ja rannikoiden sekä saarten rikas kulttuurien kirjo ja monimuotoisuus ovat erittäin arvokkaita niin kansallisesti kuin paikallisestikin. Meri on ollut osa ihmisten elämää historian saatossa elinkeinoelämän kautta eri muodoissa ja nykypäivänä enenemissä määrin pakopaikkana arjesta virkistykseen muodossa. (Kouri, Räsänen, Tynkkynen, 2020. s. 8.)

Ekologisen, sosiaalisen ja taloudellisen ulottuvuuden rinnalle mallissa (kuvio 4) olisi siis sopivaa tuoda myös kulttuurinen ulottuvuus. Kulttuuri omana niin sanottuna pilarina kestävyYden osa-alueiden joukossa tarkoittaisi kulttuurisen pääoman säilyttämistä, suojelemista ja ylläpitämistä seuraaville sukupolville, kuten eri taiteen muodot, perintökohteet, tieto ja kulttuurinen monimuotoisuus. (Soini & Dessein, 2016. s. 3.) Maa- ja metsätalousministeriön Saaristo- ja vesistöalueiden valtakunnallisessa kehittämisohjelmassa saaristoa halutaan kehittää matkailun avulla, joka taas pohjautuu ainutlaatuihin kulttuurimaisemaan, rakennettuun kulttuuriympäristöön ja elämäntapaan. Todetaan, että juuri erityinen kulttuuri tekee alueista elinvoimaisen ja luo edellytyksiä hyvälle elinkeinoelämälle. (Maa- ja metsätalousministeriö, 2020.) Kulttuurisen kestävyYden arvioimiseen ja mittaamiseen ei ole kuitenkaan vielä olemassa toimintamalleja, mikä vaikeuttaa kulttuuriympäristöissä kestävä matkailun suunnittelua (Veijola & Kyyrö, 2020. s. 110).

Saariston ja rannikon vetovoima perustuu kulttuurisiin arvoihin ja niiden siteeseen meren ja muun luonnon kanssa (Renfors, 2021. s. 514). Tässä tapauksessa kulttuuri voidaan nähdä tärkeämpänä kuin vain pilarina, resurssina ja kulttuuriarvojen säilyttämisenä. Kulttuurista tulee näin väline tai edellytys kehittämiselle ja kehittymiselle, kuten matkailulle tässä tapauksessa. Kulttuuristen kohteiden merkitys laajenee ja niillä on merkitystä niin itsessään kulttuurisesti kuin välineenäkin. Kulttuurimaisema voi olla sekä historiallisesti että maisemallisesti arvokas,

mutta myös arvokas ihmisille paikan identiteetin luomisessa ja esimerkiksi taloudellisten hyötyjen tuojana matkailun muodossa. (Soini & Dessein, 2016. s. 6.) Meri- ja rannikkomatkailun suunnittelussa kulttuuri tulisi siis nähdä ei vain osana, mutta edellytyksenä kestäväyhdelle. Soinin ja Desseinin (2016) mukaan ehdotan Padinin mallin tueksi kulttuurin ulottuvuuden, joka ohjaa toimintaa muiden kestävyuden ulottuvuuksien ja niiden yhteyksien taustalla.

Malli ei anna konkreettisia toimenpiteitä kestävän matkailun suunnittelulle, vaan toimii pikemminkin ajattelumallina, siitä miten kestävyyttä ja sen osa-alueita tulisi katsoa yhtenä kokonaisuutena eikä erillään toisistaan sekä pyrkii selittämään osa-alueiden yhteyksiä toisiinsa. Integroimalla Padinin ajatusmallin ja esimerkiksi Hallin (2001) esittämät välineet tai työkalut kestävän meri- ja rannikkomatkailun suunnitteluun, voitaisiin suunnittelua katsoa konkreettisemmin. Näiden välineiden avulla voidaan siis kehittää matkailua kestävästi meri- ja rannikkoalueilla missä matkailu on pääkeino alueellisten kehitystavoitteiden saavuttamiseksi. Työkaluja ovat sääntelyvälineet (*regulatory instruments*), vapaaehtoiset välineet (*voluntary instruments*), julkisten varojen käyttö (*expenditure*), taloudelliset kannustimet (*financial incentives*) ja passiivisuus (*non-intervention*). (Hall, 2001. s. 610–613.)

Sääntelyvälineet ovat sääntelyjä ja lupia ja lisensoijia, joilla on oikeusperusta ja vaativat valvontaa. Nämä voivat olla esimerkiksi veneiden ankkuroinnin rajoittamista ympäristövaikutusten pienentämiseksi tietyllä alueella. Vapaaehtoiset välineet tarkoittavat toimia, jotka eivät vaadi merkittävää julkisten varojen käyttöä vaan esimerkiksi vapaaehtoisorganisaatioiden ja muut organisaatiot, jotka tekevät töitä kestävän kehityksen tai merien ja rannikkojen puolesta. Valtio voi esimerkiksi tukea näitä tahoja tekemässään työssä. Toimena voi myös olla tiedotusohjelmien kehittämistä, joita voidaan käyttää paikallisten tai matkailijoiden valistamiseen hyvistä käytänteistä meren suojelun kannalta. Julkisia varoja käyttämällä voidaan taas esimerkiksi perustaa merellisiä suojelualueita tai kansallispuistoja, edistää infrastruktuuria, rahoittaa hankkeita, markkinointia tai kehittää indikaattoreita. Taloudellisilla kannustimilla voidaan ohjata yrityksiä ja matkailijoita käyttämään tiettyjä palveluita tai ohjata käyttämään tiettyjä meri- ja rannikkoalueita. Kannustimien avulla voidaan myös suojella perintökohteita, mutta myös veroilla ja maksuilla voidaan rajoittaa toimintaa herkillä alueilla, esimerkiksi päästöverojen avulla. Viidentenä toimena passiivisuus tarkoittaa sitä, että valtio tarkoituksella jättäytyy alueellisesta kehittämisestä pois. (Hall, 2001. s. 610–613.)

Näitä toimenpiteiden kirjoja voi soveltaa jokaiseen kohteeseen juuri sille kohteelle parhaalla tavalla. Paremmalla ymmärryksellä miten ja missä meri- ja rannikkomatkailua suunnitellaan, missä meri- ja rannikkomatkailua koskevat päätökset tehdään, voidaan rannikkoyhteisöjä kokonaisuudessaan integroida paremmin matkailun kehittämiseen ja välttää negatiivisia vaikutuksia. (Hall, 2001. s. 613.)

5. VIRANOMAISIASIAKIRJOJEN TEORIAOHJAAVA SISÄLLÖNANALYYSI

Analyysimenetelmänä tutkimuksessa toimii teoriaohjaava sisällönanalyysi. Sisällönanalyysi on laadullinen aineiston analyysimenetelmä, jolla pyritään etsimään tekstistä merkityksiä ja saamaan tutkittavasta ilmiöstä kuvaus tiivistetyssä muodossa. Sisällönanalyysin avulla aineisto järjestetään ja redusoidaan johtopäätösten tekoa varten. (Tuomi & Sarajärvi, 2008. s. 87.) Laadullisen tieteellisen tutkimuksen tarkoituksena on saada parempi ja syvempi ymmärrys tutkitusta ilmiöstä (Slevich, 2011. s. 77). Teoriaohjaavassa sisällönanalyysissä teoria ohjaa ja on analyysin apuna, mutta analyysiä ei tehdä suoraan teorian perusteella. Teoria ja aikaisempi tieto toimii taustalla ajatuksien ohjaajana analyysiä tehdessä. Aiempi tieto kulkee analyysin mukana, mutta tarkoituksena ei ole testata teoriaa, vaan käyttää sitä analyysin apuna. Sisällönanalyysi antaa mahdollisuuden analysoida laajojakin tekstiaineistoja, kuten viranomaisasiakirjoja. (Tuomi & Sarajärvi, 2008. s. 81,87.)

5.1 Viranomaisasiakirjat aineistona

Aineistoni koostuu seitsemästä eri asiakirjasta, jotka ohjaavat meri- ja rannikkoalueiden käyttöä sekä matkailun kehitystä Varsinais-Suomen alueella. Asiakirjat ovat kansallisen, maakunnallisen ja paikallisen tason strategioita ja suunnitelmia. Kaikki asiakirjat ovat voimassa olevia asiakirjoja. Kansalliset asiakirjat käsittelevät Suomen merialueiden, rannikon sekä saariston kehittämistä, kun taas maakunta- ja paikallistasolla asiakirjat käsittelevät matkailun strategista kehittämistä ja suunnittelua. Aineistoa on kuvattu taulukossa 1., josta löytyy myös asiakirjojen julkaisutaho. Tarkempi aineistoluettelo löytyy liitteestä 1. Kaikki asiakirjat ovat julkisia asiakirjoja ja kaikkien saatavilla ja nähtävissä internetistä. Olen valinnut analysoitavaksi kansallisen, maakunnallisen ja paikallisen tason asiakirjoja, jotta saisin mahdollisimman kokonaisvaltaisen kuvan meri- ja rannikkomatkailun suunnittelusta. Suunnitellessa matkailua paikallisella tasolla, tulisi ottaa huomioon maakunnan ja kansallisen tason tavoitteet ja painopisteet. Näiden lisäksi tulisi huomioida muita matkailulle tärkeitä eri tasojen strategioita ja suunnitelmia. (Björk, s. 143.)

Suomen matkailustrategia ei valikoitunut osaksi aineistoa, sillä en kokenut sen antavan lisäarvoa Varsinais-Suomen alueen ja tutkimuskysymysten näkökulmasta. Suomen

matkailustrategian linjaukset otetaan kuitenkin analyysissä huomioon taustatietona ja tunnistetaan esimerkiksi Saaristo yhtenä Visit Finlandin suuralueista, joita halutaan erityisesti markkinoida ja kehittää. Voidaan olettaa, että alueelliset strategiat seuraavat Suomen matkailustrategiassa asetettuja tavoitteita.

Viranomaisasiakirjoja analysoidessa on tärkeä ottaa huomioon asiakirjojen tarkoitus sekä laatijat. Kaikki asiakirjat ovat osa niiden laatimien organisaatioiden tai instituutioiden toimintaa ja omaavat tietyn käyttötarkoituksen. (Ronkainen, Pehkonen, Lindblom-Ylänne & Paavilainen, 2011. s. 111.) Asiakirjoissa on yleensä taustaluku, jossa on mainittu strategian tai ohjelman tekijät ja sen tekoon osallistettut tahot. Turun matkailun MasterPlanissa (TMM) kerrotaan, että suunnitelmaa on työstetty yhteistyössä alueen matkailuyritysten- ja toimijoiden kanssa ja se pohjautuu vahvasti tutkimus- ja tilastotietoihin ja haastatteluihin (TMM, s. 3). Myös Paraisten kaupungin matkailustrategian (PKM) tuottamiseen ovat osallistuneet matkailuyritykset ja kaupungin eri sidosryhmät. Strategiatyötä johti suunnitteluyritys Flowhouse Oy (PKM, s. 2). Niin ikään Varsinais-Suomen matkailun tiekarttaa (VSMT) on ollut toteuttamassa Flowhouse Oy, tällä kertaa Varsinais-Suomen liiton sekä matkailun sihteeristön ohjauksessa. Näkemyksiä työhön ovat antaneet matkailuyrittäjät, alueorganisaatiot, kunnat, koulutus- ja tutkimuslaitokset ja matkailun kehittämisorganisaatiot. (VSMT, s. 4.) Nämä ovat piirteitä tekstissä, joilla pyritään vahvistamaan dokumentin legitimitettä ja merkityksellisyyttä (Hakkarainen & Tuulentie, 2008. s. 5).

Kansallisen tason asiakirjoja ohjaavat lait enemmän kuin esimerkiksi paikallisen tason asiakirjoja. Suomen ensimmäinen merialuesuunnitelma on toteutettu kahdeksan rannikkomaakunnan toimesta yhdessä ympäristöministeriön kanssa ja se astui voimaan vuonna 2021. Työn koordinoinnista vastasi Varsinais-Suomen liitto. (merialuesuunnittelu.fi)

Merialuesuunnittelu perustuu Maankäyttö- ja rakennuslakiin (132/1999), joka määrittää suunnittelun tarkoituksen, mikä on edistää luonnonvarojen kestäväää käyttöä, merialueen eri käyttömuotojen kestäväää kasvua ja kehitystä, sekä meriympäristön hyvän tilan saavuttamista. Lisäksi lain 67§ mukaan merialuesuunnittelussa on huomioitava eri käyttömuotojen tarpeita ja pyrkiä sovittaa niitä yhteen. Suomen merialuesuunnitelma koostuu kolmesta eri suunnitelmasta, jotka on jaettu alueiden mukaan, Suomenlahti, Saaristomeri ja Selkämeren eteläosa sekä Pohjoinen selkämeri. Tämän tutkimuksen aineistossa on mukana ainoastaan Saaristomeri ja Selkämeren eteläosa, sillä se ulottuu Varsinais-Suomen rannikolle ja saaristoon. Suunnitelmaa ovat toteuttaneet Varsinais-Suomen ja Satakunnan liitto. (merialuesuunnittelu.fi)

Suomen rannikkostrategia (SR) pohjautuu Euroopan parlamentin ja neuvoston antama rannikkoalueiden yhdenmätyn käytön ja hoidon toteuttamisen suositukseen (13/2002/EY). Saaristo- ja vesistöalueiden valtakunnallinen kehittämisohjelma (SVK) on Maa- ja metsätalousministeriön julkaisema asiakirja, jonka tekijänä on Saaristoasiain neuvottelukunta. Ohjelman kerrotaan olevan tehty yhteistyössä saaristo- ja vesistöalueiden toimijoiden kanssa ja saaristolaisten ääntä kuunnellen. Suomen Itämeren alueen strategiassa (SIS) on otettu huomioon sidosryhmien kirjalliset lausunnot.

Taulukko 1. Aineiston kuvaus

Asiakirjatyyppi	Julkaisija	Kuvaus
Toimintaa ohjaava Suomen merialuesuunnitelma 2030 – Saaristomeri ja Selkämeren eteläosa	Ympäristöministeriö, Varsinais-Suomen liitto ja Satakuntaliitto	Suomen aluevedet ja talousvyöhykkeen kattava, maankäyttö- ja rakennuslain mukainen merialuesuunnitelma – Saaristomeri ja Selkämeren eteläosan alueet
Strategia Kestävästi rannikolla Suomen rannikkostrategia	Ympäristöministeriö	Valtakunnallinen rannikon kehittämistä ohjaava asiakirja
Strategia Valtioneuvoston periaatepäätös Suomen Itämeren alueen strategiasta	Valtioneuvoston kanslia	Valtakunnallinen Itämeren alueen kehittämissuunnitelma
Kehittämishjelma Ihmisten saaristo – Saaristo- ja vesistöalueiden valtakunnallinen kehittämissuunnitelma vuosille 2020-2023	Maa- ja metsätalousministeriö	Valtakunnallinen saaristo- ja vesistöalueiden kehittämistä ohjaava asiakirja
Strategia Yhdessä kestävä kasvua ja osaamista 2.0 Varsinais-Suomen matkailuelinkeinon kehittämisen tiekartta vuosille 2021–2027	Varsinais-Suomen Liitto	Varsinais-Suomen alueen matkailun kehittämissuunnitelma
Strategia Paraisten kaupungin matkailustrategia 2021-2025	Paraisten kaupunki	Paraisten matkailun kehittämistä ohjaava asiakirja
Master Plan Turun matkailun MasterPlan	Turku Business Region	Turun matkailun kehittämistä ohjaava dokumentti

5.2 Analyysin kulku

Aloitin analyysin järjestelemällä aineistoa ja tutustumalla siihen perusteellisesti. Ensin luin asiakirjat läpi muutamaan otteeseen, siten että aineisto tuli itselleni tutuksi. Tämän jälkeen rajasin aineistosta pois kaiken sellaisen, mikä ei ole oleellista tutkimukseni kannalta. Lähdeluettelot, kuvailulehdet ja kuvat jäivät analyysini ulkopuolelle. Kun olin rajannut aineistosta pois osiot, mitkä ovat selkeästi tutkimuskohteeni ulkopuolella siirryin pelkistämään aineistoa. Lukiessani tekstejä merkkasin tutkimuskohteelleni oleellisia lauseita tai kohtia tekstistä. Alleviivasin eri asioita tai teemoja käsittelevät kohdat eri väreillä, jotta voisin muodostaa niistä kokonaisuuksia. Luin aineistoa tutkimuskysymykseni ja teoreettinen viitekehys mielessä, mutta olin myös avoin aineistolle ja siellä esiintyville teemoille. Teemoja, joihin jaottelin aineistoa, olivat *toimijat*, *toiminnot* ja *kestävyyden eri osa-alueet*. Lisäksi niissä dokumenteissa, missä matkailun kehittäminen ei ollut päätehtävä käytin *matkailua* yhtenä teemoista.

Teoriaohjaava sisällönanalyysiin tuodaan teoria ohjaamaan lopputulosta ja perustuu näin induktiiviseen ajatteluun. Tutkija voi itse valita missä vaiheessa ottaa teorian mukaan ohjaamaan päättelyä. Toisaalta olen itse ottanut teorian mukaan ohjaamaan analyysityötäni jo aikaisessa vaiheessa, joten analyysini kallistuisi täten enemmän deduktiivisen ajattelun puolelle. (Tuomi & Sarajarvi, 2008. s. 84.) Toimijoiden ja eri toimijuuksien analysoinnin työkaluna käytin ajatuskarttaa. Ajatuskartta (Liite 3) havainnollistaa eri toimijoiden roolia meri- ja rannikkomatkailun suunnittelussa Varsinais-Suomessa ja auttaa yhteyksien löytämisessä eri toimijoiden välillä. Kuten eri toimijoiden yhteyksiä tai toimijuuksia niiden välillä, niin myös tarkastelin kestävyyden eri osa-alueiden välistä suhdetta asiakirjoissa toisiinsa. Tätä helpottaakseni, kokosin jokaisen kestävyyden osa-alueen alle niitä kuvaavia lauseita tai osia aineistosta, joita sitten tarkastelin yhdessä ja erikseen. Helpottaakseni koodausta sekä analyysin lukemista annoin koodinimet kaikille asiakirjoille. Jokaisen asiakirjan koodi löytyy liitteestä 2.

5.3 Tutkimusetiikka ja tutkijan positio

Tieteellistä tutkimusta tulee tehdä hyvän tieteellisen käytännön mukaan, jotta se olisi eettisesti hyväksyttyä, luotettavaa ja tulokset uskottavia. Näitä Tutkimuseettisen Neuvottelukunnan

laatimia käytäntöjä noudatin tutkimuksessani. Tutkimuksessa tulee käyttää tieteellisen tutkimuksen kriteerien mukaisia ja eettisesti kestäviä menetelmiä tiedonhankinnassa, tutkimus- ja arviointimenetelmissä. Tutkijan tulee myös noudattaa rehellisyyttä, tarkkuutta ja huolellisuutta koko tutkimustyön aikana, aina tulosten tallentamisesta ja esittämisestä tutkimuksen ja sen tulosten arviointiin asti. (TENK, 2012.) Laadullisessa tutkimuksessa luotettavuus syntyy avoimuudesta ja läpinäkyvyydestä. Tämä on tietenkin tärkeää kaikessa tutkimuksessa, mutta laadullisessa analyysissä kyseiset teemat korostuvat erityisesti, sillä laadullisen tutkimuksen alla on monia eri käsityksiä ja ajattelumalleja siitä, millaista tiede voi olla. Tämän takia tutkimuksen johdonmukaisuus raportoinnissa on tärkeä osa sen luotettavuutta. (Tuomi & Sarajärvi, 2018. s. 109.) Koska aineistoni koostuu julkisten tahojen julkaisemista asiakirjoista, jotka on julkaistu tahojen omilla internetsivuilla kaikille vapaasti luettaviksi, ei aineiston keruuseen liity tutkimuseettistä ongelmaa. Tutkimukseeni ei kohdistu suoraan ihmisiin, joten eettisiä ongelmia tähänkään liittyen ei pitäisi olla. (TENK, 2012.)

Oma suhteeni mereen on ohjannut minua tutkimusaiheeni pariin. Olen kotoisin rannikolta ja luonnollisesti viettänyt paljon aikaa sen rannoilla ja saaristossa. Muutokset Itämeren tilassa huonompaan suuntaan ovat herättänyt tiedon haluni aihetta kohtaan ja halua tutkia miten meri- ja rannikkoalueilla voisi matkailla mahdollisimman kestävästi. Omat kokemukseni ja suhde mereen ovat niin yhteisöllisiä kuin yksilöllisiäkin. Monet suomalaiset muodostavat mereen omanlaisen suhteen ja näkevät sen kautta muutokset meren tilassa. (Kouri ym., 2020. s. 10–11.)

Koska opiskelen matkailututkimusta ja olen töissä suunnitteluyrityksessä, on minulla tietynlainen käsitys matkailusta ja sen kestävästä suunnittelusta, mikä vaikuttaa analyysin tulkintaan. Tutkijan on hyvä tiedostaa, miten itse asettuu yhteiskuntaan ja miten oma sijoittuminen yhteiskunnassa vaikuttaa siihen, miten tulkitsee asioita. Tunnen, että jos tutkin jotain sen täytyy olla itselleni tärkeää. Tämän takia tutkimukseen syntyy tietynlainen arvolataus. Slevitchin (2011) mukaan kvalitatiiviset metodologiset perusteet nojaavat epistemologiselle olettamukselle, että tutkija voi tehdä tulkintansa vain omien arvojensa, mielenkiinnon kohteidensa ja muiden tekemien tulkintojen avulla (Slevitch, 2011, s. 77). Mielestäni tutkimuksesta tulee vain rikkaampi, kun siihen liitetään arvot, kulttuuriset vakaumukset sekä oikeiden ihmisten kokemukset ja kertomukset. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, etteikö omia ajatuksia voisi yrittää tarkastella objektiivisesti ja tunnustaa niiden mahdollinen vaikutus tutkimukseen. Tutkijan tulee olla tietoinen omista arvoistaan ja tiedostaa niiden

vaikutus tutkimukseen niin negatiivisessa kuin positiivisessakin mielessä. Arvojen ei saa antaa vaikuttaa päättelyyn, mutta niitä myös tarvitaan tärkeiden päätösten tekoon. Douglasin mukaan arvojen piilottaminen ei poista niitä, joten on parempi olla niistä rehellinen. (Douglas, 2004, s. 459–460)

Tutkimukseni on osa FIT ME! (Foreign Individual Travelers' hospitality and Mobility Ecosystem) Co -innovation yhteishanketta. Hankkeessa selvitetään muun muassa mitkä ovat multisektoraalisen matkailuliikkumisen ekosysteemin kehittämisen keskeiset tekijät. Yhtenä pilottialueena hankkeessa toimii Turun seutu ja saaristo, jonka myötä tutkimukseni rajaus on Varsinais-Suomen alue. Pro Gradu tutkielmani tarjoaa hankkeelle tietoa meri- ja rannikkomatkailun kestävästä suunnittelusta ja sen rakentumisesta Varsinais-Suomessa.

6. TOIMIJOIDEN ROOLIEN JA TOIMINTAMALLIEN RAKENTUMINEN

Aineistossa esiintyy monia eri toimijoita niin kansainvälisellä, kansallisella, alueellisella kuin paikallisellakin tasolla. Viranomaisdokumenttien tasosta riippuen esiintyvät myös eri tason toimijat eri tavoilla ja ne saavat erilaisia painoarvoja. Paikallisen tason strategioissa saa paikalliset toimijat enemmän huomiota kuin kansallisen tason asiakirjoissa, vaikka huomiotta ne eivät kuitenkaan jää niissäkään. Kaikissa aineiston dokumenteissa on kuvattu toimijoita, jotka ovat oleellisia matkailun suunnittelulle ja usein myös suunnitelman tai kehittämisen toteuttamiseksi. Aineistosta on myös havaittavissa, miten toimijat linkittyvät toisiinsa matkailun suunnittelussa. Paikallisen tason strategiat ja ohjelmat ovat yksityiskohtaisempia, sillä ne keskittyvät pienemmän alueen kehittämiseen. Aineistossa esiintyi kuitenkin vaihtelua myös paikallisella tasolla, siinä kuinka tarkasti tai pinnallisesti kehittämistä ja toimenpiteitä on kuvailtu. Suurimpia sidosryhmiä matkailun kehittämisessä Varsinais-Suomessa ovat Varsinais-Suomen liitto, alueorganisaatiot, yritykset ja liikennöitsijät sekä paikallisasukkaat ja järjestöt. Suuntaviivoja toimintaympäristön kehittämiseksi luovat valtion hallintoelimet ja Visit Finland. Muita meri- ja rannikkomatkailulle erityisiä toimijoita aineistossa olivat vierasvenesatamat, satamat, Visit Finlandin Archipelago suuralueyhteistyö, Saaristomeren biosfäärialue, Saaristoasiain neuvottelukunta, metsähallitus ja saaristoryhmät. Seuraavissa alaluvuissa siirryn purkamaan eri sidosryhmien rooleja ja yhteyksiä ja miten ne rakentuvat Varsinais-Suomessa suunnittelun eri tasoilla. Sidosryhmät ja niiden roolit ovat nähtävissä koottuna liitteessä 3.

6.1 Kansallisen ja maakunnallisen tason sidosryhmien roolit

Valtion hallintoelimet asettavat toimintaympäristön elinkeinoelämän toiminnalle, lakien, säädösten ja erilaisten asetusten avulla. Valtio tukee rannikko- ja merialueiden virkistyskäyttöä ja vastaa esimerkiksi Suomen meripolitiikasta ja meri- ja rannikkoalueiden suojelemisesta. Valtio tekee myös kansainvälistä yhteistyötä Itämeren suojelutyössä ja noudattaa EU:n meripolitiikkaa. Aineiston perusteella kansallisen tason asiakirjat antavat laajemmat suuntaviivat ja periaatteet, miten meri- ja rannikkoalueiden kehittämistä tulisi tehdä. Kaikki kansallisen tason asiakirjat tunnistavat matkailun kehittämisen mahdollisuudet Itämerellä.

Matkailulla on tärkeä ja vahvistuva rooli Itämeren alueen kasvun ja työpaikkojen luoja. Suomen vetovoimatekijöitä ovat luonto, kulttuuriympäristö, turvallisuus ja puhdas ympäristö. Näiden ylläpitämiseen ja kehittämiseen liittyy myös merkittäviä taloudellisia mahdollisuuksia sekä kansallisen että kansainvälisen matkailun alalla. (SIS, s. 24)

Muissa asiakirjoissa matkailu on suuremmassa roolissa kuin toisissa. SVK:ssa matkailun kehittäminen nähdään välineenä saariston elinvoimaisuuden kehittämisessä, kun taas SR:ssä matkailun tarpeet kehoitetaan ottamaan huomioon myös maakuntakaavoituksessa. Matkailu toimialana on siis tunnistettu kansallisen tason asiakirjoissa, mutta toisaalta myös sen kielteiset vaikutukset ympäristöön on tunnistettu.

Valtion alaiset organisaatiot kuten Metsähallitus on yksi yhteistyötaho matkailun kentässä. Metsähallitus tekee yhteistyötä yritysten, alueorganisaatioiden, kaupunkien ja maakuntien kanssa, jotka haluavat kehittää tai harjoittaa toimintaa valtion omistamilla mailla. Metsähallitus tekee myös yhteistyötä tutkimusorganisaatioiden kanssa. Metsähallitukselle kuuluu luonnonsuojelualueiden ja natura2000 alueiden hoitaminen. Muita viranomaisia mitä Itämeren alueella toimii ovat;

Saaristo- ja vesistöalueilla toimivat monet eri viranomaiset, kuten puolustusvoimat, rajavartiolaitos, poliisi, alueelliset pelastuslaitokset, liikenne-, ympäristö- ja kalatalousviranomaiset, Metsähallitus ja Museovirasto. (SVK, s. 13)

Visit Finland on yksi valtion alaisista organisaatioista. Visit Finlandilla (VF) on Varsinais-Suomen kestävän matkailun suunnittelussa isokin rooli. Niin maakunnallisen kuin paikallisenkin tason strategioissa matkailuyritysten Sustainable Travel Finland-merkki (STF-merkki) toimii yhtenä kestävyysmittarina, mutta myös toimenpiteenä kestävä matkailua suunniteltaessa. Yritysten tulee tehdä erilaisia toimenpiteitä ja kehittää toimintatapoja, jotta he voisivat saada STF-merkin. Alueorganisaatiot Varsinais-Suomessa auttavat yrityksiä saamaan merkin ja Varsinais-Suomen liitto auttaa alueorganisaatioita tiedon saamisessa. Visit Finlandilla on myös kansainvälistymiskriteerit yrityksille. Yrityksen täyttäessä kriteerit, se saa näkyvyyttä heidän myyntikanavissaan. He tarjoavat myös Menestyvä matkakohdeanalyysin alueille työkaluna suunnittelulle. Varsinais-Suomen matkailun tiekartta (VSMT) perustuu tämän analyysin tuloksiin. Voisi siis sanoa, että Visit Finland ohjaa vahvasti kestävän matkailun kehitystä Varsinais-Suomessa. VF antaa myös suosituksia ja ohjeistuksia sekä julkaisee matkailutilastoja. Varsinais-Suomessa alueorganisaatiot ja Varsinais-Suomen liitto ovat yhteyksissä VF suuralueyhteistyön saralla.

Tuetaan matkailukohteita ja yrityksiä vastuullista matkailua edistävä sertifikaatin (Sustainable Travel Finland suositusten pohjalta) hakemiseen. (VSMT s. 24)

Varsinais-Suomen liitto toimii maakunnassa matkailun koordinoijana sekä yhteistyön ja verkostojen fasilitoijana. Varsinais-Suomen liitto koordinoi matkailufoorumia, Varsinais-Suomen matkailun johtoryhmää ja matkailun teemaryhmiä. Matkailufoorumi on alusta, missä seudullinen matkailuasioden viestintä- ja ohjausryhmätyöskentely tapahtuu. Varsinais-Suomen matkailun johtoryhmän vastuulla ovat yhteinen markkinointi, kohderyhmät, viestintä ja asiakaspolut yhteistyössä alueorganisaatioiden ja yritysten kanssa. Ulkoinen saavutettavuus Varsinais-Suomeen kuuluu myös johtoryhmälle. Tämä pitää sisällään matkaketjujen ja digitalisaation kehittämisen. Yhteistyötahoja tässä ovat alueorganisaatiot ja yritykset. Johtoryhmä tuottaa myös kehitysohjelmia tai valmennuksia yrityksille. Ulkoisen saavutettavuuden myötä liitto tekee myös yhteistyötä kansallisten ja kansainvälisten liikennöitsijöiden kanssa.

Tärkeänä sidosryhmänä matkailun suunnittelussa ilmenee myös Swarbrookin (1999) mallin mukaan asiantuntijat. Varsinais-Suomen matkailun tiekarttaa on ollut toteuttamassa suunnitteluyritys yhdessä liiton ja muiden osallistettujen sidosryhmien kanssa. Kuinka iso rooli suunnitteluyrityksellä tiekartan laatimisessa on ollut, ei käy ilmi aineistosta.

Kansallisella tasolla matkailun hyödyt ja potentiaali tunnistetaan, mutta samalla peräänkuulutetaan ratkaisuja, joilla varmistetaan, että matkailusta ei koidu paineita, jotka heikentävät meriympäristön tilaa. Suomen merialuesuunnitelmassa on rajattu ja nimetty sellaiset alueet, jotka ovat nyt jo matkailukäytössä tai ovat potentiaalisia alueita matkailun kehittämiseksi. Suunnitelmassa on myös osoitettu erityisen herkäät alueet ekologisen ja kulttuuriympäristön takia. Suunnitelmassa arvioidaan, että matkailulle potentiaalisten alueiden toteutuessaan, vaikutukset tulisivat olemaan ympäristöön kuten veteen ja ilmaan sekä ilmastoon lievästi negatiiviset ja luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin negatiiviset. Ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön ne olisivat vain lievästi positiiviset. Elinkeinoelämään ja yhdyskuntarakenteeseen taas positiiviset.

Kasvavalla matkailun toimialalla saattaa olla negatiivisia vaikutuksia meriympäristöön kulutuksen, häiriöiden, jätteiden ja melutason mahdollisesti lisääntyessä. Matkailijavirtojen ohjauksella ja matkailukokonaisuuksien luomisella negatiivisia vaikutuksia voidaan vähentää. Veden osalta vaikutus on ristiriitainen, sillä puhdas vesistö voidaan nähdä keskeisenä edellytyksenä matkailu- ja virkistystoiminnan harjoittamiselle. (SM)

Merialuesuunnitelmasta voidaan tulkita, että matkailun kehittämisellä Itämeren alueella olisi negatiiviset vaikutukset luontoon ja sen ekosysteemeihin. Negatiivisia vaikutuksia voidaan vähentää, mutta ei kuitenkaan poistaa kokonaan.

Kansallisella ja maakunnallisella tasolla kestävän matkailun suunnittelu perustuu eniten sääntelyyn sekä suojeluun. Kuten Roxas ym. (2020) ehdottavat ovat kansainväliset toimijat, paikalliset hallintoelimet ja kansallinen hallinto vahvasti sääntelemässä meri- ja rannikkomatkailun suunnittelua. (Roxas ym., 2020. s. 393). Suomen Itämerenalueen strategiassa (SIS) todetaan, että merialuesuunnittelu on keino suunnitella merialueiden käyttöä kestävän kehityksen mukaan (SIS, s. 25). Merialuesuunnittelua tai ekosysteemilähestymistapaa mihin suunnitelma perustuu, ei kuitenkaan mainita Varsinais-Suomen matkailustrategiassa, vaikka V-S liitto itse on ollut mukana suunnitelman luomisessa.

SIS sisältää asiakirjana enemmän poliittisia linjauksia, määräyksiä sekä yhteistyötahoja Itämeren alueen kehittämisessä. Strategiassa kotimaiset sidosryhmät ja niiden roolit jäävät vähäisemmiksi. Asiakirjasta on kuitenkin tunnistettavissa meri- ja rannikkomatkailulle tärkeitä kansainvälisiä toimijoita, jotka vaikuttavat oleellisesti sääntelyyn yhdessä kansallisen ja paikallisen hallinnon kanssa (kts Roxas ym., 2020). Näitä tärkeitä sidosryhmiä ovat HELCOM, Euroopan unioni ja sen Itämeristrategia, Itämeren valtioiden neuvosto (CBSS), pohjoismaiden ministerineuvosto ja viranomaisyhteistyö muiden Itämerta ympäröivien maiden kanssa.

Kansallisen tason asiakirjat perustuvat siis siihen, miten Suomen meri- ja rannikkoalueita ja niihin liittyviä toimialoja tulisi kehittää. Kansallisen tason organisaatiot, kuten Visit Finland ja Metsähallitus ohjaavat matkailun suunnittelua ja kehittämistä meri- ja rannikkoalueilla vahvasti Suomessa. Varsinais-Suomen liitto koordinoi matkailun suunnittelua maakunnassa ja toimii eri matkailualueiden viestinnän ikään kuin solmukohtana. He osallistavat alueorganisaatioita, yrityksiä, järjestöjä ja oppilaitoksia matkailun suunnitteluun. Maakunnan liitossa myös luodaan toimintaympäristö matkailun kehittämiselle.

6.2 Alueorganisaatioiden ja yritysten rooli matkailun kehittämisessä

Yrittäjien vastuu matkailun suunnittelussa ja sen kehittämisessä on aineiston perusteella suuri, vaikka kehittämiseen tarjotaankin apua julkiselta sektorilta ja alueorganisaatioilta. Alueellisten

ja paikallisten strategioiden mukaan matkailuyrityksille kuuluu oman toiminnan kehittäminen, mutta myös suunnittelutyöhön osallistuminen erilaisissa työryhmissä. Yrityksiä osallistetaan suunnitteluun monella eri tavalla ja ovat suunnittelun toimenpiteiden toteuttajia ruohonjuuritasolla. Matkailuyritykset osallistuvat siis matkailun eri osa-alueiden suunnittelun työryhmiin ja projekteihin. He osallistuvat Varsinais-Suomen matkailun johtoryhmän kehitystyöhön ja kehittämisen teemaryhmiin.

Aineiston perusteella matkailuyritykset ovat tiiviimmin yhteydessä muiden yritysten ja alueorganisaatioiden kanssa, kuten Paraisissa Visit Paraisen kanssa ja Turussa Visit Turun kanssa. Eniten yhteistyötä tapahtuu markkinoinnin ja tuotekehityksen saralla. Vaikka yrityksille osoitetaan asiakirjoissa paljon vastuuta, on yleensä kehittämistehtäviin nimetty myös alueorganisaatio tai muu toimija, kenen kanssa asiaa viedään eteenpäin. Alueorganisaatiot toimivat myös linkkinä ja yhdistävänä tahona yritysten ja muiden toimijoiden välillä.

Visit Parainen toimii linkittäjänä matkailuyritysten, saaristoryhmien, kaupungin muiden toimielinten ja kolmannen sektorin välissä. (PKM, s.16)

Alueorganisaatioiden kanssa yritykset kehittävät matkailun saavutettavuutta, ympärivuotista matkailutarjontaa, erilaisia reittejä kuten pyörämatkailua, tiedolla johtamista, matkailutyön imagoa ja työvoiman saatavuutta. Monesti kestävän matkailun kehittäminen painottuu strategioissa yritysten toiminnan kehittämiseen. Yrityksiltä vaaditaan esimerkiksi STF-merkin saavuttamista. Turussa yrityksiä otetaan mukaan matkailutyön strategiaryhmään, yritysverkostoihin ja liiketoimintaekosysteemiin.

Toteutetaan matkailutyön seuranta ja perustetaan strategiaryhmä tiedonkulunvarmistamiseksi, perustetaan strategiaryhmä: edustajat kaupunkikehitysryhmästä / Visit Turusta, Turku Science Parkista, yrityksistä, Turun yliopistosta ja AMK:ista. (TMM, s.8)

Herää kysymys yritysten resursseista ja halusta osallistua laajaan matkailun kehittämistyöhön. Yritykset ovat sidosryhmä, joka aineiston perusteella on keskeinen sidosryhmä matkailun kehittämisessä, mutta myös strategioiden toimeenpanemisessa. Kestävyys ja STF-merkki nähdään paikallisen tason asiakirjoissa kilpailuvalttina, mikä viittaa siihen, että uskotaan matkailijoiden pistävän entistä enemmän painoarvoa kestävyydelle, vastuullisesti tuotetuille matkailupalveluille ja tuotteille. Voisi siis sanoa, että matkailija on tämän muutoksen keskiössä, kuten Roxas ym. (2020) mallissaan esittää. Toisaalta onko Visit Finland luonut sertifikaattia kaupalliseksi välineeksi, vai matkailun kestävyys edistämiseksi. STF-merkki voidaan myös

nähdä sääntelyvälineenä (kts Hall, 2000) Matkailuyritykset ovat siis tiivisti yhteydessä Visit Finlandiin STF-merkin myötä, mutta myös markkinoinnin suhteen. Kriteerit kansainvälistymiselle ovat myös yksi tapa sääntelylle ja matkailun digitalisaation kehittämiselle valtion haluamaan suuntaan. Yritykset on jollain tapaa saatava mukaan kestävän matkailun kehittämiseen, sillä ilman vastuullisesti toimivia yrityksiä on kestävä matkailua miltei mahdotonta saavuttaa (Saarinen, 2021. s. 9–10).

Aineistossa esiintyy myös erilaisia ja eri tasoilla operoivia matkailuyrityksiä. Esimerkiksi liikennöitsijät kuten lentoyhtiöt operoivat kansainvälisesti ja paikallisesti. Vain TMM:ssa on mainittu kansainväliset hotelli- ja elämysoperaattorit sidosryhmänä matkailun kehittämisessä. Jakamistalouden yrityksiä on mainittu laajemmin aineistossa, kuten AirBnB ja Doerz. Nämä sidosryhmät eivät kuitenkaan osallistu matkailun suunnitteluun alueella. Aiemmin keskusteltu suunnitteluyrityksen rooli Varsinais-Suomen matkailun tiekartassa osoittaa, miten erilaisia rooleja yrityksillä voi matkailun suunnittelussa olla.

6.3 Liikennöitsijät – meri- ja rannikkomatkailun mahdollistajat

Aineistossa tärkeäksi toimijaksi meri- ja rannikkomatkailussa nimeytyvät eri liikennöitsijät (kts liite 3). Voisi jopa sanoa, että saavutettavuus on yksi tärkeimmistä teemoista matkailun kehittämisessä meri- ja rannikko- sekä saaristoympäristössä. Meri- ja rannikkomatkakohteiden sisäisen ja ulkoisen saavutettavuuden tulisi olla kunnossa ja erityispiirteisiin kuuluu myös saavutettavuus merellä ja sieltä käsin maalle.

Saaristomatkailuun kuuluu erottamattomasti veneily, joten matkailukohteiden ja palvelujen on oltava helposti saavutettavia myös vesitse. Veneilyinfrastruktuurilla, satamaverkolla ja palveluverkolla tai niiden puutteella onkin merkittävä rooli arvioitaessa eri saaristoalueiden houkuttelevuutta veneily- ja matkailukohteina. (SVK, s. 38)

Ympärivuotinen saavutettavuus ilmenee tärkeänä asiana aineistossa. Sisäisen saavutettavuuden osalta painotetaan julkisen liikenteen roolia. Eri liikkumisen muotoja ovat pyöräily, lossit, yhteisalakset, lautat ja omat veneet. Liikennöitsijät ovat avainasemassa kestävän meri- ja rannikkomatkailun suunnittelussa sekä saaristoalueiden elinvoimaisuuden säilyttämisessä ja kehittämisessä. Lautta- ja yhteysalusliikennöitsijät tekevät aineiston mukaan yhteistyötä

yritysten ja kaupungin kanssa. Saavutettavuus jakautui aineistossa sisäiseen ja ulkoiseen saavutettavuuteen. Meri- ja rannikkomatkailun kannalta sisäinen saavutettavuus muodostui kuitenkin tärkeämmäksi.

Rannikon asumisen, palveluiden saavutettavuuden, elinkeinoelämän ja kulttuuriympäristöjen säilymisen kannalta toimivat yhteydet ovat keskeisessä asemassa. (SR, s. 32)

Kansallisen tason asiakirjoissa todetaan, että saavutettavuuden ja yhteyksien suunnittelussa tulee paikallisten tarpeiden lisäksi ottaa huomioon virkistyskäytön tarpeet. Alueellisen ja paikallistason asiakirjoissa todetaan, että paikallisten tarpeet tulee ottaa huomioon liikenneyhteyksien suunnittelussa. Todetaan, että paikallisliikenteessä matkailijan näkökulmaa ei ole otettu tarpeeksi huomioon. Saavutettavuuteen liittyvien kehittämisen toimenpiteisiin ei ole kuitenkaan nimetty vastuutahoiksi liikennöitsijöitä tai liikennesektorin edustajia Varsinais-Suomen matkailun tiekartassa, vaikka asiakirjassa on mainittu, että matkailu- ja liikennesektorin tulisi ottaa huomioon toistensa tarpeet. Eri liikennöitsijöitä on myös nimetty Varsinais-Suomen matkailun ekosysteemiin. (VSMT, s. 22.) Padinin mukaan kaikkien suunnitteluun liittyvien toimijoiden tulisi olla verkostoituneita toistensa kanssa. Jotta matkailu voisi olla kestävää tulisi kaikkien sidosryhmien olla mukana prosessissa. (Padin, 2012. s. 514–515.) Paraisten kaupungin matkailustrategiassa (PKM) on otettu huomioon liikennöitsijät osana kehittämistä ja toimenpiteiden toteuttamisessa.

Turun matkailun MasterPlanissa matkailun saavutettavuutta halutaan myös kehittää ja kehittämisen toimenpiteitä on esitetty lentoliikenteen, joukkoliikenteen ja saaristoliikenteen lisäämiseksi. Kaikkien saavutettavuuteen liittyvien toimenpiteiden vastuutahoksi on määritetty Visit Turku ja Turku Science Park Oy. Liikennöitsijät on mainittu sidosryhmänä ainoastaan myynnin näkökulmasta, mikä viittaa siihen, että liikennöitsijöitä ei nähdä sidosryhmänä matkailun suunnittelussa, vaikka liikenneyhteyksiä halutaan kehittää. Toisaalta aineistossa ei ilmene kenen kanssa Visit Turku ja Turku Science Park Oy asiaa suunnittelevat, vain että he ovat vastuutaho.

Suomen Itämerenalueen strategiassa (SIS) painotetaan kestävä meriliikenteen kehittämistä ja Suomen merenkulun päästövähennyksiä. Strategiassa nousee myös esiin tarve rannikon ja saariston matkaketjujen edistämisestä, jotta matkailua alueilla voisi kehittää. Suomen liikenteen päästötavoitteet tukevat kestävä matkailua. Vastuu saavutettavuuden kehittämisellä on kuitenkin maakunnalla ja kunnilla.

Rannikkoalueen liikennejärjestelmistä huolehditaan osana maakunnan ja kunnan alueiden käytön suunnittelua. (SR, s. 26)

Toinen tärkeä osa-alue kehittämisessä, joka on aineiston perusteella oleellista juuri meri- ja rannikkomatkailulle, on tieto ja yhteistyö tietoa tuottavien tahojen kanssa eri tavoilla. Oppilaitokset onkin nostettu tärkeäksi sidosryhmäksi matkailun kehittämisessä ja tietoon perustuvan suunnittelun tukena.

Luotettava, havainnollinen ja saatavilla oleva tieto on välttämätöntä rannikkoalueen asukkaiden, elinkeinoelämän ja järjestöjen yhteistyölle ja osallistumiselle (SR, s.22)

Matkailun kehittämisessä hyödynnetään alueen tutkimusyksikköjen ja niiden verkostojen tuottamaan tietoa ja ymmärrystä muuttuvasta toimintaympäristöstä. Tutkimustiedon jalkauttaminen matkailutoimijoille on keskeinen lisäarvo Varsinais-Suomen matkailuelinkeinolle. (VSMT, s.18)

Ajankohtainen tieto ja tietoon perustuva päätöksenteko kulkee läpi hallintotasojen. Tiedolla johtaminen on termi, joka toistuu ja jota korostetaan. Kestävän kehityksen lähtökohtana on tieto ja sen hyödyntäminen kehittämisessä. Tietoa tarvitaan myös meri- ja rannikkoalueiden kestävän käytön suunnittelussa.

Elinkeinojen harjoittamisen tulee perustua mahdollisimman hyvään tietoon toiminnan vaikutuksista ekosysteemeihin. (SR, s. 32)

Itämeren rannikkoalueen toimijat, viranomaiset ja sidosryhmät edistävät aktiivisesti yhteisiä tutkimus- ja kehittämishankkeita ja hyödyntävät näissä muun muassa EU:n aluekehitys- rahaston tarjoamia mahdollisuuksia. (SR, s. 52)

6.4 Paikallisyhteisöjen rooli kestävän meri- ja rannikkomatkailun suunnittelussa

Paikallisasukkaat tai yhteisöt on nimetty vaihtelevasti aineistossa. Heitä on osallistettu kaikkien asiakirjojen laatimiseen, mutta se ei tarkoita, että heitä olisi kuultu. (Shafieisabet & Haratifard, 2020). Paikallisasukkaat ovat mukana suunnittelussa osallistamisen kautta. Suunnittelua on osin myös tehty paikallisten näkökulmasta, esimerkiksi yhteyksien ja virkistymismahdollisuuksien suunnittelussa on huomioitu myös paikallisten tarpeet. Todetaan, että paikallisten tieto herkeistä alueista ja erityispiirteistä on todella tärkeää meri- ja rannikkomatkailun suunnittelulle. (kts. liite 3) Myös MAMOMI-hankkeessa esitetyssä vierailukestävyyden

kolmiomittausmallissa korostetaan paikallisten tietoa kulttuuriympäristöjen kehittämisessä (Veijola & Kyyrö, 2020. s. 111). Paikallisyhteisön näkeminen yhtenä sidosryhmänä muiden joukossa kestävässä matkailussa, on edellytys kestäväälle suunnittelulle (Padin, 2012; Roxas ym. 2020). Kansallisella tasolla paikallisten sitouttaminen ja osallistaminen suunnitteluun korostuu enemmän kuin paikallisen tason suunnittelussa.

Paikallisten rooli meri- ja rannikkomatkailun suunnittelussa vaihtelee suuresti aineistossa. Paikallistason asiakirjoissa paikalliset nähdään tahona, joka osallistetaan tai jota kuullaan suunnittelussa, mutta heidän roolistaan suunnittelussa ei puhuta mainitsemista enempää. Paraisten kaupungin matkailustrategiassa (PKM) sanotaan, että paikallisten näkökulma otetaan huomioon suunnittelun eri osa-alueilla, mutta missään ei mainita, että heitä osallistettaisiin suunnitteluun. Turun matkailun MasterPlanissa mainitaan, että osallistetaan asukkaita matkailun suunnitteluun ja että heillä on myös rooli matkailun markkinoinnissa, sosiaalisessa mediassa levittämällä kuvillaan. Kestävän matkailun suunnittelussa paikallisyhteisö pitäisi ottaa mukaan suunnitteluun koko prosessin aikana, jotta sitä voitaisiin pitää kestäväenä (Padin, 2012. s. 512). Paikallisyhteisön osallistaminen näyttäisi kuitenkin jäävän sivurooliin paikallistason asiakirjoissa.

Sosioekologinen suunnittelutehokkuus (Padin, 2012) näkyy selkeästi Saaristo- ja vesistöalueiden valtakunnallisessa kehittämisohjelmassa (SVK). Ohjelmassa otetaan huomioon paikallisväestön tarpeet, näkemykset sekä arvot. Tunnistetaan myös eri tason toimijat ja sidosryhmät, jotka osallistuvat suunnitteluprosessiin. Vaikka ohjelma ei varsinaisesti käsittele matkailun suunnittelua, on matkailu tunnistettu keskeisenä tekijänä saaristoalueiden elinvoiman ylläpitämiseen ja kehittämiseen ja näin ohjelmassa mainitut sidosryhmät sekä hallinnonalat ja tahot liittyvät olennaisesti matkailun kehittämiseen. Voidaan tulkita, kuten Roxas ym. (2020) ehdottavat, että paikallisyhteisö, yritykset ja paikalliset hallintoelimet vastaavat yhdessä saariston elinvoimaisuudesta.

Saaristo voidaan siten määritellä paikallisten mahdollisuuksien kautta monimuotoisena tilana, jonka kehittämiseen osallistuvat paikalliset toimijat ja asukkaat. Lähtökohtana on ajatus, että alueen toimijat, yritykset ja asukkaat tuntevat parhaiten paikalliset olosuhteet. (SVK, s. 35)

Myös Soini & Dessein (2016) mukaan paikalliset tuovat suunnitteluun tuntemusta paikallisista olosuhteista. Paikallisasukkaiden tai yhteisöjen rooli nähdään kansallisella tasolla arvokkaampana kuin mitä paikallisella tasolla aineiston perusteella. SVK:ssa suunnittelun

lähtökohtana on ollut saariston asukkaiden kuunteleminen, ja suuntaviivat suunnittelulle ovat muodostuneet sitä kautta. Suomen rannikkostrategiassa (SR) paikalliset nähdään myös tiedon lähteenä.

Rannikon paikalliset toimijat välittävät tietoa tietoliikenneyhteyksien tarjoamista mahdollisuuksista yritystoiminnassa sekä asukkaiden toimintaan ja päivittäiseen asiointiin liittyen. (SR s. 33)

Suomessa myös vapaa-ajan asukkailla, eli heillä, jotka eivät asu vakituisesti paikkakunnalla, mutta omistavat esimerkiksi mökin siellä, on oikeus osallistua maankäytön suunnitteluun. Renforsin (2021) mukaan Suomessa saariston matkailua kehitettäessä vapaa-ajan asukkaiden vahva suhde luontoon ja sen tuomaan rauhaan on vaikeuttanut matkailun kehittämistä saaristossa. (Renfors, 2021. s. 521.) SR:n ja SVK:n mukaan rannikkokuntien tulisikin ottaa vapaa-ajan asukkaat monipuolisesti huomioon elinvoimaisuuden kehittämisessä ja parantaa heidän mahdollisuuttansa osallistua suunnitteluprosessiin.

Aineistossa erilaiset järjestöt ja yhdistykset nimetään matkailun suunnittelussa sidosryhmäksi, ei kuitenkaan kaikissa asiakirjoissa. Itämeren alueella on kansainvälisen, kansallisen ja paikallisen tason järjestöjä ja yhdistyksiä. Paikalliset järjestöt voidaan nähdä osana paikallisyhteisöä, sillä ne ajavat paikallisen yhteisön asioita eri tahoilla. SR:ssä puhutaan asukkaiden ja järjestöjen osallistamisesta suunnitteluun. Järjestöjä osallistetaan kehittämistyössä strategiatyön yhteydessä. Järjestöjen osaamista tulisi aineiston mukaan hyödyntää kestävän matkailun suunnittelussa.

Kansalaisjärjestöjen panos Itämeriyhteistyössä ja erityisesti Itämeren suojelussa on korvaamattoman tärkeä. Ne luovat myös innovatiivisia ratkaisuja, pystyvät nopealiikkeisiin toimiin ja voivat edistää yhdessä julkisten toimijoiden kanssa yritysten liiketoimintamahdollisuuksia. (SIS s. 56)

Elinkeinojärjestöjen tehtäväksi on nimetty toimialojen kestävyys edistäminen. Yhdistyksillä on iso rooli myös Itämeren suojelussa, ja ne tarjoavat usein ohjeistusta vastuulliseen toimintaan, esimerkiksi yrityksille tai matkailijoille. He tarjoavat myös ajantasaista tietoa ja kouluttavat eri tahoja ja jakavat tietoa sidosryhmille. Kolmannella sektorilla onkin tärkeä rooli vuoropuhelun rakentajana eri sektorien välillä. Ne osallistuvat myös usein alueen matkailun yhteiskehittämiseen. (Business Finland, 2019b. s. 30). Varsinais-Suomessa kolmas sektori otetaan mukaan matkailun ekosysteemin yhteistyöverkostoon.

Viranomaisten tuki, asukkaiden ja järjestöjen osallistuminen sekä yritysten oma aktiivisuus ovat olennainen tekijä rannikkoalueen elinvoimaisuuden sekä ympäristön laadun säilyttämiseksi ja parantamiseksi niin maaseudulla kuin kaupungeissa. (SR s. 32)

Kansallisella tasolla järjestöjen ja yhdistyksien tärkeyttä ja niiden osallistamista suunnitteluun siis korostetaan, mutta maakunnallisella ja paikallisella tasolla niiden rooli jää pinnallisemmaksi. Ainoastaan Paraisten matkailustrategiassa yhdistysten roolia on kuvailtu enemmän. Ne osallistuvat ympärivuotisuuden ja reitistöjen kehittämiseen alueella.

Paikallisyhteisöjen rooli vaihtelee siis aineistossa. Paikallisten ja paikallisjärjestöjen arvostus eroaa kansallisella, maakunnallisella ja paikallistasolla. Paikallisten rooli jää vähäisimmäksi juuri paikallisella tasolla, missä heillä olisi eniten annettavaa ja missä tehdään päätöksiä heidän omasta elinympäristöstään. Paikallisilla pitäisi olla sanavaltaa ja päästä vaikuttamaan miltä matkailu heidän alueellansa näyttää tulevaisuudessa.

6.5 Suunnittelun rakentuminen Varsinais-Suomessa sidosryhmien kautta

Varsinais-Suomessa matkailun suunnittelu tapahtuu yhdessä, mutta erikseen. Varsinais-Suomen liitto suunnittelee matkailua alueorganisaatioiden, matkailuyritysten ja muiden toimijoiden kanssa. Raamit ja suuntaviivat kehittämiselle antavat Visit Finland, Metsähallitus ja muut sääntelyt ja lait. Erityisesti meri- ja rannikkomatkailua koskevaa kehitystä ohjaa Suomen merialuesuunnitelma ja meri- ja rannikkoalueita koskevat lait ja asetukset. Saariston kehittämistä ohjaa vahvasti laki saariston kehittämisestä. Paikallisjärjestöt ja oppilaitokset ohjaavat suunnittelua ajantasaisella tiedolla matkailusta ja merialueista. Alueorganisaatiot seuraavat maakunnan liiton suunnittelun linjoja, mutta vastaavat kuitenkin oman alueen kehittämisestä ja suunnittelusta. Alueorganisaatioilla voi olla omia strategiaryhmiä, samalla tavalla kuin V-S liitolla. Yritykset osallistuvat miltei kaikkiin matkailun suunnitteluun liittyviin ryhmiin ja alustoille. He osallistuvat matkailun kehittämiseen kaikilla osa-alueilla, osaavan työvoiman saatavuuteen, liikenneyhteyksiin, reittien suunnitteluun, markkinointiin, tuotekehittämiseen, suuralueyhteistyöhön ja niin edelleen.

Aineistossa on nähtävissä Roxasin ym. (2020) mallin mukaisia yhteyksiä sekä Swarbrookin (1999) esittämiä sidosryhmiä, joita Roxasin ym. mallissa ei esiinny. Kansainväliset toimijat, kansallinen hallinto ja paikalliset hallintoelimet säätelevät yhdessä matkailua ja siihen liittyvää

päätöksentekoa. Swarbrooken esittämät ryhmät, kuten vapaaehtoisorganisaatiot ja edunvalvontaryhmät näkyvät matkailun suunnittelussa tietoisuuden edistäjinä sekä meri- ja rannikkoalueiden suojelutyön tekijöinä. Nämä ryhmät voidaankin lukea osaksi paikallisyhteisöä Varsinais-Suomessa. Näin voidaan todeta, että aineistossa toteutuu Roxasin ym. ehdotus siitä, että suojelusta vastaavat paikalliset hallintoelimet, kansallinen hallinto sekä yhteisö. Toisaalta suojelu jää paikallisen hallinnon osalta aineistossa heikoksi, vaikka siitä on mainintaa. Elinvoimaisuudesta vastaavat yritykset, paikalliset hallintoelimet sekä yhteisö, kuten aineistosta selviää. Matkailun suunnittelun rakentuminen Varsinais-Suomessa ei kuitenkaan ole niin yksinkertaista ja yhteydet eri sidosryhmien välillä eivät jää vain muutaman sidosryhmän väliseksi, vaan miltei kaikki sidosryhmät ovat yhteydessä kaikkien sidosryhmien kanssa, kuten Padinin (2012) mukaan tulisikin olla.

Aineiston perusteella paikallisyhteisöjä ja siihen lukeutuvat vapaa-ajanasukkaita tulisi paikallisella tasolla osallistaa enemmän suunnitteluun. Saavutettavuus on merkittävä tekijä meri- ja rannikkomatkailun suunnittelussa, minkä takia eri liikennöitsijät maalla ja merellä sekä satamat ovat erittäin tärkeitä sidosryhmiä. Liikennöitsijät tulisi ottaa laajemmin mukaan suunnitteluun. Satamat ja saariston toimijat jäävät aineistossa mainitsemisen tasolle. He lukeutuvat tietysti myös matkailuyrittäjiin, yhdistyksiin ja järjestöihin, mutta meri- ja rannikkomatkailun kehittämisessä olisi hyvä huomioida heidän erityisosaamisensa ja paikallistuntemus paikallistasolla, kuten kansallisella tasolla kehoitetaan. (SIS, s. 56; SVK, s. 35)

7. KESTÄVYYDEN OSA-ALUEET SUUNNITTELUSSA

Matkailun kestävyys on vaihtelevasti esillä aineiston viranomaisasiakirjoissa. Meri- ja rannikkoympäristö, erityisesti saaristo on nostettu koko Varsinais-Suomen alueella matkailun vetovoimatekijäksi. Kansallisen tason asiakirjoissa matkailu taas on nostettu yhdeksi merkittäväksi toimialaksi alueiden elinvoimaisuuden edistämiseksi meri- ja rannikkoalueilla, erityisesti saaristossa. Meren ja rannikon erityispiirteistä tai sen herkkyydestä ei kuitenkaan puhuta paikallisella tasolla. Ainoastaan saavutettavuus saaristoon ja ympärivuotisuus nousevat yhtä vahvana teemana kaikissa asiakirjoissa. Viranomaisasiakirjojen kaikilla hallinnontasoilla on meri- ja rannikkomatkailun vahvuuksiksi ja matkailun vetovoimatekijöiksi nimetty ainutlaatuinen kulttuuriympäristö ja luonto, paikalliskulttuuri ja ruokakulttuuri. Kaikissa asiakirjoissa ei kuitenkaan korosteta niiden merkitystä tai erityisesti huomioida näiden ekosysteemien ja voimavarojen säilyttämistä suunnittelun avulla. Voisi ajatella, että matkailun kehittäminen ja suunnittelu niiden varaan tarkoittaisi myös niiden voimavarojen suojelemista ja kestävää käyttöä. Voidaan kuitenkin myös ajatella, että jos toimenpiteitä ja aspekteja ei ole kirjoitettu strategiaan tai muuhun toimintaa ohjaavaan asiakirjaan, ei sitä ole olemassa, kuten Soini ja Dessein (2016) ovat todenneet kulttuurin kohdalla. Meriympäristö ja sen ekosysteemi tulisi kansallisen tason asiakirjojen mukaan nähdä enempänä kuin vain toimintaympäristönä, vaan yhtenä osapuolena suunnittelussa.

Lähestymistapa painottaa ekosysteemien rakenteen ja toiminnan säilyttämistä ihmisille ja luonnolle tärkeiden ekosysteemipalveluiden turvaamiseksi. Ekosysteemien toiminta tulisi nähdä perustana rannikkoalueiden käytön ja hoidon toimille (SR, s.10)

Kestävyys ja vastuullisuus matkailussa on määritelty eri tavoilla esimerkiksi Varsinais-Suomen matkailun tiekartan (VSMT) ja Turun matkailun MasterPlanin (TMM) mukaan. On tärkeää, että kaikki toimijat ovat tietoisia siitä mitä kestävyydellä tarkoitetaan ja mihin sillä pyritään, jotta matkailua voitaisiin suunnitella kestäväksi (Swarbrooke, 1999. s 110). VSMT käyttää vastuullisen matkailun määrittelemiseen Veijolan, Ilolan ja Edelheimin (2013) määritelmää viidestä vastuullisen matkailun osa-alueesta. Turussa puhutaan kestävä matkailun kaikista osa-alueista, mutta niiden määritellään olevan kuitenkin vain sosiaalinen, taloudellinen ja ekologinen osa-alue. Kansallisella tasolla kestävyiden osa-alueiksi tunnistetaan sosiaalinen, kulttuurinen ja ekologinen kestävyys (SVK, s. 45).

7.1 Kestävän suunnittelun osa-alueiden yhteydet kansallisella tasolla

Saaristo- ja vesistöalueiden valtakunnallisessa kehittämisohjelmassa (SVK) todetaan luontomatkailun olevan yritystoiminnassa keskeisessä asemassa saariston ympäristön suojelun kannalta. Kehittämisohjelmassa puhutaan ympäristövastuullisuudesta, joka tulisi sisällyttää yritysten toimintamalleihin. Yhteys ekologisen ja taloudellisen osa-alueen (ekotaloudellinen) välillä on tärkeä ja korostuu ohjelmassa yritysten vastuulla sekä matkailun tunnistamisella suojeluvälineenä. Saaristolaisten arvot sekä vahva suhde luontoon voi ekotaloudellisen osa-alueen mukaan edesauttaa ja luoda painetta yrityksille ja ohjata kestävään toimintaan paikallisesti (Padin, 2012. s. 514) Ekotaloudellinen yhteys ja vaikutukset toisiinsa esiintyy ohjelmassa muillakin tavoilla (kts Padin, 2012), todetaan esimerkiksi, että kasvuajattelun tulisi ottaa huomioon myös ympäristöön koskeva paine. Ohjelmassa korostetaankin verkostojen, sidosryhmien ja paikallisten osallistamista prosessissa, jotta toimenpiteet saaristossa olisivat mahdollisimman hyvin yhteydessä heidän tarpeisiinsa ja arvoihin.

Saaristo voidaan siten määritellä paikallisten mahdollisuuksien kautta monimuotoisena tilana, jonka kehittämiseen osallistuvat paikalliset toimijat ja asukkaat. Lähtökohtana on ajatus, että alueen toimijat, yritykset ja asukkaat tuntevat parhaiten paikalliset olosuhteet. (SVK, s.35)

Kestävän matkailun suunnittelumallin mukaan sidosryhmien, eli paikallisväestön osallistaminen onkin kestävän suunnittelun perusta (Padin, 2012. s. 512) Eri toimijoiden osallistaminen näkyy myös muissa kansallisen tason asiakirjoissa. Suomen Itämeren alueen strategiassa (SIS) rajat ylittävä sekä yhteistyö kansalaisten kanssa korostuu.

Kansalaisten väliset yhteydet vahvistavat yhteistyön ja luottamuksen ilmapiiriä. Kansalaisjärjestöjen panos Itämeriyhteistyössä ja erityisesti Itämeren suojelussa on korvaamattoman tärkeä. Ne luovat myös innovatiivisia ratkaisuja, pystyvät nopealiikkeisiin toimiin ja voivat edistää yhdessä julkisten toimijoiden kanssa yritysten liiketoimintamahdollisuuksia. (SIS, s. 56)

Ympäristövastuu määritellään asiakirjassa siten, että saaristojen kehittämistoimet huomioivat vesistöjen tilan, kulttuuriympäristön ja näiden kestävän käytön. Aineistossa kestävä käyttö ilmenee tai määritellään eri tavoilla. Todetaan, että kulttuuriympäristöä tulisi vaalia kestävästi, elvyttäen ja hyödyntäen voimavaraa. Mainitaan myös saariston kantokyvyn määrittäminen, jotta ympäristö säilyisi. (SVK, s. 46.) Joissakin asiakirjoissa todetaan, että matkailua tulisi kehittää kestävästi, niin että siitä ei ole haittaa ympäristölle (VSMT, s. 16). Ympäristövastuulla kuvaillaan olevan kaksi ulottuvuutta, joista toinen on ymmärrys siitä minkälainen vaikutus

poliittisilla päätöksillä ja kehittämishankkeissa tehdyillä päätöksillä on saaristoon. Toinen ulottuvuus on saariston ympäristön ja kulttuuriin myönteisten vaikutusten varmistaminen etusijalla päätöksenteossa.

Saaristo- ja vesistöalueiden valtakunnallisessa kehittämisohjelmassa puhutaan elinvoimaisuudesta ja kuinka se ei pelkästään määräydy taloudellisten ja elinkeinoelämään liittyvien tekijöiden mukaan, vaan myös kulttuurista, elinympäristöstä ja yhteisöllisyydestä. Kuten Padinin (2012) mallin mukaan, niin myös ohjelmassa todetaan kokonaisuuden koostuvan ekologisen, sosiaalisen sekä taloudellisen osa-alueen tasapainosta. Padin korostaa yhteyksiä näiden kestävyiden osa-alueiden välillä ja miten ne ovat kaikki riippuvaisia toisistaan. (Padin, 2012. s. 512–513) Ohjelmassa kulttuuri on nimetty yhtenä osa-alueena erikseen sosiaalisesta osa-alueesta.

Saaristokulttuuriin kohdistuu matkailukysyntää, mikä lisää saaristokulttuurin merkitystä matkailijoille ja luo puitteita matkailuun liittyvien tuotteiden ja palvelujen kehittämiseksi. Saaristoissa asuville saaristokulttuuri ei kuitenkaan ole elämys tai nähtävyys, vaan se muodostaa ihmisten jokapäiväisen elinympäristön. Siksi saaristokulttuuria on tarkasteltava sekä sosiaalisen, kulttuurisen että taloudellisen kestävyiden näkökulmista. (SVK, s.45)

Sosioekologinen suunnittelutehokkuus näkyy ohjelmassa selkeästi, kun otetaan huomioon paikallisväestön tarpeet, näkemykset sekä arvot. Tunnistetaan myös eri tason toimijat ja sidosryhmät, jotka osallistuvat suunnitteluprosessiin. Vaikka ohjelma ei varsinaisesti käsittele matkailun suunnittelua, on matkailu tunnistettu keskeisenä tekijänä saaristoalueiden elinvoiman ylläpitämiseen ja kehittämiseen ja näin ohjelmassa mainitut sidosryhmät sekä hallinnonalat ja tahot liittyvät olennaisesti matkailun kehittämiseen.

Saaristokehittäminen on kokonaisvaltaista ja koskee useita hallinnonaloja, organisaatioita ja politiikkalohkoja. Tämän kokonaisuuden hallinta edellyttää poikkisektoraalisuutta ja esimerkiksi hankerahoituksen ulottamista ELY-keskusalueiden ja maakuntarajojen ylitse. Kumppanuudet eri suuntiin edistävät toimien vaikuttavuutta ja sitouttavat eri hallinnonaloja ja tahoja kehittämistoimenpiteisiin. (SVK, s.38)

On luontevaa, että SVK:n keskiössä on luonnonvarojen kestävä käyttö, sillä yksi maa- ja metsätalousministeriön vastuualueista on ilmastomuutos sekä luonnon monimuotoisuus. Ministeriön vastuulla on myös maaseudun kehittäminen, johon saaristopolitiikka sijoittuu.

(Maa- ja metsätalousministeriö.) Asiakirja on valtakunnallinen kehittämisohjelma, joka esittää toimintaperiaatteet ja temaattiset valinnat hyvän elämän saaristo vision toteuttamiseksi (Saaristoasiain neuvottelukunta, 2020).

Eroten muista aineiston asiakirjoista, SIS käsittelee Itämeren alueen kehittämistä teemojen kautta, kuten turvallisuutta, digitaalisuutta, kestävää sinistä kasvua, bio- ja kiertotaloutta sekä innovaatioita ja kilpailukykyä. Matkailu tunnistetaan yhtenä mereen liittyvistä elinkeinoista myös merialuesuunnittelussa.

Palvelukokonaisuuksissa hyödynnetään mm. saaristo- ja rannikkokulttuuria, kansallispuistoja sekä vesiluonnon erityispiirteitä ottaen huomioon merenalaisen kulttuuriperinnön säilyttäminen ja kestävä matkailullinen hyödyntäminen. (SIS, s. 24)

Kansallisen tason asiakirjoista selviää kulttuurin merkitys matkailun suunnittelussa. Kulttuuriperinnön säilyttäminen on kansallinen intressi. Suomi on sitoutunut kansainvälisissä sopimuksissa suojelemaan kulttuuriympäristöjä, esimerkiksi Unescon yleissopimus maailman kulttuuri- ja luonnonperinnön suojelemiseksi eli maailmanperintösopimus (SopS 19/1987) (Veijola & Kyyrö, 2020). Suomen merialuesuunnitelmassa kulttuurisesti arvokkaat kohteet merellä tai meressä on merkitty ja tunnistettu. Merialuesuunnittelun avulla voidaan eri toimialojen intressejä sovittaa yhteen merialueilla. Tätä ei ole otettu lainkaan huomioon paikallisella ja maakunnallisella tasolla. Kansallisella tasolla ekosysteemilähestymistapa näkyy koko aineistossa.

Saaristo- ja vesistöalueiden kehittämisohjelma mukailee Padinin (2012) kestävä matkailun suunnittelumallia. Ohjelman perustana ovat sidosryhmät ja heidän sitouttamisensa ja osallistaminen prosessiin, kuten myös Padin korostaa. Eri kestävyiden osa-alueet ovat linkitettyinä toisiinsa ja ne otetaan kokonaisvaltaisesti huomioon yhtenä kokonaisuutena eikä niitä tarkastella erillisinä toisistaan olevina kokonaisuuksina. Saaristo- ja vesistöalueiden kehittämisohjelma on merkittävä asiakirja Varsinais-Suomen matkailun kehittämisen kannalta, sillä Varsinais-Suomessa on runsaasti saaristoalueita ja ohjelmassa todetaan matkailun olevan keskeinen väline, jolla saaristojen elinvoimaa voidaan kehittää.

7.2 Kestävän suunnittelun osa-alueet ja yhteydet paikallisella ja maakunnallisella tasolla

Paikallistason viranomaisasiakirjoissa kestävyys ja sen eri osa-alueet eivät ole yhtä korostettuja kuin kansallisella ja alueellisella tasolla. Varsinais-Suomessa halutaan olla kestävä matkakohde ja kehittää matkailua kestävästi. Kestävyys ja vastuullisuus nimetään yhdeksi läpileikkaavaksi teemaksi kehittämisessä. Matkailun kestävyyttä halutaan edistää etenkin matkailun ympärivuotisuuden kehittämisen kautta. Ympärivuotinen matkailu olisi taloudellisesti sekä sosiaalisesti kestävä. Näin sosioekonominen suunnitteluyhteys (kts Padin, 2012) toteutuu Varsinais-Suomessa. Kulttuurinen ja ekologinen kestävyys jäävät kuitenkin kahden muun osa-alueen varjoon. Sosiaalinen kestävyys on esillä paikallisten osallistamista sekä paikallisten näkökulman ja tarpeiden huomioon ottamisessa matkailua suunniteltaessa. Ainutlaatuisen ympäristön ja kulttuurin säilyttäminen ja niiden herkkyyden tunnistaminen jää uupumaan.

Kestävän kehityksen näkökulmasta konkreettisia tuotteistuksen kohteita ovat Saaristo- meren biosfäärialue sekä Saaristomeren kansallispuisto. (PKM, s. 13)

Luonto, tai kansallispuistossa liikkuminen ja tuotteet siihen liittyen, eivät tee matkailusta kestävä. Luonto nähdään tässä taloudellisen hyödyn mahdollistajana ja resurssina, mikä on päinvastoin kansallisella tasolla mainitun ekosysteemilähestymistavan periaatteisiin nähden. Ekologinen suunnittelu (kts Padin, 2012) jää tämän perusteella taloudellisten hyötyjen tavoittelemisen taakse.

Kaikkiin strategiassa esitettyihin kehittämisalueisiin sisältyy läpäisyperiaatteella ekosysteemilähestymistavan edistäminen, rannikon luonnon monimuotoisuuden ja kulttuuriympäristön säilyttäminen, osallistuminen ja hallinnon toimien johdonmukaisuuden lisääminen. (SR, s. 8)

Ekosysteemien toiminta tulisi nähdä perustana rannikkoalueiden käytön ja hoidon toimille. Tämä merkitsee rannikkoalueiden ja niiden luonnon prosessien ymmärtämistä sekä ihmisen toimien sovittamista näiden prosessien ja ekologisen kantokyvyn mukaan. (SR, s. 10)

Meri- ja rannikkoalueiden suunnittelun lähtökohtana on siis ekosysteemilähestymistapa, mihin suomen merialuesuunnitelma ja muut aineiston kansallisen tason asiakirjat nojaavat. Arvokkaiden luontokohteiden tuotteistaminen ei siis takaa kestävyttä, vaan voi päinvastoin vahingoittaa luontoa. Matkailijoiden viipymien pidentäminen ja rahankäytön kasvattaminen voitaisiin nähdä ekologisen kestävyuden edistämisenä, jos sillä tavoiteltaisiin pienempiä matkailijamääriä. Varsinais-Suomessa halutaankin tuplata nimenomaan matkailutulo vuoteen 2019 ennen koronaa verrattuna. Turussa kuitenkin matkailijoiden määrä halutaan tuplata, mikä

kuulostaa ristiriitaiselta kestävän kehityksen kanssa ja on ristiriidassa Varsinais-Suomen matkailun tiekartan kanssa. Paraisissa tavoitellaan maltillisempaa kasvua.

Sosioekologinen suunnitteluyhteys (kts Padin, 2012) näkyy asiakirjoissa ruokamatkailun edistämisessä nimenomaan paikallisen ruuan kautta sekä pyörämatkailun ja muun julkisen liikenteen edistämisessä. Vaikka ekologinen kestävyys ilmenee asiakirjoista epäsuorasti, ei luonnon resurssien rajallisuutta kuitenkaan oteta huomioon missään vaiheessa. VSMT:ssä todetaan, että;

Varsinais-Suomen matkailutulon kaksinkertaistaminen, aluetaloudellisen vaikuttavuuden ja tunnettavuuden edistäminen kestävän matkailun periaatteiden mukaisesti, parantaen matkailijoiden ja asukkaiden elämänlaatua, luontoa tai kulttuuriympäristöä vahingoittamatta. (VSMT, s. 16)

Kestävän kehityksen näkökulmasta luonnon monimuotoisuuden ja suojelun sekä matkailun yhdistäminen sekä Saaristomeren tilan paraneminen. (VSMT, s. 29)

Vaikka maakunnallisella tasolla näin todetaan, ei se kuitenkaan välity paikalliselle tasolle asti. Turussa suunnitteluun kuuluu tulevaisuudessa laatia kestävän matkailun kehittämissuunnitelma, johon määritellään tavoitteet, kriteerit ja mittarit kestäväälle matkailulle alueella. Todetaan myös, että Turun kaupungin tavoite olla hiilineutraali vuoteen 2029, tukee kestävän matkailun kehittämistä. Kaupungin rooli maankäytön ja kaupunkisuunnittelussa, liikenneyhteyksien edistämisessä, luonto- ja viheralueissa sekä kulttuuri- ja liikuntapalveluissa on merkittävä ja yhteistyössä kaupungin kanssa, voidaan kehittää kestävämpää matkailua. Tämä mukailee myös Roxasin ym. mallia, jossa paikallisen tason hallintoelimet ovat vastuussa elinvoimaisuudesta, suojelusta ja sääntelystä (Roxas ym., 2020).

Toisaalta VT on myös paikallinen hallintoelin, jonka tehtävänä on edistää matkailua. Eri kehittämiseen liittyvät asiakirjat tulisi ottaa huomioon ja olla linjassa toistensa kanssa. Kaupungilla voi olla muitakin intressejä kuin matkailu, ja näin voi syntyä ristiriitoja tai taloudelliset intressit voivat mennä ekologisten ohitse (Ruhanen, 2013. s. 83). Voidaan kysyä, miksi tarvitaan erikseen kestävän matkailun kehittämissuunnitelma, jos sitä suunniteltaisiin kestävästi heti alusta matkailun muissa strategisissa asiakirjoissa ja on nimetty strategiaa läpileikkaavaksi teemaksi.

Turun matkailun MasterPlanissa (TMM) matkailun suunnitteluun vaikuttaa keskeisesti taloudelliset hyödyt ja määrällinen kehitys. Matkailun kehittämistä kestävästi alleviivataan, ja

tavoitteena on olla jopa kestävin kaupunki Pohjois-Euroopassa vuoteen 2029 mennessä. Kestävän kehityksen periaatteita noudattamalla katsotaan saatavan kilpailuetua, sillä todetaan, että matkailijat ovat koko ajan enemmän ympäristötietoisempia. Tämä viittaisi siihen, että matkailusta halutaan tehdä kestävämpää, koska kuluttajat vaativat sitä. Matkailijoiden nähdäänkin voivan muuttaa matkailua kestävämpään suuntaan valinnoillaan ja vaatimalla yrityksiä muuttumaan (Padin, 2012; Roxas ym., 2020; Saarinen, 2021). Yhteys ekologisen ja taloudellisen suunnittelun välillä (kts Padin, 2012) ei kuitenkaan ole aivan tasapainossa, vaan taloudellinen osa-alue menee vielä ekologisen kestävyys edelle. On kuitenkin havaittavissa, että toimintaperiaatteet ovat muuttumassa kestävämpään suuntaan kuluttajien paineen vuoksi. Ainutlaatuista meri- ja rannikkoluontoa ja sen herkkyyttä suurille kävijämäärille, ei paikallisella tasolla oteta huomioon. Kestävää matkailua edistäviksi toimiksi nimetään STF-merkin saaminen mahdollisimman monelle yritykselle ja:

Kestävä matkailu huomioidaan esimerkiksi keräämällä matkailijoilta rahaa ilmastotoimiin ja luonnon monimuotoisuuden säilyttämiseen (TMM, s. 17)

Yllä oleva toimi ei vie matkailua kestävämpään suuntaan. Matkailijoilta rahan kerääminen kuulostaa enemmänkin siltä, että matkailijalle tarjotaan mahdollisuus tehdä vastuullinen teko lahjoittamalla rahaa esimerkiksi luonnonsuojeluun tai kompensoida matkailusta aiheutuvaa haittaa luonnolle. Suunnittelun avulla voitaisiin suojella luontoa, esimerkiksi hallitsemalla määrällistä kasvua herkillä alueilla luonnossa. STF-merkki velvoittaa yrityksiä toimimaan vastuullisesti ja vie omalta osaltaan yritysten toimintaa kestävämpään suuntaan.

Niin paikallisella kuin maakunnallisellakin tasolla pyritään kuitenkin lisäämään tietoisuutta kestävästä matkailusta ja vastuullisista teoista. Oppilaitoksien ja korkeakoulujen, järjestöjen ja alueorganisaatioiden rooli koulutusten järjestämisessä eri sidosryhmille onkin tärkeä. Näin edistetään myös tietoisuutta kestävä matkailun suunnittelusta ja tarvittavista toimenpiteistä. On tärkeää, että sidosryhmät pystyvät näkemään taloudellisten ja ekologisten seikkojen yhteensovittamisen mahdollisena. Tällaisten toimien kautta aineistossa näkyy ekologisen ja taloudellisen suunnittelutehokkuuden yhteensovittamista (Padin, 2012. s. 514).

Taloudellisten ja sosiaalisten resurssien tasapaino ja niiden suunnitteluyhteys (kts Padin, 2012, s. 513) näkyy paikallisen ja maakunnallisen tason asiakirjoissa oppilaitoksien, yritysten ja maakunnan liiton yhteistyönä.

Alueella on huolehdittava sekä yritysten osaamisesta että osaavan työvoiman saatavuudesta. Työvoiman saatavuutta on lähdettävä työstämään yhdessä alueen korkeakoulujen, oppilaitosten ja muiden tahojen kanssa. (TMM, s. 17)

Suunnittelussa ympärivuotisuuden kehittäminen on myös sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävä. Näin voidaan vähentää matkailutyön sesonkiluontoisuutta ja tarjota pysyviä työpaikkoja matkailualalla. Se on myös taloudellisesti kestävämpää yrityksille. Se voi mahdollisesti olla myös ekologisesti kestävä, jos suuret matkailijamäärät jakaantuvat tasaisemmin ympäri vuoden ja sitä myöten luonnon kuormituskin jakaantuu tasaisemmin. Sosioekonominen suunnittelutehokkuus (Padin, 2012) näkyy myös esimerkiksi Paraisten kaupungin matkailustrategiassa (PKM), kun infrastruktuuria ja palvelutarjontaa kehitetään siten, että se hyödyntää sekä paikallisia että matkailua. Tämä vaikuttaa positiivisesti myös alueiden elinvoimaisuuden edistämiseen (SVK).

Edistetään keskusta-alueen tilojen ja alueiden kehittymistä soveltumaan paremmin ympärivuotiseen matkailijoihin sekä paikallisia tukevaan vapaa-ajanpalveluiden sekä tapahtumatarjonnan käyttöön. (PKM, s. 13)

Paikallisella ja maakunnallisella tasolla kestävyys eri osa-alueiden yhteensovittaminen on otettu vaihtelevasti huomioon. Fokus on selkeästi taloudellisessa ja sosiaalisessa kestävyudessa. Saaristojen elinvoimaa on lain mukaan edistettävä ja ylläpidettävä. Kansallisella tasolla rannikko- ja merimatkailu on nimetty välineeksi parantaa rannikko- ja saaristoalueiden elinvoimaisuutta, mikä tarkoittaa, että Varsinais-Suomen, Turun ja Paraisten matkailun suunnittelua käsittelevät asiakirjat ovat linjassa niiden kanssa. Meren näkeminen muunakin kuin toimintaympäristönä, heikkenee kuitenkin paikallisella tasolla. Matkailun kielteisistä vaikutuksista tai siitä, miten niitä voisi suunnittelun avulla vähentää, ei juurikaan puhuta.

7.3 Kestävän meri- ja rannikkomatkailun suunnittelu kaikilla tasoilla yhteensovitettuna

Kokonaisvaltaisesti kestävä suunnittelu on aineiston asiakirjoissa tavoitteena. Kansallisissa asiakirjoissa pyritään eri toimien kautta kestävämpään toimintaan meri- ja rannikkoalueilla sekä eri toimialojen intressien yhteensovittamiseen. Kansallisen tason asiakirjoissa näkyy vihreä siirtymä ja mereen liittyvien toimialojen uudistaminen kestävämmäksi. Matkailu nähdään

välineenä, jolla suojella ympäristöä ja kulttuuria. Paikallisella tasolla kestävän matkailun suunnittelu jää kuitenkin vajanaiseksi nimenomaan ympäristön ja kulttuurin osalta. Sosioekologinen suunnittelu näkyy selkeästi kansallisella tasolla, kun sosiaalisia toimijoita otetaan mukaan suunnitteluun parantaakseen heidän asemaansa ja suojella luonto- sekä kulttuuriarvoja. Paikallisella tasolla sosiaalisten toimijoiden osallistamista kuvaillaan pinnallisesti ja kulttuuriin liittyvä herkkyys jää tunnistamatta.

Taloudellisen ja ekologisen suunnittelun yhdistämistä aineistossa ei kovinkaan paljon esiinny. Voidaan kuitenkin tulkita, että tätä pyritään edistämään tietoisuutta lisäämällä erilaisten koulutusten avulla matkailuyrityksille, jotta he voisivat paremmin ymmärtää matkailun kestävyys edistämisen hyödyt ja sen, että ekologinen kestävyys ei tarkoita heikompaa taloudellista kestävyyttä. Sosioekonominen suunnittelu toteutuu aineistossa, kun paikallisten näkökulma otetaan huomioon infrastruktuurin ja palvelujen suunnittelussa. Näin matkailuin suunnittelu hyödyntää muutakin elinkeinoa kuin matkailua. Myös ympärivuotisuuden kehittäminen osoittaa sosioekonomista suunnittelutehokkuutta.

8. YHTEENVETO

Meri- ja rannikkomatkailu on suuri osa Varsinais-Suomen matkailua. Merellisyys, saaristo ja niiden tarjoama kulttuuriympäristö, paikalliskulttuuri, maisemat ja kansallispuistot ovat alueen suurimpia vetovoimatekijöitä. Saariston kehittämistä ohjaa laki saariston kehityksen edistämisestä (494/1981; jäljempänä saaristolaki). Laki on hyvä esimerkki siitä, miten kansallisen tason hallintoelimet voivat vaikuttaa matkailun suunnitteluun suorasti tai epäsuorasti. Maakunnallinen ja paikallinen matkailun suunnittelu on pääpiirteittäin linjassa kansallisten asiakirjojen kanssa. Meri- ja rannikkomatkailua halutaan siis kehittää aineiston perusteella niin kansallisesti kuin koko Varsinais-Suomessakin. Samat kehittämisen teemat toistuvat suunnittelussa koko aineistossa. Toiset korostuvat enemmän toisissa, kuin toisissa. Varsinais-Suomessa on kaikki edellytykset kestävään meri- ja rannikkomatkailun suunnitteluun. Aineiston perusteella kestävyys merkitys tai tarkoitus ei ole vielä selvää kaikille osapuolille, tai se määritellään eri tavoilla. Swarbrooke (1999) mukaan kaikkien toimijoiden tulisi olla samaa mieltä siitä, mitä kestävyydellä tarkoitetaan ja tavoitellaan. Swarbrooke, 1999. s 110). Kestävyyskeskustelun yksi ongelmista on se, että sen määrittelemiseen ei ole yhtä oikeaa tapaa. Aineisto seuraa osin niin sanotusti perinteistä kestävyys kolmea osa-aluetta, vaikka VSMT on käyttänyt määritelmässään Veijolan, Ilolan ja Edelheimin (2013) viisijakoista vastuullisuusmallia, mutta paikallisella tasolla puhutaan vain kolmesta kestävyys osa-alueesta tai ei määritellä kestävyttä tai vastuullisuutta lainkaan. Suunnittelu ei siis voisi olla kestävä, jos se ei ota kaikkia osa-alueita huomioon (Padin, 2012).

Meri- ja rannikkomatkailun suunnittelussa on monia eri sidosryhmiä, joilla on erilaisia rooleja. Kansallisen tason asiakirjat ohjaavat niin valtion kuin muidenkin hallinnon tasojen toimintaa. Aineistossa valtion alaiset organisaatiot kuten, Metsähallitus ja Visit Finland nimeytyvät isoimmiksi sidosryhmiksi meri- ja rannikkomatkailun suunnittelussa. Visit Finland näyttelee isoakin roolia Varsinais-Suomen matkailun suunnittelussa STF-merkin, menestyvä matkakohde apuvälineen ja suuralueyhteistyön kautta. Suunnittelussa mukana olevat sidosryhmät nimetään joko suorasti tai epäsuorasti aineistossa. Varsinais-Suomen matkailun suunnittelu rakentuu maakunnan liiton perustamien yhteistyöalustojen ja erilaisten työryhmien kautta. Voidaan tulkita, että suunnitteluun osallistuvat ovat ne tahot, joita osallistetaan näihin eri ryhmiin, jotka ovat matkailuyritykset, järjestöt ja yhdistykset, alueorganisaatiot ja kaupungin edustajat. Aineistossa matkailuyrityksiä ei erotella toisistaan, joten jää epäselväksi mitkä matkailuyritykset pääsevät osallistumaan suunnitteluun. Paikallisten rooli matkailun

kehittämisessä jää paikalliselle tasolle ja sielläkin varsin pinnalliseksi. Vapaa-ajanasukkaista ei puhuta maakunnallisen ja paikallisen tason asiakirjoissa mitään, vaikka he nimeytyvät kansallisen tason asiakirjoissa tärkeäksi sidosryhmäksi saariston ja rannikon kehittämisessä. On kuitenkin huomattava, että asiakirjojen laatimiseen on osallistettu koko aineistossa paikallisia ja muita paikallisyhteisön sidosryhmiä.

Maakunnallisen ja paikallisen tason asiakirjoissa on nimetty monia erilaisia toimia suunnittelun toteuttamiseksi. Esimerkiksi saavutettavuuden edistämiseen on laadittu toimenpiteet ja niiden toteuttamiseen taas on nimetty vastuutahot. Toimenpiteet ovat kuitenkin yleensä hyvinkin laajoja, eivätkä kerro yksityiskohtia, joten voidaan olettaa, että toimien toteuttamiseen tarvitaan myös suunnittelua. Meri- ja rannikkomatkailulle erityiset sidosryhmät, kuten satamat ja liikennöitsijät maalla ja merellä sekä erilaiset järjestöt ja yhdistykset, jotka toimivat saaristossa on aineistossa mainittu tärkeiksi sidosryhmiksi. Nämä sidosryhmät eivät kuitenkaan ole osallisina suunnittelussa, vaan heidän roolinaan on enemmänkin suunnittelussa nimettyjen toimenpiteiden toteutus. Kaikki meri- ja rannikkomatkailulle tärkeät sidosryhmät eivät siis ole mukana suunnittelussa, vaikka se olisi edellytys kestäväälle suunnittelulle (Padin, 2012). Eri elinkeinoja ei myöskään oteta huomioon meri- ja rannikkomatkailun suunnittelussa, kuten merialuesuunnittelu edellyttäisi. Merialuesuunnitelma antaisi työkalut eri elinkeinojen intressien yhteensovittamiseen ja mahdollisten konfliktien havaitsemiseen. Toisaalta maankäytön suunnittelu on kaupungin vastuulla ja näin ollen ei välttämättä käsitellä matkailun kehittämistä koskevissa asiakirjoissa. Aineiston perusteella paljon matkailun suunnittelusta tapahtuukin kaupungin muissa elimissä, kuten maankäytön, liikenteen sekä viher- ja virkistysalueiden suunnittelu. Merialueiden suunnittelusta ei aineistossa ole mainintaa, muuten kuin kansallisella tasolla.

Matkailun suunnittelu on Varsinais-Suomessa koko alueen yhteisten foorumien ja työryhmien kautta yhtenäistä ja yhteistyöhön on niiden kautta mahdollisuuksia. Siitä huolimatta esiintyy aineistossa eriävyyksiä alueorganisaatioiden ja maakunnan liiton laatimissa asiakirjoissa. Pienemmät paikallisen tason sidosryhmät ovat erityisen tärkeitä ekologisen, kulttuurisen ja sosiaalisen kestävyyskannalta, ja niitä ei ole otettu mukaan suunnitteluun, vaikka heillä on tärkeä rooli kestävä matkailun rakentumisessa.

Varsinaisia toimintamalleja meri- ja rannikkomatkailun suunnitteluun ei aineistosta löytynyt. Meri- ja rannikkomatkailusta ei puhuta omana matkailun tyyppinä ja suunnittelussa ei ole otettu

huomioon meri- ja rannikkoalueille kansallisella tasolla laadittuja suunnittelun periaatteita, kuten ekosysteemilähestymistavan soveltaminen merialueiden suunnitteluun, jotta ekologinen kestävyys toteutuisi. Meri- ja rannikkoalueiden erityispiirteitä on otettu suunnittelussa huomioon siihen liittyvien heikkouksien kautta, ja niiden poistamiseen, kuten saavutettavuus ja sesonkiluontoisuus. Suomen merialuesuunnitelma on tullut voimaan vasta vuonna 2021, mikä voi olla syy siihen, että toimintamallit merellisissä toimialoissa eivät ole vielä ottaneet omakseen esimerkiksi ekosysteemilähestymistapaa. Maakuntien liitot ovat olleet laatimassa suunnitelmaa, joten tiedon pitäisi olla saatavilla läheltä.

Ekosysteemilähestymistavan omaksuminen maakunnallisella ja paikallisella tasolla, voisi tuoda ekologisen ja kulttuurisen kestävyiden osa-alueet vahvemmin mukaan matkailun suunnitteluun. Kestävä suunnittelu esiintyy aineistossa siis vaihtelevasti ja eri osa-alueita ei erikseen suunnittelussa nimetä. Kestävyyden eri osa-alueet ovat nivoutuneet yhteen ja suunnittelussa näkyy myös osa-alueiden yhteensovittamista eri keinojen avulla, kuten ympärivuotisuuden edistäminen. Suunnittelua eteenpäin vie kuitenkin taloudellinen kestävyys muiden kestävyiden osa-alueiden tullessa perässä. Aineistossa puhutaan myös paljon kestävästä kasvusta, mikä luo ristiriitaisen asetelman (Saarinen, 2021). Meren ja rannikon erityispiirteitä ja herkkyyttä ei oteta huomioon suunnittelussa, esimerkiksi sen mukaan minne matkailua voidaan sijoittaa ja minne ei ja missä määrin, jotta se olisi ekologisesti kestävä. Suunnittelu ei siis ole kestävästi kokonaisvaltaista, vaikka siihen aineistossa kuitenkin pyritään.

Loppujen lopuksi, vaikka kestävä matkailun sidosryhmiä on monia, ja kaikki vaikuttavat omalla tavallaan kestävä matkailun toteutumiseen, eivät ne läheskään kaikki osallistu suunnitteluun. Voidaankin todeta, että kestävä matkailun suunnitteluun osallistuvat hyvin pitkälti Roxasin ynnä muiden (2020) ehdottaman mallin mukaan, kansallisen hallinto, kansainväliset toimijat, yhteisö, ja yritykset. Kansallisten asiakirjojen sisältö rakentuu osin kansainvälisten yhteistyötahojen ja verkostojen kautta, kuten Euroopan Unionin Itämeristrategian. Swarbrookin (1999) esittämät kestävä matkailun sidosryhmät esiintyvät kaikki aineistossa, mutta vain osalla on rooli kestävä matkailun suunnittelussa. Monet sidosryhmistä voidaan kuitenkin sisällyttää yhteisöön. Matkailuyrityksillä on kestävä matkailun suunnittelussa suuri vastuu. Heidän mielipiteitänsä halutaan kuulla, mutta toisaalta myös ohjata heidän toimintaansa eri koulutusten ja säädösten kautta. Meri- ja rannikkomatkailun suunnittelussa tulisi osallistaa liikennöitsijöitä, paikallisyhteisöjä laajassa mittakaavassa sekä saariston ja rannikon eri yhdistyksiä ja järjestöjä. Matkailijoiden muuttuvat

käsitykset ja odotukset kestävästä palveluista ja tuotteista kehittyvät edelleen, mikä on nähtävissä aineistossa. Näyttäisi siltä, että paikallisella tasolla kestävyuden tavoittelua ajavat taloudelliset intressit, mihin kuluttajat voivat valinnoillaan vaikuttaa.

Vastatakseni tutkimukseni päätutkimuskysymykseen, miten kestävä meri- ja rannikkomatkailun suunnittelu rakentuu Varsinais-Suomessa, voin todeta seuraavaa. Suunnitteluprosessissa ei ole mukana kaikkia meri- ja rannikkomatkailulle tärkeitä sidosryhmiä. Suunnittelua tehdään erilaisissa johto- ja teemaryhmissä, yhdessä koko Varsinais-Suomen alueella ja erikseen maakunnan eri matkailualueilla. Kestävä suunnittelu rakentuu osista, joista ei aivan koostu kokonaisvaltaisesti kestävää toimintamallia. Kulttuurin ja luonnon merkitys ja kestävä käyttö jäävät taloudellisen kasvun jalkoihin. Suunnittelu tapahtuu muutamien sidosryhmien kesken ja loput sidosryhmistä pääsevät vaikuttamaan suunnitteluun. Vastuu suunnittelusta ei siis hajaudu kovin moneen eri suuntaan, kuin suunnittelun toimenpiteiden toteuttamisen vastuu. Tutkimuksen tulosten perusteella juuri se, että matkailun suunnitteluun ei osallisteta kaikkia meri- ja rannikkomatkailulle oleellisia sidosryhmiä, estää sen kestävyuden.

Tutkimukseni tuloksia tarkastellessa tulee ottaa huomioon, että aineistossa on ollut mukana vain kaksi Varsinais-Suomen alueen kaupungin matkailustrategiaa. Muissa kaupungeissa ei tutkimusta tehdessä ole ollut voimassa olevaa matkailustrategiaa. Tutkimus ei siis anna koko kuvaa Varsinais-Suomen tilanteesta. Analyysiin olisi voinut ottaa mukaan toisen maakunnallisen tason asiakirjan antamaan laajempaa kuvaa maakunnan suunnittelun tilanteesta ja matkailusta osana muuta suunnittelua. Vaikka matkailua koskeva päätöksenteko ja suunnittelu toteutuu muissakin strategioissa, kun matkailustrategioissa, tulisi esimerkiksi maankäytön suunnittelu sisällyttää myös matkailun suunnitteluun. Analyysini jäi osittain yleisluontoiseksi, sillä en päässyt menetelmäni avulla syvemmälle tasolle. Kenties diskurssianalyysi olisi auttanut minua hahmottamaan tekstistä laajempia yhteyksiä. Teoriaohjaavan sisällönanalyysin avulla pystyin analysoimaan laajaa tekstiaineistoa sujuvasti ja löytämään tekstistä myös sellaista, mitä en teorialähtöisellä sisällönanalyysillä olisi välttämättä huomannut.

Tutkielmani tuloksia voidaan hyödyntää meri- ja rannikkomatkailun suunnittelun kehittämisessä ja sidosryhmien tunnistamisessa. Tutkimuksen avulla voidaan nähdä eri sidosryhmien merkitys suunnittelulle ja mitkä sidosryhmät kaipaisivat enemmän huomiota

juuri meri- ja rannikkomatkailun suunnittelussa. Tutkimukseni kertoo meri- ja rannikkomatkailun suunnittelun tilanteesta ja sen, että tiedon merkitys suunnittelussa on suuri. Etenkin kun suunnitellaan herkkiä alueita, niin ekologisesti kuin kulttuurisestikin. Tutkimus osoittaa paikallisyhteisön merkityksen ekologisen ja kulttuurisen kestävyysedistämiseksi. Paikallisyhteisöjen heikko osallistaminen suunnittelussa näkyy näiden kahden kestävyysosan alueen heikosti huomioon ottamisessa. Tutkimus osoittaa myös, kuinka paljon vastuuta matkailuyrityksillä on kestävä matkailun toteutumisessa. Hyödyntämällä tutkimustuloksia voidaan edistää eri hallinnon tasojen yhteistyötä ja integroida matkailun suunnittelua paremmin meri- ja maa-alueiden suunnitteluun. Tulokset osoittavat, että maakunnallisella ja paikallisella tasolla kestävyttä ei ymmärretä täysin. Kansallisella tasolla se ymmärretään kokonaisvaltaisemmin. Tosin kansallisella tasolla toimenpiteet suunnittelussa eivät ole yhtä konkreettisia kuin esimerkiksi paikallisella tasolla ja siksi helpompaa mahdollisesti helpompaa tuoda sitä esiin. Tutkimukseni tuloksia voidaan käyttää meri- ja rannikkomatkailun suunnittelussa apuvälineenä kestävyysrakentumisen ymmärtämisessä. Ensisijaisen tärkeää olisi matkailun sidosryhmien ja etenkin niiden, joille suunnittelun vastuu jakautuu, ymmärtää että kestävä matkailu ja määrällinen kasvu sulkevat hyvin usein toisensa pois.

Jatkossa aihetta tulisi tutkia enemmän meri- ja rannikkoalueilla asuvien paikallisten näkökulmasta. Matkailun suunnittelua voisi tutkia myös muissa paikallisen ja maakunnallisen tason asiakirjoissa yhdessä matkailustrategioiden kanssa, jotta voitaisiin muodostaa kokonaiskuva suunnittelun tilanteesta. Olisi myös mielenkiintoista tutkia, miten Suomen merialuesuunnitelma otetaan käytännössä huomioon matkailun suunnittelu- ja kehittämistyössä. Matkailun suunnittelu on vaikea asia hahmottaa ja yhtä oikeaa tapaa mahdotonta määritellä. Tehtäväni on ollut haasteellinen, mutta uskon että tutkimukseni on kuitenkin luonut selkeyttä meri- ja rannikkomatkailun suunnitteluun ja toivottavasti herättää myös ajatuksia siitä, miten sitä voisi suunnitella kestävästi, jotta Itämeri ja sen rannat olisivat tulevaisuudessakin elinvoimaisia.

KIITOKSET

Lopuksi haluan kiittää kaikkia graduprosessissani mukana olleita. Suuri kiitos työni pääohjaajalle Soile Veijolalle. Kiitos myös muille ohjaajilleni Maria Hakkaraiselle ja Monika Lüthjelle. Kiitos Monikalle konkreettisista neuvoista ja lähdevinkeistä. Kiitos Marialle tuesta analyysintekovaiheessa ja hyvistä keskusteluista aiheeseen liittyen.

Haluaisin erityisesti kiittää graduseminaarin kanssaopiskelijoita ja muita ystäviä vertaistuesta, kuuntelemisesta, lähdevinkeistä, opponoinnista ja tsempeistä koko prosessin aikana. Kiitos myös perheelleni suuresta tuesta opiskelujen aikana. Erityinen kiitos vielä avopuolisolleni, joka on kannustanut ja ollut tukena koko prosessin aikana.

LÄHTEET

- Baltic Earth. (2017). Baltic Earth Science Plan 2017. International Baltic Earth Secretariat Publications. ISSN 2198-4247. Geesthacht, Germany. Haettu 1.3.2022 osoitteesta <https://www.baltic-earth.eu/background/index.php.en>
- Björk, P. (2017). Matkakohteen yhteistyöorganisaatio (DMO). Teoksessa Edelheim, J., Ilola, H. & Björk, P. (2017). *Matkailututkimuksen avainkäsitteet*, 143. Lapland University Press.
- Business Finland. (2019a). Matkailun suuralueet: Rannikko ja saaristo 2019. <https://www.businessfinland.fi/4a2a24/contentassets/cd1c10b8eb34454ea81b514fd10604a2/matkailun-suuralueet---rannikko--saaristo-2019.pdf>
- Business Finland. (2019b). Selvitys Suomen matkailuorganisaatioiden toimintamalleista. <https://www.businessfinland.fi/4aaab2/globalassets/julkaisut/visit-finland/tutkimukset/2019/selvitys-suomen-matkailuorganisaatioiden-toimintamalleista.pdf>
- Byrd, E. T. (2007). Stakeholders in sustainable tourism development and their roles: Applying stakeholder theory to sustainable tourism development. *Tourism Review*, Vol 62(2).
- Chao-zhi, Z., & Xiao-tao, L. (2017). Tourism planning. In L. Lowry (Ed.), *The sage international encyclopedia of travel and tourism*, 1253–1257. SAGE Publications, Inc, <https://dx.doi.org/10.4135/9781483368924.n459>
- Dimitrovski, D., Lemmetyinen, A., Nieminen, L., & Pohjola, T. (2021). Understanding coastal and marine tourism sustainability - A multi-stakeholder analysis. *Journal of Destination Marketing & Management*, 1–3, 18–19. 100554. doi:<https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2021.100554>
- Douglas, H. (2004). The irreducible complexity of objectivity. *Synthese*. 13, 453–473. Kluwer Academic Publishers.
- ECORYS. (2013). Study in support of policy measures for maritime and coastal tourism at EU level – Final Report. Rotterdam & Brussels: ECORYS, Directorate –General for Maritime Affairs and Fisheries (European Commission), 7. Haettu 19.8.2021 osoitteesta <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/b05bd803-3cf2-11e6-a825-01aa75ed71a1>
- European MSP Platform. (2021). Coastal and Maritime Tourism. Haettu 28.11.2021 osoitteesta <https://www.msp-platform.eu/sector-information/coastal-and-maritime-tourism#...>
- Farmaki, A. (2015). *Regional network governance and sustainable tourism* Tourism Geographies, volume 17, issue 3 (July 2015), 385–407.
- Gohori, O. & Merwe, P. (2021). Limitations to community participation in tourism from local people's perspectives: Manicaland province, Zimbabwe. *Development Southern Africa*. doi:10.1080/0376835X.2021.1913099

Goodwin, H. (2011). *Taking responsibility for tourism: Responsible tourism management*, 30–31, 33–34. Goodfellow Publishers, Ltd.

Hakkarainen, M., & Tuulentie, S. (2008). Tourism's role in rural development of Finnish Lapland: interpreting national and regional strategy documents. *Fennia - International Journal of Geography*, 186(1), 3–13. Haettu 3.4.2022 osoitteesta <https://fennia.journal.fi/article/view/3708>

Hall, C. M. (2000). *Tourism planning: Policies, processes and relationships*. Harlow: Pearson.

Hall, C. M. (2001). Trends in ocean and coastal tourism: The end of the last frontier? *Ocean & Coastal Management*, 44(9–10), 601–618. [https://doi.org/10.1016/S0964-5691\(01\)00071-0](https://doi.org/10.1016/S0964-5691(01)00071-0)

Hall, C. M. (2010). Island destinations: A natural laboratory for tourism: Introduction. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 15(3), 245–249. <https://doi.org/10.1080/10941665.2010.503613>

HELCOM. (2021). Baltic Sea Action Plan 2021 update. Lübeck, Germany, 20 October 2021. Haettu 1.3.2022 osoitteesta <https://helcom.fi/helcom-at-work/publications/strategies/>

HELCOM. About us. Haettu 1.3.2022 osoitteesta <https://helcom.fi/baltic-sea-action-plan/>

Helsingin satama yhä Euroopan vilkkain matkustajasatama. (2020). Haettu 19.8.2021 osoitteesta <https://www.portofhelsinki.fi/helsingin-satama/ajankohtaista/uutiset/helsingin-satama-ya-euroopan-vilkkain-matkustajasatama>

Kaituri, A., Vatanen, S., Yrjölä, R., Pakkanen, T., Hannula, H., Saarniaho, K., & Uusitalo, T. (2017). *Merialuesuunnittelun lähtökohtia. merialueiden nykyinen käyttö, tulevaisuuden näkymät ja merialueita koskeva tietopohja*. Ympäristöministeriö. Haettu 19.10.2021 osoitteesta <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-11-4708-1>

Kouri, J., Räsänen, T., Tynkkynen, N. & Bonsdorff, E. (2020). *Muutoksen tyrskyt ja kotirannan mainingit: Kulttuurisia näkökulmia merentutkimukseen*, 8, 10–11. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Maa- ja metsätalousministeriö. Vastuualueet. Haettu 1.2.2022 osoitteesta <https://mmm.fi/vastuualueet>

Meier, H.E.M. (2015). Projected Change—Marine Physics. In: The BACC II Author Team (eds.) *Second Assessment of Climate Change for the Baltic Sea Basin*, 243–252. Regional Climate Studies. Springer, Cham.

Merialuesuunnittelu.fi. Merialuesuunnittelu, Merialuesuunnitelma 2030. Ympäristöministeriö. Haettu 2.4.2022 osoitteesta <https://www.merialuesuunnittelu.fi/merialuesuunnitelmaluonnos-2030/>

Mihalic, T. (2016). Sustainable-responsible tourism discourse – Towards ‘responsustable’ tourism. *Journal of cleaner production*, 111, 461–470. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2014.12.062>

Miller, G. & Twining-Ward, L. (2005). *Monitoring for a sustainable tourism transition: The challenge of developing and using indicators*. CABI Publishing.

Mowforth, M. & Munt, I. (2003). *Tourism and sustainability: Development and tourism in the Third World* (2nd ed.), 80. Routledge.

Murphy, P.W. & Price, G.G. (2005). Tourism and sustainable development. Teoksessa Theobald, W. F. (2005). *Global tourism* (3. ed.), 174–175. Elsevier.

Newsome, D., Moore, S. A. & Dowling, R. K. (2013). *Natural area tourism: Ecology, impacts and management* (2nd ed.), 32–33, 71–75, 166–168. Bristol: Channel View Publications.

Padin, C. (2012). A sustainable tourism planning model: Components and relationships. *European business review*, 24(6), 510–518.
<https://doi.org/10.1108/09555341211270528>

Palazzo, M., Vollero, A., Vitale, P. & Siano, A. (2021). Urban and rural destinations on Instagram: Exploring the influencers' role in #sustainabletourism. *Land use policy*, 100, 104915, 3. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2020.104915>

Papageorgiou, M. (2016). Coastal and marine tourism: A challenging factor in marine spatial planning. *Ocean & Coastal Management*, 129, 45, 47.
doi:<https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2016.05.006>

Pigram, J. J. & Wahab, S. (1997). *Tourism, development and growth: The challenge of sustainability*. 279. Routledge.

Reilun matkailun yhdistys. (2021). Reilun matkailijan ohjeet. Haettu 23.2.2022 osoitteesta <https://www.reilumatkailu.fi/reilun-matkailijan-ohjeet/>

Ronkainen, S., Pehkonen, L., Lindblom-Yläne, S. & Paavilainen, E. (2011) Tutkimuksen voimasanat, 111. WSOYpro.

Roxas, F. M. Y., Rivera, J. P. R. & Gutierrez, E. L. M. (2020). Mapping stakeholders' roles in governing sustainable tourism destinations. *Journal of hospitality and tourism management*, 45, 387–398. <https://doi.org/10.1016/j.jhtm.2020.09.005>

Ruhanen, L. (2013). Local government: Facilitator or inhibitor of sustainable tourism development? *Journal of sustainable tourism*, 21(1), 80–98.
<https://doi.org/10.1080/09669582.2012.680463>

Räsänen, T., Tynkkynen, N., Heikkonen, K. (2020). Muuttuvat Itämeren saastumiskäsitykset. Teoksessa Kouri, J., Räsänen, T., Tynkkynen, N. & Bonsdorff, E. (toim.), *Muutoksen tyrskyt*

ja kotirannan mainingit: Kulttuurisia näkökulmia merentutkimukseen. (s. 63–65) Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Saarinen, J. (2021). Is Being Responsible Sustainable in Tourism? Connections and Critical Differences. *Sustainability*, 13(12), 6599, 6–10. Haettu 13.3.2022 osoitteesta <https://doi.org/10.3390/su13126599>

Saarinen, J., Rogerson, C. M., & Hall, C. M. (2017). Geographies of tourism development and planning. *Null*, 19(3), 308–309. doi:10.1080/14616688.2017.1307442

Scheyvens, R. (2011). The challenge of sustainable tourism development in the Maldives: Understanding the social and political dimensions of sustainability: Tourism development in the Maldives. *Asia Pacific viewpoint*, 52(2), 148–149. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8373.2011.01447.x>

Shafieisabet, N. & Haratifard, S. (2020). The empowerment of local tourism stakeholders and their perceived environmental effects for participation in sustainable development of tourism. *Journal of hospitality and tourism management*, 45, 486–498. <https://doi.org/10.1016/j.jhtm.2020.10.007>

Slevitch, L. (2011). Qualitative and quantitative methodologies compared: Ontological and epistemological perspectives. *Journal of Quality Assurance in Hospitality & Tourism*, 12(4), 77.

Soini, K., & Dessein, J. (2016). Culture-Sustainability Relation: Towards a Conceptual Framework. *Sustainability*, 8(2), 167, 3, 6. Haettu 4.3.2022 osoitteesta <https://doi.org/10.3390/su8020167>

Swarbrooke, J. (1999). *Sustainable tourism management*, 16–17, 20, 87–88, 110, 115, 123–128, 135–136, 142–143. Wallingford: CABI.

SYKE – Suomen ympäristökeskus. (2022). *Avandan seurantamatka: Itämeren happitaso tavanomainen, mutta ravinnetilanne heikentynyt*. Tiedote 18.2.2022 klo. 10.01. Haettu 23.2.2022 osoitteesta [https://www.ymparisto.fi/fi-FI/Vesi/Arandan_seurantamatka_Itameren_happitaso\(62508\)](https://www.ymparisto.fi/fi-FI/Vesi/Arandan_seurantamatka_Itameren_happitaso(62508))

SYKE – Suomen ympäristökeskus. (2018). *Suomen meriympäristön tila 2018*. Korpinen, S., Laamanen, M., Suomela, J., Paavilainen, P., Lahtinen, T., Ekebom, J. (toim.) Haettu 19.8.2021 osoitteesta <http://hdl.handle.net/10138/274086>

TENK. (2012). Hyvä tieteellinen käytäntö ja sen loukkausepäilyjen käsitteleminen Suomessa. Tutkimuseettinen neuvottelukunta. Helsinki: Tutkimuseettinen neuvottelukunta. Haettu 23.11.2021 osoitteesta https://tenk.fi/sites/tenk.fi/files/HTK_ohje_2012.pdf

Tuomi, J. & Sarajärvi, A. (2018). *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi* (Uudistettu laitos.), 81, 84, 87, 109. Kustannusosakeyhtiö Tammi.

UNWTO. Sustainable Development. Haettu 23.11.2021 osoitteesta
<https://www.unwto.org/sustainable-development>

Veijola, S., Ilola, H. & Edelheim, J. (2013). Johdanto matkailun tutkimiseen. Teoksessa S. Veijola (toim), *Matkailututkimuksen lukukirja*, 21–23. Lapin yliopistokustannus. Porvoo: Bookwell

Veijola, S. & Kyyrö, K. (2020). Kestävän matkailun monitieteiset mittarit kulttuuriympäristössä. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2020:26. Valtioneuvoston kanslia, s. 110–111 Haettu 11.4.2022 osoitteesta
<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-287-934-9>

Visit Finland. (2022). Vuosittaiset yöpymiset ja saapuneet asuinmaittain muuttujina Alue, Maa, Vuosi ja Tiedot. Tilastotietokanta Rudolf. Tilastokeskus, Majoitustilasto. Haettu 17.3.2022 osoitteesta <http://visitfinland.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/>

WWF Suomi. (2021). Alueet, Itämeri. Haettu 23.8.2021 osoitteesta
<https://wwf.fi/alueet/itameri/>

Vuorinen, I. (2017). Itämeren muuttuva ekosysteemi. Tieteessä tapahtuu, 35(3), 18–19. Haettu 23.8.2021 osoitteesta <https://journal.fi/tt/article/view/63452>

Yustika, B. P. & Goni, J. I. C. (2020). Network Structure in Coastal and Marine Tourism: Diving into the Three Clusters. *Tourism planning & development*, 17(5), 517.
<https://doi.org/10.1080/21568316.2019.1673809>

LIITE 1

Aineistoluettelo

Suomen merialuesuunnitelma 2030 – Saaristomeri ja Selkämeren eteläosa. Haettu 23.3.2022 osoitteesta <https://meriskenaariot.info/merialuesuunnitelma/suunnitelma-johdanto/>

Hanhijärvi, J. (2006). Kestävästi rannikolla: Suomen rannikkostrategia. Suomen Ympäristö 15/2006. Ympäristöministeriö. Alueidenkäytön osasto. Edita Prima Oy. Helsinki. URI: <http://hdl.handle.net/10138/38757>

Valtioneuvoston kanslia. (2017). Valtioneuvoston periaatepäättös Suomen Itämeren alueen strategiasta. Valtioneuvoston kanslian julkaisusarja 15a/2017. Haettu 12.2.2022 osoitteesta <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-287-470-2>

Maa- ja metsätalousministeriö. (2020). Ihmisten saaristo – Saaristo- ja vesistöalueiden valtakunnallinen kehittämisohjelma vuosille 2020-2023. Maa- ja metsätalousministeriön julkaisuja 2020:13. Haettu 13.11.2021 osoitteesta <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-366-385-5>

Varsinais-Suomen Liitto. (2021). Yhdessä kestävä kasvua ja osaamista 2.0 Varsinais-Suomen matkailuelinkeinon kehittämisen tiekartta vuosille 2021–2027. Haettu 17.3.2022 osoitteesta <https://varsinais-suomi.fi/kehittaminen/maakuntastrategia/maakuntastrategian-toteutumista-tukevia-asiakirjoja/>

Paraisten kaupunki. (2021). Paraisten kaupungin matkailustrategia 2021-2025. Haettu 12.2.2022 osoitteesta https://www.pargas.fi/dynasty/sv_SE/kokous/20215057-6-1.PDF

Turku Business Region. (2019). Turun Matkailun MasterPlan. Haettu 22.3.2022 osoitteesta <https://turkubusinessregion.com/julkaisut/matkailun-aineistopankki/muut-matkailuliiketoiminnan-aineistot/>

LIITE 2

Asiakirjojen koodit

SMS – Suomen merialuesuunnitelma

SR – Kestävästi rannikolla: Suomen rannikkostrategia

SIS – Valtioneuvoston periaatepäättös Suomen Itämeren alueen strategiasta

SVK – Ihmisten saaristo – Saaristo- ja vesistöalueiden valtakunnallinen kehittämisohjelma vuosille 2020-2023

VSMT – Yhdessä kestävä kasvua ja osaamista 2.0 Varsinais-Suomen matkailuelinkeinon kehittämisen tiekartta vuosille 2021–2027

PKM – Paraisten kaupungin matkailustrategia 2021-2025

TMM – Turun Matkailun MasterPlan

Eri toimijat ja niiden roolit meri- ja rannikkomatkailun suunnittelussa Varsinais-Suomessa aineiston perusteella.

