

Yhteysalusliikenteen liikenne-ennuste vuoteen 2010



*Tiina Mäkynen
1997*

Yhteysalusliikenteen liikenne-ennuste vuoteen 2010

*Tiina Mäkynen
1997*



0969



Merenkululaitos
Saaristomeren merenkulkupiiri



TURUN YLIOPISTO
MERENKULKUALAN
KOULUTUSKESKUS

SISÄLLYSLUETTELO

1. TIIVISTELMÄ	1
2. SAMMANDRAG	3
3. ENNUSTEEN TAVOITTEET	5
4. ENNUSTEEN MENETELMÄT, LÄHTEET JA PERUSOLETTAMUKSET	5
5. YHTEYSALUSLIIKENTEESTÄ YLEISESTI	6
5.1 LIIKENTEEEN KEHITYS	7
5.2 KAUSIVAIHTELUT	10
6. REITTIALUEIDEN KUVAUKSET JA ENNUSTEET	11
6.1 HIITTISTEN REITTIALUE	11
6.1.1 <i>Reittialueen saaret</i>	12
6.1.2 <i>Loma-asutus</i>	13
6.1.3 <i>Ennuste reittialueelle</i>	14
6.2 PARAISTEN REITTIALUE.....	14
6.2.1 <i>Reittialueen saaret</i>	15
6.2.2 <i>Loma-asutus</i>	15
6.2.3 <i>Ennuste reittialueelle</i>	15
6.3 NAUVON ETELÄINEN REITTIALUE.....	15
6.3.1 <i>Reittialueen saaret</i>	16
6.3.2 <i>Loma-asutus</i>	17
6.3.3 <i>Ennuste reittialueelle</i>	17
6.4 MUU LIIKENNE NAUVOSSA	18
6.5 KORPPON REITTIALUE	19
6.5.1 <i>Reittialueen saaret</i>	20
6.5.2 <i>Ennuste reittialueelle</i>	20
6.6 UTÖN REITTIALUE	21
6.6.1 <i>Reittialueen saaret</i>	21
6.6.2 <i>Ennuste reittialueelle</i>	21

6.7 NORRSKATA - NAUVON POHJOINEN REITTIALUE	22
6.7.1 Reittialueen saaret.....	22
6.7.2 Loma-asutus	23
6.7.3 Ennuste reittialueelle.....	23
6.8 HOUTSKARIN REITTIALUE.....	23
6.8.1 Reittialueen saaret.....	24
6.8.2 Loma-asutus	25
6.8.3 Ennuste reittialueelle.....	25
6.9 INIÖN RUNKO- JA LISÄREITTI	25
6.9.1 Reittialueiden saaret.....	26
6.9.2 Loma-asutus	27
6.9.3 Ennuste reittialueelle.....	27
6.10 VELKUAN REITTI	28
6.10.1 Reittialueen saaret.....	29
6.10.2 Loma-asutus	30
6.10.3 Ennuste reittialueelle.....	30
6.11 RYMÄTTYLÄN REITTIALUE.....	31
6.11.1 Reittialueen saaret.....	32
6.11.2 Loma-asutus	33
6.11.3 Ennuste reittialueelle.....	33
6.12 RENGASTIE JA SUURI SAARISTOREITTI.....	35
6.12.1 Ennusteet reiteille.....	35
7. TIELIIKENTEEN ENNUSTE	36
8. ALUEELLISET TUKITOIMENPITEET	38
9. SAARISTON VÄESTÖENNUSTE.....	39

LÄHTEET

HAASTATELLUT

LIITTEET

1. TIIVISTELMÄ

Yhteysalusliikenne on saaristolakiin (494/81) perustuvaa valtion ylläpitämää saaristoliikennettä. Toiminta-alueena on Turunmaan saaristo, joka käsittää Kustavin ja Dragsfjärdin välisen saaristoalueen. Yhteysalusliikenteestä huolehtii Merenkululaitos. Ahvenanmaan saaristoliikenteen hoitaa Ahvenanmaan maakuntahallitus. Yhteysalusliikenne turvaa saaristossa asuvan väestön liikenneyhteydet saaresta mantereelle. Suurimpiin saariin johtavien yleisten teiden osana on lisäksi Tielaitoksen ylläpitämää lauttaliikennettä. Liikennepaikkoja saaristossa on 110 ja niiden määrä on säilynyt pitkään ennallaan.

Yhteysalusliikenne palvelee tällä hetkellä ensisijaisesti noin 1 040:tä vakituisesti saaristossa asuvaa henkilöä ja reitit on suurelta osin suunniteltu heidän kuljetustarpeitaan silmällä pitäen. Vuonna 1975 vastaava väkimäärä oli noin 1 580 ja 1992 noin 1 200. On ennustettavissa, että vakituisten asukkaiden määrä edelleen vähenee. Vuositasolla matkustajia on noin 200 000 ja ajoneuvoja 65000. Vuodesta 1987 matkustajien määrä on lisääntynyt noin 100 % :lla ja ajoneuvojen määrä noin 350 %:lla. Matkustajamäärät ovat viimeisen kymmenen vuoden aikana yli kaksinkertaistuneet vaikka saaristossa vakituisesti asuvien henkilöiden määrä ei vastaavasti ole lisääntynyt. Kasvu on perustunut ennenkaikkea kapasiteetin ja markkinoinnin lisääntymiseen. On ennustettavissa, että saman suuntainen kehitys jatkuu lähitulevaisuudessakin.

Liikenneministeriön päätöksen mukaisesti saaristossa vakituisesti asuvalle henkilölle yhteysaluksella matkustaminen on ilmaista. Vuonna 1996 yhteysalusliikenteestä aiheutuneet menot ilman pääomakustannuksia olivat 33 360 000 markkaa ja tulot 2 740 000 markkaa. Nettomenot pääomakustannukset huomioiden olivat tuolloin 44 374 000 markkaa. Vuonna 1987 menot ilman pääomakustannuksia olivat 30 581 108 markkaa (indeksikorjattu) ja tulot 457 080 markkaa. Nettomenojen lisäys ilman pääomakustannuksia vuodesta 1987 on näin ollen ainoastaan 1,6 %.

Yhteysalusliikenteen palvelujen piirissä asuva väestö on iäkkäämpää verrattuna koko maan ikärakenteeseen ja lisääntymisikäistä väestöä on suhteellisen vähän. Tästä johtuen alueen väkimäärän ennustetaan laskevan vuoteen 2010 mentäessä. Väkimäärän ennallaan pysyminen edellyttää muuttoliikkeen tai syntyvyyden selvää lisääntymistä nykyisestä. Positiivinen muuttoliike puolestaan edellyttää toimeentulomahdollisuuksien lisääntymistä alueella. Tällä hetkellä muuttoliike saaristokuntiin ei ole merkittävää. Sen sijaan saariston käyttö vapaa-ajan alueena on merkittävästi lisääntynyt.

Yhteysalusliikenteen piirissä olevien kuntien elinkeinorakenteet vaihtelevat huomattavasti. Saarilla asuva väestö saa monessa tapauksessa toimeentulonsa useista eri lähteistä, jotka usein perustuvat yrittäjyyteen. Tyypillisiä yhdistelmiä ovat esimerkiksi jokin julkinen toimi yhdistettynä kalastukseen tai/ja matkailuun. Maataloudella ja etenkin erikoisviljelyllä on saarilla yhä paikoin suuri merkitys. Elinkeinojen moninaisuus asettaa erityisvaatimuksensa yhteysalusliikenteen hoidolle. Etätyö ei vielä näytä saavuttaneen kovin suurta sijaa saariston elinkeinona, vaikka saaristoa maaseudun tavoin pidetään alueena, jonne etätyö hyvin sopisi. Etätyö ja matkailuelinkeinot näyttäisivätkin selvimmän olevan niitä toimeentulolähteitä jotka tulevaisuudessa lisääntyvät. Näiden elinkeinojen lisääntymistä edistetään mm. kansallisin ja EU:n aluekehitysvaroin. Saaristoalueet kuuluvat eniten aluekehitysrahoitusta saaviin alueisiin.

Saarten vakituisten asukkaiden lisäksi yhteysaluksia käyttävät myös vapaa-ajan matkailijat, jotka ovat nykyään vuositasolla suurin yhteysalusliikenteen käyttäjäryhmä. Näiden maksavien matkustajien määrä painottuu kesäkaudelle, minkä vuoksi yhteysalusliikenteen matkustajamäärissä

on voimakas kausivaihtelu. Kausivaihtelu on viime vuosina entisestään kasvanut. Heinäkuun matkustajamäärä talvikuukausiin verrattuna (1996) on noin kolminkertainen. Vapaa-ajan matkailijat ovat tuoneet saaristoon uusia elinkeinomahdollisuuksia.

Vapaa-ajan matkailijoiden osuus alusten käyttäjistä on kasvanut koko ajan. Voidaan ennustaa, että heidän määränsä tulevaisuudessakin lisääntyy. Loma-asuntojen määrän ennustetaan lisääntyvän koko maassa ja saaristokunnissakin voidaan ennustaa näin käyvän. Lähes kaikissa Turunmaan saariston kunnissa on kaavoitustyö meneillään ja loma-asuntoja on kaavoitettu merkittävässä määrin lisää. Kunnat ovat kaavoitusmenettelyssään eri vaiheissa, mutta keskimäärin voidaan ajatella, että uusien loma-asuntojen vaikutus matkustajamääriin näkyy vasta vuoden 2000 jälkeen. Uusista loma-asunnoista aiheutuu yleensä kesäaikaan ajoittuvan henkilöliikenteen lisäksi rakennusvaiheessa myös raskaampaa liikennettä.

Ajoneuvojen kuljettaminen yhteysaluksilla on jatkuvasti lisääntynyt kuljetuskapasiteetin kehittymisen myötä. Ajoneuvojen kuljettaminen aloitettiin vuonna 1975 ja vuonna 1996 ajoneuvoja kuljetettiin noin 63 000. Määrän ohella myös ajoneuvojen koot ja yksikköpainot ovat kasvaneet huomattavasti. Tielaitos ennustaa liikenteen kasvavan vuoteen 2010 mentäessä noin 31 %:lla. Autokannan ennustetaan vastaavana aikana lisääntyvän 35 %:lla.

Ottaen huomioon aluepoliittiset näkökohdat, nykyisen kehityssuunnan, Tielaitoksen ennusteet ja maankäytön tulevaisuudennäkymät voidaan ennustaa, että matkustajien ja ajoneuvojen kuljettaminen yhteysaluksilla tulee lisääntymään. Arvion mukaan vuonna 2010 yhteysaluksilla matkustaa noin 350 000 matkustajaa. Tämän arvion mukaan matkustajamäärä lisääntyisi 75 %:lla. Ajoneuvojen kuljetusmäärät lisääntyvät arviolta noin 50 %, eli noin 98 000:een ajoneuvoon vuodessa.

2. SAMMANDRAG

Förbindelsefartygstrafiken är skärgårdstrafik, som upprätthålls av staten på basen av skärgårdslagen (494/81). Verksamhetsområdet är Åbolands skärgård, dvs skärgårdsområdet mellan Gustavs och Dragsfjärd. Sjöfartsverket handhar förbindelsefartygstrafiken. Ålands landskapsstyrelse sköter skärgårdstrafiken på Åland. Förbindelsefartygstrafiken tryggar skärgårdsbefolkningens kommunikationer från öar till fastlandet. Längs de allmänna vägarna som leder till de största öarna finns dessutom färjtrafik, som upprätthålls av Vägverket. Det finns 110 trafikplatser i skärgården och antalet har länge varit oförändrat.

Förbindelsefartygen betjänar nu i första hand ca 1040 bofasta skärgårdsbor och rutterna har till stor del planerats enligt deras transportbehov. År 1975 var dessa skärgårdsbor 1580 och år 1992 ca 1200. Enligt prognoserna kommer de bofasta skärgårdsbornas antal att sjunka ytterligare. Det årliga passagerarantalet är ca 200 000 och antalet fordon är ca 65 000. Sedan år 1987 har antalet passagerare stigit ca 100 % och antalet fordon ca 350 %. Under de senaste tio åren har passagerarantalet mer än fördubblats även om de bofasta skärgårdsbornas antal inte stigit i motsvarande grad. Ökningen har framför allt berott på ökad kapacitet och marknadsföring. Man kan anta att utvecklingen går i samma riktning även under den närmaste framtiden.

Enligt Trafikministeriets beslut reser den bofasta skärgårdsbefolkningen gratis på förbindelsefartygen. År 1996 var förbindelsefartygstrafikens utgifter, utan kapitalutgifter, 33 360 000 mark och inkomsterna 2 740 000 mark. Nettoutgifterna, med beaktande av kapitalutgifterna, var då 44 374 000 mark. År 1987 var utgifterna, med beaktande av kapitalutgifterna, 30 581 108 mark (indexjusterat) och inkomsterna 457 080 mark. Utan kapitalkostnader har nettoutgifterna således stigit endast 1,6 % sedan år 1987.

Befolkningen som betjänas av förbindelsefartygen är äldre än åldersstrukturen i landet i övrigt och personer i fertil ålder finns det relativt lite. Därför räknar man med att skärgårdens folkmängd kommer att minska till år 2010. Om folkmängden skall hållas på nuvarande nivå bör inflyttningen och nativiteten öka. En positiv inflyttning kräver igen att utkomstmöjligheterna bör förbättras. I detta nu är inflyttningen till skärgårdskommunerna ringa. Däremot har användningen av skärgården för fritidsaktiviteter ökat i betydande grad.

Näringsstrukturen i kommunerna inom förbindelsefartygens trafikområde varierar mycket. Befolkningen på öarna får i många fall sin utkomst på ett flertal olika sätt som baserar sig på företagaverksamhet. Typiska kombinationer är t.ex en offentlig tjänst kombinerad med fiske och/eller turism. Lantbruket och skärskilt specialodling har fortfarande ställvis stor betydelse på öarna. Näringarnas mångfald ställer sina speciella krav på hur förbindelsefartygstrafiken sköts. Distansarbetet har inte ännu fått något större fotfäste som näring i skärgården, där det skulle lämpa sig väl. Distansarbete och turistnäringarna verkar tydligast vara de utkomstkällor som ökar i framtiden. Man stöder utvecklingen av dessa näringar bl.a med regionutvecklingsfinansiering både nationellt och via EU. Skärgården hör till de områden som får mest regionutvecklingsstöd.

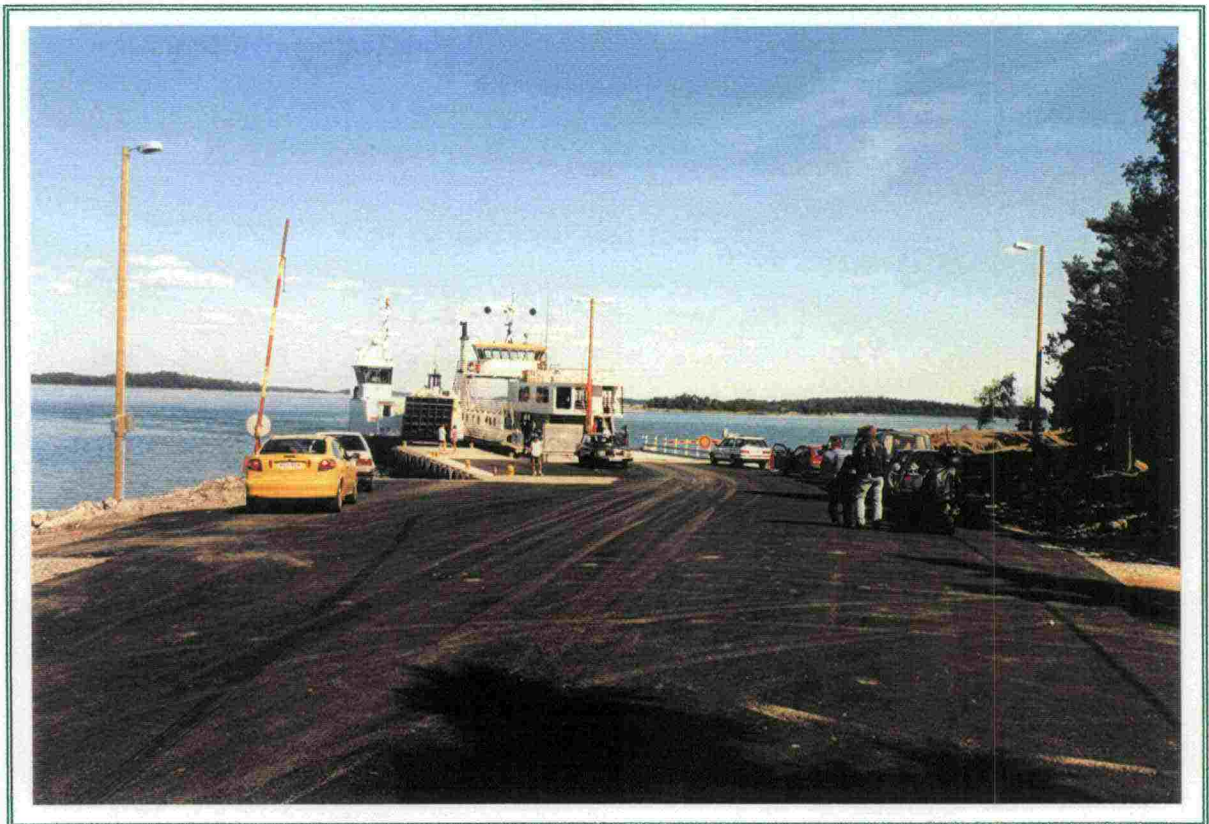
Förutom öarnas fasta befolkning använder också fritidsresenärerna förbindelsefartygen. Dessa är på årsbasis den största gruppen som använder förbindelsefartygen. Dessa betalande resenärer koncentreras till sommarperioden. Förbindelsefartygens passagerarantal varierar därför kraftigt beroende av årstiden. Säsongsvariationerna har de senaste åren ökat ytterligare. Passagerarantalet i

juli är tre gånger högre än under vintermånaderna (1996). Fritidsresenärerna har hämtat nya utkomstmöjligheter till skärgården.

Fritidsresenärernas andel av fartygspassagerarna har ökat hela tiden. Man kan anta att deras antal ökar också i framtiden. Antalet fritidsbostäder antas öka i hela landet. Det samma torde gälla även skärgårdskommunerna. I nästan alla kommuner i Åboland pågår planeringsarbete och ett betydande antal fritidsbostäder har planerats till. Kommunerna är i olika stadier av planeringsförfarandet, men man kan utgå ifrån att de nya fritidsbostäderna inverkar på passagerarantalen först efter år 2000. De nya fritidsbostäderna föranleder, förutom ökad persontrafik under sommarmånaderna, även ökad tung trafik under byggnadsskedet.

Fordonstransporterna på förbindelsefartygen har ökat kontinuerligt då transportkapaciteten har vuxit. Transporten av fordon inleddes år 1975 och år 1996 transporterades ca 63 000 fordon. Förutom fordonens antal har också fordonens storlek och vikt ökat betydligt. Enligt Vägverkets prognos kommer trafiken att öka ca 31 % till år 2010. Bilparken väntas öka ca 35 % under samma tid.

Med beaktande av regionpolitiska aspekter, den nuvarande utvecklingstrenden, Vägverkets prognoser och markanvändningens framtidsvyer kan man förutspå att transporten av passagerare och fordon på förbindelsefartygen kommer att växa. Enligt beräkningarna reser ca 350 000 passagerare med förbindelsefartygen år 2010. Passagerarantalet skulle då öka 75 %. Man beräknar att antalet fordon som transporteras ökar ca 50 %, dvs ca 98 000 fordon i året.



3. ENNUSTEEN TAVOITTEET

Liikenneministeriö on uudistamassa liikennesektorin ennusteiden laatimismenettelyä. Tavoitteena on kaikille liikennemuodoille soveltuvan ennustejärjestelmän kehittäminen ja liikennemuotojen yhteistyön järjestäminen. Liikenneministeriö onkin käynnistänyt laajan kolmivuotisen projektin, jonka tarkoituksena on käynnistää ennustejärjestelmien kehittämistyö.

Osana valtakunnallista liikenne-ennustetta Saaristomeren merenkulkupiiri on teettänyt liikenne-ennusteen hallinnoimastaan saariston yhteysalusliikenteestä. Ennuste on laadittu vuotta 2010 ajatellen. Ennusteen tavoitteena on antaa tietoa saariston tulevaisuudennäkymistä ja kehityssuunnasta liikenteen näkökulmasta. Ennusteen tulee antaa tietoa, jota voidaan käyttää tulevaisuuden liikennesuunnitelmien, kuten kustannusten, investointien ja reittisuunnitelmien apuvälineenä.

Ennusteen laadinnassa on pyritty ottamaan huomioon mm. alueen elinkeinorakenteeseen liittyviä seikkoja, väestönkehitys, maan- ja vesialueen käyttö, palvelujen tarjonta, haja-alueasutuksen tuet sekä nykyinen liikennekehitys. Lainsäädännössä ja aluepolitiikassa mahdollisesti tulevaisuudessa tapahtuvia muutoksia ei ole voitu ennakoita.

4. ENNUSTEEN MENETELMÄT, LÄHTEET JA PERUSOLETTAMUKSET

Tämän ennusteen tekemisessä on pääasiallisena aineistona erilaiset haastattelut, joita tekijä on tehnyt saaristossa. Näkemyksiä on tarpeen mukaan kysytty myös erilaisilta viranomaisilta. Laajojen liikenteestä tehtyjen ennusteteorioiden soveltaminen saaristoon osottautui vaikeaksi. Saaristo poikkeaa väestörakenteeltaan, elinkeinorakenteeltaan ja elinympäristönä niin suuresti muusta yhteiskunnasta, että pienipiirteinen asioiden tarkastelukulma tuntui sopivimmalta.

Erilaiset kirjalliset lähteet ja erityisesti tilastot ovat haastattelujen ohella olleet tärkeä tiedonlähde. Työssä käytetty väestöä koskeva uusin tilasto on Väestörekisterikeskuksen vuoden 1997 tammikuun tilasto. Kyseisessä tilastossa väestöstä on koottu tiedot kylittäin, eivätkä kylä ja saari aina vastaa toisiaan. Tämä oli kuitenkin ainoa tilasto, jossa väestöä koskevaa tietoa oli saatavilla koko kuntaa pienempänä aluejakona. Tilastojen tietoja on täydennetty kunnista saaduilla asukaslukuilla. Mikäli saaren asukasluku on peräisin kunnasta, se käy ilmi tekstistä. On myös muistettava, että saariston asukasmäärä vaihtelee kausittain. Vakituisten asukkaiden lisäksi saarilla asuu väestöä, joka asuu saaristossa kevästä syksyyn ja muuttavaa sydäntalveksi esimerkiksi kuntakeskukseen.

Yhteysalusliikenne on valtion varoin ylläpidettävää liikennettä, eivätkä liikenteestä saatavat tulot kata siitä aiheutuneita kustannuksia, joskin ero kustannusvastaavuudessa on pienentynyt merkittävästi 1980-luvun puolivälin jälkeen. Näin ollen liikenteen ylläpito ei perustu taloudellisiin arvoihin vaan muihin, esimerkiksi aluepoliittisiin näkökohtiin. Liikenteen kannattavuus ei täten ole liikennettä ohjaava tekijä kuten usein muun liikenteen kohdalla on.

Kun yhteysalusliikenteestä on kysymys, ei voi olla korostamatta sen tärkeyttä saariston asukkaille ja heidän jokapäiväiselle elämälleen. Liikenteen merkitys on hyvin ratkaiseva saarten asutuksen olemassaololle. Ennusteen tekemiselle tämä aiheuttaa omat ongelmansa. Näitä asioita pohtiessa

mieleen tulee aika ajoin usein esitetty kompakysymys: "Kumpi oli ensin - muna vai kana? Asetelmat liittyvät sikäli yhteen, että monen saaren kohdalla voi ennustaa, että asutus tulee saarella säilymään, **mikäli** yhteysalusliikenne jatkossakin toimii nykyisellä tasolla. Mikä on ennuste silloin jos vuorotiheys saarelta / saarelle parantuu siten, että päivittäinen työssäkäynti esimerkiksi kunnan keskuksessa tulee mahdolliseksi? On helppo ennustaa, että saaren asukasluku todennäköisesti kasvaisi. Vastaavista tapauksista on olemassa käytännön esimerkkejä.

Tässä työssä on pitäyditty oletuksissa siinä, että liikenneyhteydet säilyvät nykyisellä tasolla. Lähitulevaisuudessa ei ole suunnitteilla merkittäviä reittimuutoksia tai investointeja kaluston kapasiteetin lisäämiseksi. Yleisesti ottaen ei ole realistista olettaa, että yhteydet voisivat tulevaisuudessakaan kaikkiin saariin olla yhtä hyvät. Tällainen tilanne kyseisellä, pinta-alaltaan laajalla alueella tuskin tulee toteutumaan.

Yhteysalusliikenteen suunnittelussa oli pitkään periaatteena se, että liikennettä suunnitellaan saarten vakituisten asukkaiden tarpeiden pohjalta. 90-luvulla myös matkailun ja kesäasutuksen tarpeita alettiin huomioida entistä enemmän (Öhman 1995:115). Vakituisen asutuksen ja muiden matkustajien tarpeet eivät useinkaan ole ristiriitaisia, sillä matkailijat lisäävät monissa tapauksissa saarten asukkaiden toimeentuloa (TS 25.8.197). Myös esimerkiksi Rengastie, joka on suunnattu erityisesti matkailijoiden tarpeisiin, koetaan myös sekä Houtskararin että Iniön kunnissa tärkeänä yhteytenä muutenkin ja yhteyden toivottaisiin toimivan myös talvikautena. Tässä työssä onkin pyritty tarkastelemaan liikenteen molempia käyttäjäryhmiä, sekä matkailijoita että vakituksia asukkaita.

5. YHTEYSALUSLIIKENTEESTÄ YLEISESTI

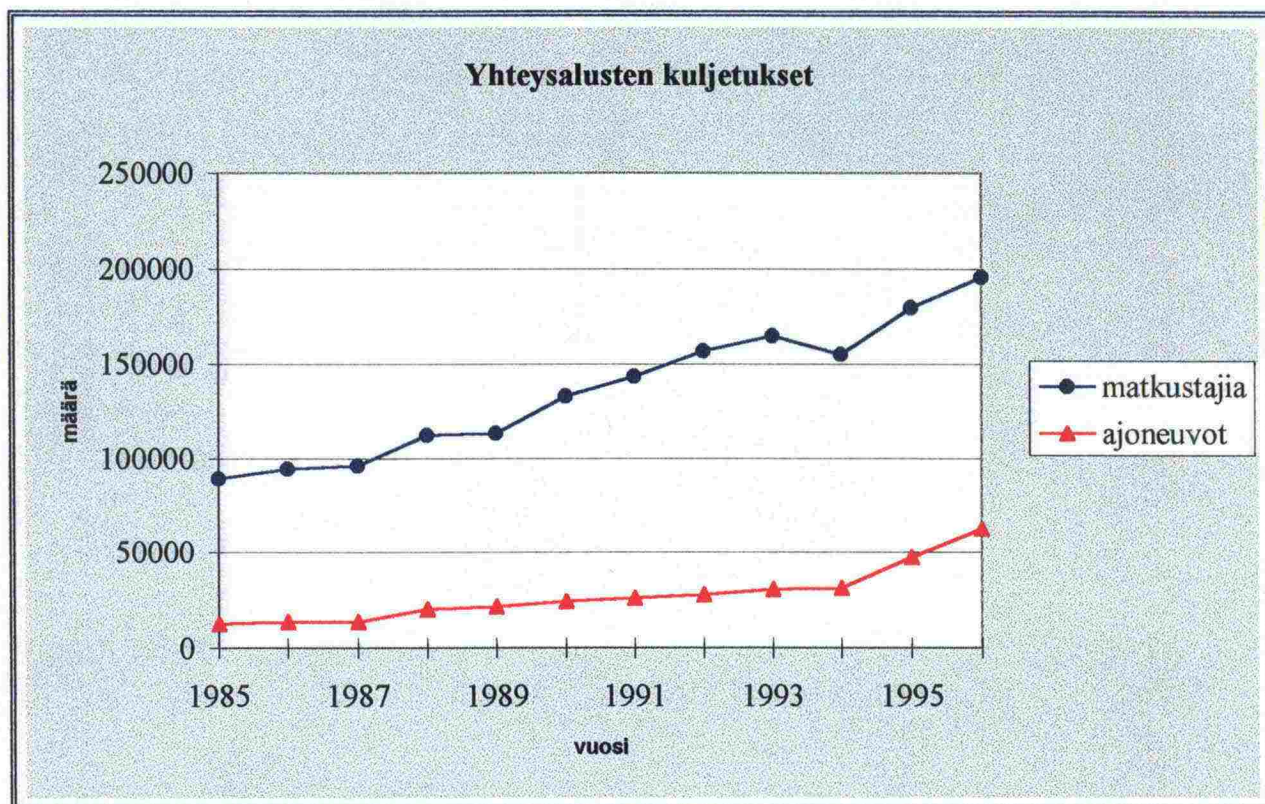
Valtiollinen yhteysalusliikenne Turunmaan saaristossa alkoi tammikuussa 1920. Vuoteen 1950 saakka valtio hoiti ainoastaan talviajan liikenneyhteyksiä. Maantieverkon laajentuessa suurimmille saarille tuli yksityisestä laivaliikenteestä kannattamatonta ja näin saaristokuntien reuna-alueiden liikenneyhteydet huononivat ratkaisevasti. Tällöin katsottiin tarpeelliseksi aloittaa valtiollinen ympärivuotinen liikenneyhteyksien hoitaminen. Ympärivuotisen liikennöinnin alkuvaiheissa liikennettä hoitivat mm. Tielaitos, Posti- ja telelaitos sekä Merenkulkuhallitus. Vuodesta 1968 saaristoliikenne on ollut keskitettynä Turun luotsipiirille, sittemmin Saaristomerén Merenkulkuksiirille. (Öhman 1995:113-115)

Tällä hetkellä Saaristomerellä liikennöidään ympärivuotisesti 12:lla eri reittialueella ja kesäkaudella liikennöidään lisäksi Suurta saaristoreittiä ja Rengastietä. Pääasiallisesti reitit liikennöidään kahdeksan eri kunnan alueella, jotka ovat Dragsfjärd, Parainen, Nauvo, Korppoo, Houtskari, Iniö, Velkua ja Rymättylä.

Liikennettä hoidetaan kesäaikana 14:llä aluksella, joista 3 on yhteysalusliikenteeseen vuokrattuja aluksia. Alusten koot vaihtelevat 36:n matkustajan aluksista 200:n matkustajan aluksiin. Näiden lisäksi liikennettä täydennetään tarvittaessa yksityisellä venekalustolla. Kahta vuokrattua alusta lukuunottamatta kaikki alukset voivat kuljettaa myös autoja. Alusten autojenkuljetuskapasiteetti vaihtelee 2:sta 52:een.

5.1 LIIKENTEEN KEHITYS

Vuosittaiset matkustajamäärät ovat pääsääntöisesti kasvaneet jatkuvasti (Katso kuvio 1.1.). Erityisesti 80-luvun loppupuolelta lähtien matkustajamäärän lisääntyminen on ollut voimakasta. Vuonna 1985 matkustajia oli yhteensä noin 89 000 ja vuonna 1996 noin 195 000. Myös ajoneuvojen kuljetusmäärät ovat kasvaneet. Vuonna 1985 kuljetettiin noin 13 000 ajoneuvoa ja vuonna 1996 noin 62 000.



Kuvio 5.1.1. Yhteysalusten kuljetukset vuosina 1985-1996.

Lähde: Saaristomeren merenkulkupiiri.

Yhteysalusten kuljetusten voimakkaaseen kasvuun on suurelta osin vaikuttanut liikenteen jatkuva kehittäminen. Liikenteeseen on asetettu uusia ja parempia aluksia, mikä on mahdollistanut palvelun parantumisen esimerkiksi aikataulullisesti. Vuorotiheys on monin paikoin lisääntynyt merkittävästi. Kaikkien reittien varrelle on rakennettu lisäksi uusia laitureita ja väyliä ja näin liikenteen piiriin on saatu uusia alueita. (Öhman 1995:113-115).

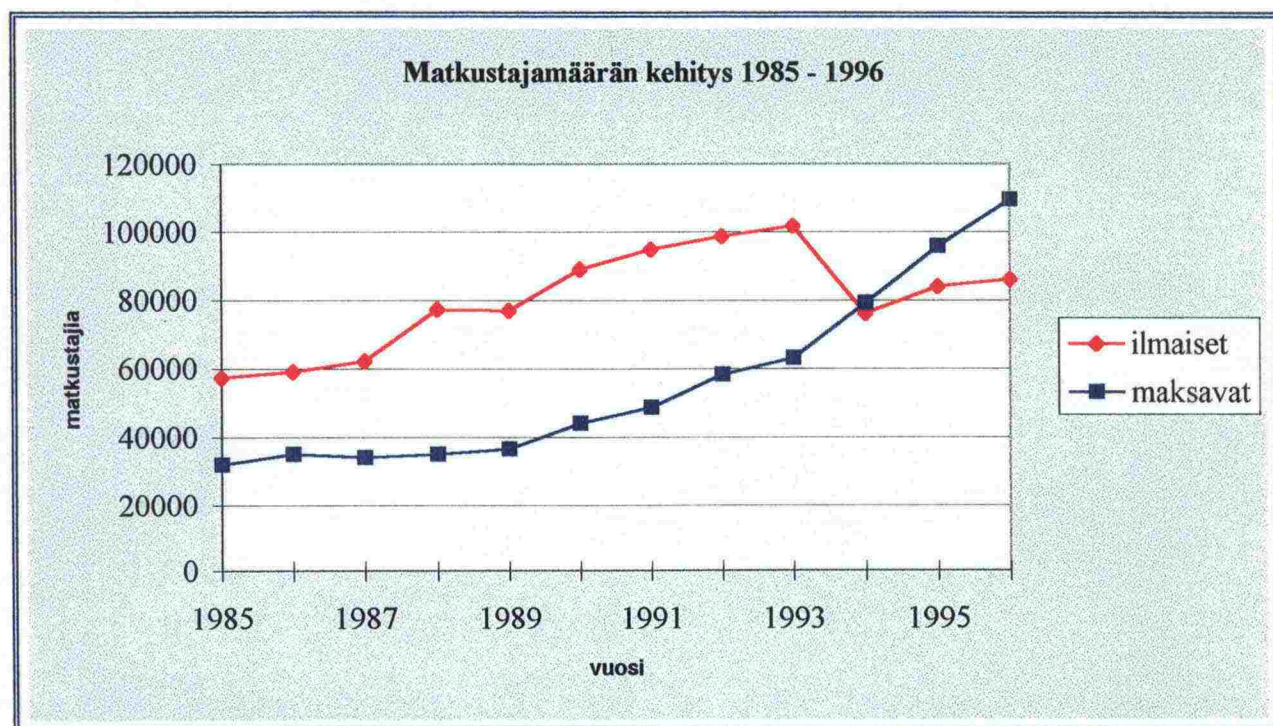
Yhteysalusliikenteen käyttäjiltä perittävät maksut perustuvat Liikenneministeriön päätökseen. Henkilökuljetusmaksut on porrastettu matkan pituuden mukaan. Kappaletavarasta perittävät maksut on porrastettu tavarain painon mukaan ja ajoneuvoista perittävä maksu ajoneuvon koon mukaan. Yhteysaluksilla saavat matkustaa maksutta reitin varrella sijaitsevassa saarella pysyvästi asuva henkilö ja hänen omistamansa ajoneuvo. Myös saaristossa palvelutehtävää suorittavat henkilöt ja ajoneuvot saavat matkustaa ilmaiseksi.

Taulukossa 1.2. on esitetty yhteysalusliikenteessä matkustaneiden maksavien ja maksutta matkustaneiden määrän kehittyminen vuodesta 1985 vuoteen 1996. Taulukko havainnollistaa kuinka voimakkaasti erityisesti maksavien eli saariston ulkopuolella asuvien henkilöiden määrä on lisääntynyt. Vuonna 1994 maksavien matkustajien määrä "ohitti" ilmaiseksi matkustavien määrän ja ryhmien ero näyttäisi kasvavan koko ajan. Maksavat matkustajat ovat muodostuneet vähitellen

vuositasolla tarkasteltuna suurimmaksi yhteysalusten käyttäjäryhmäksi. Reiteittäin ryhmien erot vaihtelevat huomattavasti (näistä myöhemmin reittikohtaisissa osioissa). Kehitys kertoo osittain siitä, että matkailijat ovat "löytäneet" yhteysalukset. Maksavia asiakkaita ovat tietysti myös saariston loma-asukkaat, mutta loma-asuntojen määrässä ei ole viime vuosina tapahtunut sellaista lisääntymistä, mikä selittäisi edellä mainitun kehityksen.

Yhtenä syynä maksavien ja ilmaiseksi matkustavien määrien muuttumiseen on matkustajien luettelointijärjestelmän uudistaminen vuoden 1994 alusta. Nyt luetteloinnin hoitaa on elektroninen laitteisto, joka mahdollistaa tarkan asiakasmäärien rekisteröinnin.

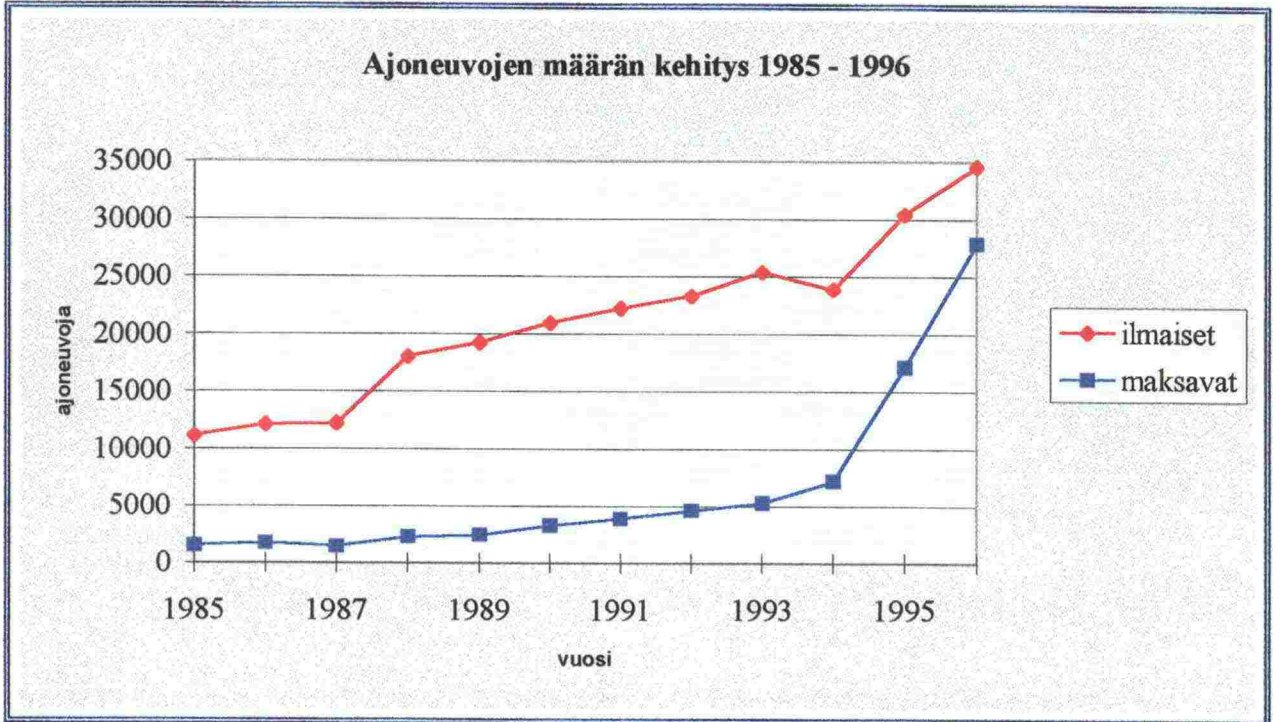
Maksavien asiakkaiden määrän jatkuva lisääntyminen 90-luvun alusta on ajankohtana mielenkiintoinen sikäli, että se ajoittuu samoihin aikoihin kuin maamme taloudellinen lama. Monen kohdalla lama konkretisoitui työttömyytenä ja näin ollen vapaa-ajan lisääntymisenä. Voi hyvin kuvitella, että henkilöllä, jolla esimerkiksi on loma-asunto saaristossa, on työttömäksi jäätyään paremmat mahdollisuudet oleskella loma-asunnossaan. Osittain samoista lähtökohdista voidaan ajatella myös matkailun lisääntymistä saaristossa. Edellä mainittuja seikkoja tärkeämpänä pitäisin kuitenkin liikennettä hoitavan kaluston ja yhteyksien parantumista.



Kuvio 5.1.2. Yhteysalusliikenteen matkustajamäärän kehitys 1985-1996.

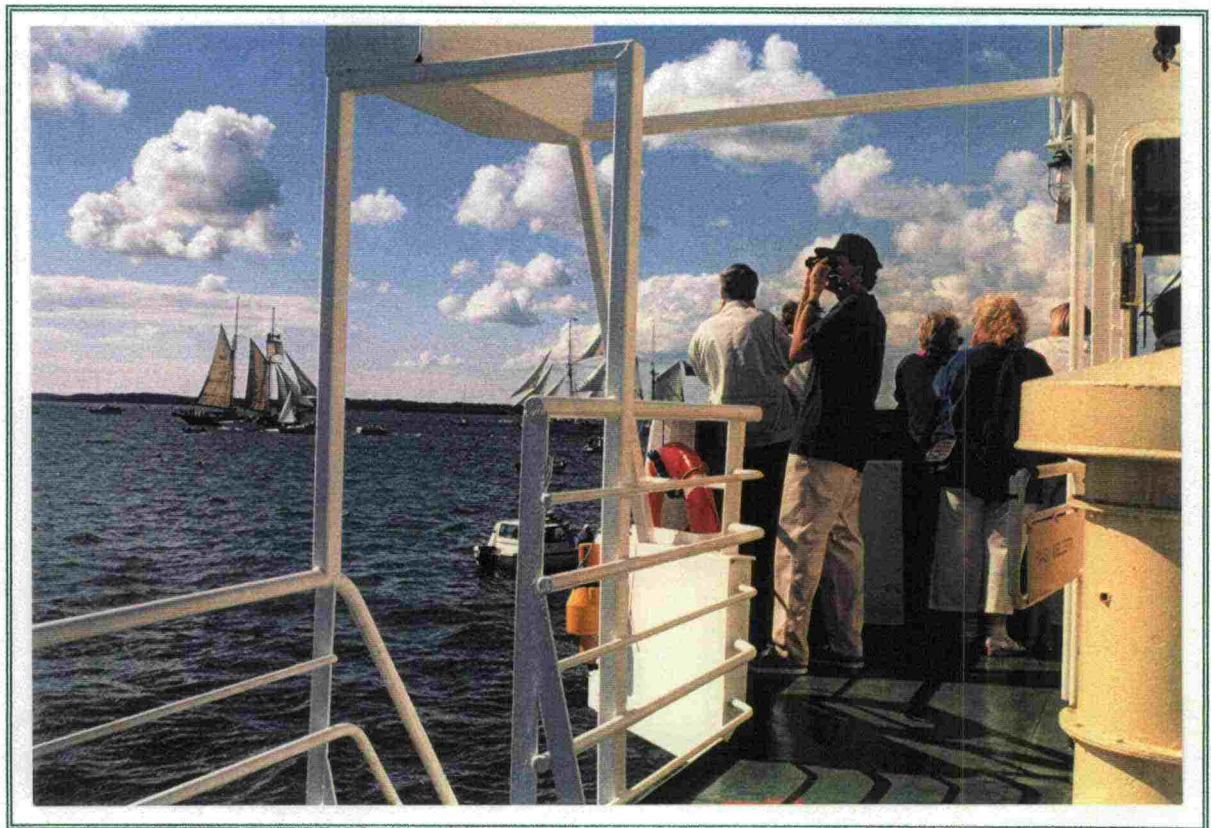
Lähde: Saaristomeren merenkulkupiiri.

Myös maksavien ja ilmaisten ajoneuvojen määrien kehitys on samansuuntainen (Kuvio 1.3.). Nykyisessä tilanteessa ilmaiseksi kuljetettavien ajoneuvojen määrä on kuitenkin vielä suurempi kuin maksavien ajoneuvojen. Ryhmien välinen ero on supistunut vuoden 1994 jälkeen ja voidaan ennustaa, että maksavien ajoneuvojen määrä on ilmaiseksi kuljetettavia suurempi vuonna 1998. Ajoneuvojen määrän voimakas lisääntyminen 90-luvun puolivälin paikkeilla selittyy luultavasti suurelta osin kahden uuden lautta-aluksen Auran (Hiittinen) ja Auroran (Iniö) liikennöinnin aloittamisella. Lautat pystyvät kuljettamaan 52 henkilöautoa kerralla, mikä on ollut huomattava kapasiteetin lisäys näillä vilkasliikenteisillä reiteillä. Näissä tapauksissa kapasiteetin lisääntyminen ja näin liikenteen sujuvoituminen itsessään lienee toiminut liikennettä lisäävästi. Ajoneuvojen määrän lisääntymisen lisäksi myös ajoneuvojen yksikköpainot ovat huomattavasti kasvaneet.



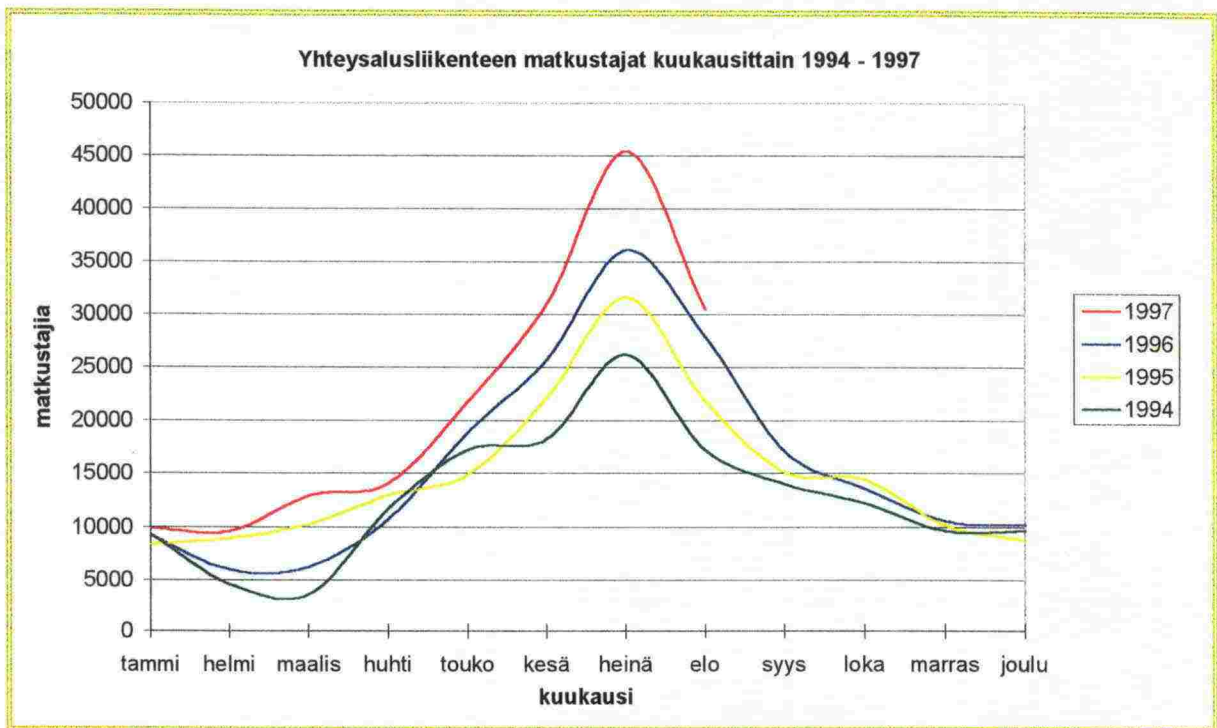
Kuvio 5.1.3. Yhteysalusliikenteessä kuljetettujen ajoneuvojen määrän kehitys 1985-1996.

Lähde: Saaristomeren merenkulkupiiri.



5.2 KAUSIVAIHTELUT

Yhteysalusten matkustajamäärissä on voimakasta kausivaihtelua (Katso kuvio 1.4.). Viikkain sesonki ajoittuu yleisimpään lomakuukauteen, heinäkuuhun. Kuvioista on pääteltävissä, että viime vuosina tapahtunut maksavien matkustajien määrän lisääntyminen ajoittuu kesäkauteen, koska talviajan matkustajamäärissä ei suurta muutosta ole nähtävissä. Tämä tarkoittaa sitä, että maksavien asiakkaiden lisääntymisen myötä liikennemäärien kausivaihtelutkin ovat kasvaneet jatkuvasti. Viime vuosina heinäkuun huippulukemat keskimääräisiin talviajan liikennemääriin verrattuna ovat olleet noin kolminkertaiset. Mikäli kehitys jatkuu samansuuntaisena aiheutuu tästä tulevaisuutta ajatellen omat ongelmansa esimerkiksi liikennetarpeiden ja alusten kapasiteetin yhteensovittamiselle. Karkeasti ajatellen talviajan liikenteen hoitamiseen riittävä alus voi kesäsesonkina olla liian pieni. Liikenteen suunnittelussa voidaan joutua entistä enemmän kiinnittämään huomiota juuri kausivaihteluihin.



Kuvio 5.2.1. Yhteysalusliikenteen matkustajat kuukausittain 1994-1997.

Lähde: Saaristomeren merenkulkuupiiri

6. REITTIALUEIDEN KUVAUKSET JA ENNUSTEET

6.1 HIITTISTEN REITTIALUE

Hiittisten reittialueella liikennöidään runkoreittiä ja lisäreittiä. Runkoreitti hoitaa yhteyttä Rosala-Hiittisistä Kasnäsiin. Lisäreitti liikennöi muiden asuttujen saarten ja mantereen välillä. Lisäreitti käy reitillään yhdessätoista saarella. Aluksen liikennöintialue on suuri ja etäisyydet pitkiä. Tämän vuoksi esimerkiksi saarilla asuvat koululaiset eivät voi käyttää koulumatkoillaan yhteysalusta, vaan heidän kuljetuksensa on järjestetty kunnan toimesta taksiveneellä.

Hiittisten runkoreitillä oli vuonna 1996 käyttäjiä 56 558, joista maksutta matkustavia asiakkaita 55 %. Hiittisten lisäreitin matkustajamäärä oli vastaavasti 14 947, joista ilmaiseksi matkusti 37 %.

Dragsfjärdin kunnassa on asukkaita yhteensä 3760. Kunnan väestömäärä on vähentynyt sekä 1980 että 90-luvuilla. Tilastokeskuksen tekemän ennusteen mukaan kunnan väestöennuste on seuraavanlainen (muuttoliikkeen sisältävä laskelma):

	1998	1999	2000	2010	2030
Dragsfjärd	3611	3565	3522	3179	2710

Lähde: Tilastokeskus

Ennusteen mukaan väkiluvun väheneminen jatkuisi edelleen ja väkiluku olisi vuonna 2010 noin 3200.

Saarten tilanne poikkeaa edellisestä sikäli, että niiden asukasmäärä on 80- ja 90-luvuilla ollut kasvusuunnassa (Hokka 1992:5). Saarilla asuu vakituisesti tällä hetkellä noin 400 asukasta. Näyttää siltä, että 60- ja 70-lukujen voimakas väestön väheneminen on pysähtynyt. Saarille on muuttanut mm. entisten saarelaisten lapsia sekä "uudisasukkaita". Tällainen kehitys on ollut huomattavissa selvimmin Hiittisissä ja Rosalassa, mutta myös Högsårassa, Vänössä ja Tunnamnissa.

Vuoden 1997 tammikuun tilaston mukaan reittialueen saarten väkiluku on esitettyä oheisessa taulukossa. Tiedot ovat kylittäisiä tietoja, mutta tässä tapauksessa kylä vastaa melko hyvin yhtä saarta.

Helsingholm (kunnan antama tieto)	4
Tunnamn	4
Bolax	4
Holma	8
Vänoxa	17
Biskopsö	19
Vänö	20
Högsåra	56
Örö	22
Rosala-Hiittinen (sis. myös Ängesön)	225
Yhteensä	379

Kunnan väestön ikärakenne on seuraavanlainen:

ikäryhmä	koko (1997)	kunta reittialueen (1997)	saaret lisäreittialueen saaret	koko maa (1995)
0 - 14	14 %	16 %	14 %	19 %
15 - 64	61 %	58 %	55 %	67 %
yli 65	25 %	26 %	31 %	14 %

Koko maan väestön ikärakenteeseen verrattuna saarten väestö on iäkkäämpää. Lisäreittiin kuuluvien saarten asukkaiden ikärakenne poikkeaa jo huomattavasti koko maan keskiarvosta: yli 65-vuotiaiden osuus on peräti 31 %.

Kunnan asukkaista 40 % saa toimeentulonsa teollisuudesta. Dragsfjärd onkin selvitykseen kuuluvista kunnista ainoa selvästi teollisuuskunta (koko maassa 28 %). Perustuotannosta toimeentulonsa saa 9 % ja vastaavasti palveluista 45 %.

Saarten elinkeinorakenne poikkeaa koko kuntaa kuvaavista luvuista. Saarilla ei ole teollisuutta kuten mantereella. Kalastus ja siihen liittyvä jalostus on yksittäisistä elinkeinoista tärkein. Kaikenkaikkiaan noin 150 ihmistä saa niistä toimeentulonsa Dragsfjärdin saaristossa. Kunnan alueella on n. 25 kalanviljelylaitosta.

Lounais-Suomen ympäristökeskus myöntää luvat kalankasvatustoimintaan. Sieltä saatujen tietojen mukaan kalankasvatustoiminnan harjoittamista ei lähitulevaisuudessa ole tarvetta rajoittaa nykyisestä. Sensijaan tuotantotaloudellisista syistä kalankasvatuksen tulevaisuudennäkymät eivät ole kovin hyvät. Kalanviljelyn kansainvälistä kilpailukykyä ajatellen valuuttakurssien kehitys on viimeisen kahden vuoden aikana ollut epäsuotuisa ja suomalaisten kirjolohiviejien hintakilpailukyky vientimarkkinoilla on heikentynyt. Oman lisänsä tähän kehitykseen on tuonut EU, johon liittymisen myötä kotimaista tuotantoa ei enää voida suojella tuonnilta kansallisilla kiintiöillä. Lohikalojen tuonti onkin kasvanut nopeasti ja hintataso on laskenut. (Kalankasvatuksen ympäristönsuojeluohjelma 1996:32)

Kunnan edustajan mukaan saaristossa on noin 20 etätyötä tekevää yritystä. Alueella toimii mm. kielenkääntäjiä, suunnittelu- ja insinööritoimistoja, varauskeskuksia tms.

6.1.1 Reittialueen saaret

Rosala-Hiittisissä asuu yhteensä 225 asukasta. Saarissa on melko hyvä palvelutaso: ala-aste, kauppoja, asiamiesposteja, motelli jne. Saarilla on varsin paljon erilaista turismiin liittyvää toimintaa, mm. vierasvenesatama ja useampia mökkikyliä. Saarten asukkaat saavat elinkeinonsa useista eri lähteistä, ovat usein ns. "monitoimi-ihmisiä". Turismi, kalastus, kalanviljely ja valtio ovat tärkeitä saarelaisten työllistäjiä. Saarella asuu mm. 5 yhteysalususten työntekijää. Hyvistä liikenneyhteyksistä huolimatta saarelta käydään melko vähän töissä saaren ulkopuolella. Hiittisten ja Kasnäsin välillä liikennöivän lautta-aluksen ansiosta Hiittisten liikenneyhteydet toimivat hyvin. Lautta pystyy myös kuljettamaan raskasta liikennettä ja linja-autoja.

Örössä sijaitsee varuskunta, jonka henkilökunnan määrä vaihtelee jatkuvasti. Kuntalaisia saarella asuu 22, jotka ovat töissä varuskunnassa. Varuskunta hoitaa omat henkilö- ja tavarankulje-

tuksensa omilla aluksillaan ja yhteysalus palvelee lähinnä ns. kuntalaisia. Puolustuslaitos ei mielellään palvele kuljetuksillaan muita kuin varuskuntalaisia, minkä vuoksi yhteysalusta tavitaan.

Vänössä asuu vakituisesti 20 asukasta. Väestökisterikeskuksen tilaston mukaan saarella on 4 alle 15-vuotiasta. Lapset käyvät koulua Taalintehtaalla. Saaren elinkeinoja ovat mm. kalastus, lampaidenhoito, matkailu. Saarella on myös saaristomatka-mökkivuokraustoimisto ja muuta etätöitä.

Tunnhamnissa asuu vakituisesti 4 henkilöä (1 perhe), jotka kaikki ovat työikäisiä. Osa heistä käy töissä vaihtelevasti saaren ulkopuolella (rakentajia).

Högsårassa on vakituisia asukkaita 56. Saarella on kauppa, motelli, kahviloita ja väylänhoitotukikohta. Saarella asuu 3 väylänhoitohenkilöstöön kuuluvaa työntekijää. Saarelta on jonkin verran työssäkäyntiä saaren ulkopuolella. alle 15 vuotiaita saaren väestöstä on 13 %. Högsåran ja mantereen välille on suunnitteilla lauttayhteys.

Helsingholmissa asuu vakituisesti 4 asukasta, jotka kaikki ovat työikäisiä. Elinkeinona on vierasvenesatama ja kalanviljely.

Holman saarella asuu 8 vakituista asukasta, joista kaikki alle 65 vuotiaita. Asukkaat ovat töissä saarella, ns. monitoimi-ihmisiä.

Ängesön saarella asuu kunnasta saatujen tietojen mukaan vakituisesti 4 asukasta, yksi 3 sukupolven perhe.

Vänoxan saarella asuu vakituisesti 17 asukasta. Saarella on mm. lomakylä. **Bolaxin** saarella asuu vakituisesti 4 asukasta.

Biskopsössa (mukaanlukien lähisaaret Träskön ja Djupön) asuu vakituisesti 19 henkeä, joista 3 on alle 15-vuotiaita.

Dragsfjärdin saaristossa on lisäksi muutamia saaria, joilla on vakituista asutusta ja joissa yhteysalus ei silti käy. Tällaisia ovat Storlandet (2 as.), Söderön (2 as.), Granholm (2 as.) ja Sommarön (7 as.)

6.1.2 Loma-asutus

Kesämökkejä kunnan alueella on tällä hetkellä noin 2000. Läntiseen saaristoon (Kasnäsistä länteen) on kaavoitettu paljon uusia loma-asuntotontteja. Kaava mahdollistaa mökkien määrän kolminkertaistumisen. Tonttien kysynnässä on havaittu jo selvää lisääntymistä lama-aikaan verrattuna.

On huomattavissa suuntaus, että monet rakentavat loma-asunnoistaan talviasuttavia, minkä johdosta "mökkiläiset" liikkuvat alueella ympäri vuoden. Tähän liittyen yhtenä tulevaisuudenkuvana voi myös nähdä sen, että eläkeikäiset loma-asukkaat muuttavat saarille vakituisiksi asukkaiksi.

6.1.3 Ennuste reittialuelle

Dragsfjärdin saarten asukasluku on 80- ja 90-luvuilla kasvanut, poiketen näin kunnan yleisestä väestönkehityksestä. Kunnasta saatujen tietojen mukaan kehitys jatkuu samansuuntaisena tulevaisuudessakin. Mm. matkailun lisääntyminen ja etätyön mahdollisuudet ovat olleet niitä elinkeinoja jotka ovat parantaneet saaristossa elämisen edellytyksiä.

Että kehitys voisi jatkua samansuuntaisena täytyisi elinkeinotoimintojen edelleen kehittyä. Erityisesti lisäreitin alueen saarilla asuva väestö on suhteellisen iäkästä ja ilman heitä korvaavaa saarillemuuttoa asukasmäärät tulevat vähentymään vuoteen 2010 mentäessä. Lisääntymisikäistä väestöä saarilla on kuitenkin tällä hetkellä niin vähän.

Yhtenä saarten ympärivuotista väkilukua kasvattavana väestöryhmänä voidaan nähdä kesäasukkaat, jotka esimerkiksi eläkeikään päästyään haluavat muuttaa vakituisiksi asukkaiksi loma-asuntoihinsa, joista monet ovat talvi-asuttavia. Esimerkiksi Bolaxin ja Vänoxan saarten väkiluvun kunta ennustaa kasvavan tulevaisuudessa juuri tällä tavoin.

Oman uhkakuvansa asiaan tuo kalankasvatustoiminnan kannattavuuden epäsuotuisa kehitys viime vuosina. Dragsfjärdin saaristossa kalankasvatuksella ja siihen liittyvillä elinkeinoilla on toimeentulon lähteenä suuri merkitys. Jos suomalainen kala häviää hintakilpailussa tuontikalalle ja vienti ei kannata, ei elinkeinon jatkumiselle ole tulevaisuudessa takeita.

Hiittinen-Rosala poikkeaa lisäreitin saarista sikäli, että sen asukkaat eivät ole niin riippuvaisia saaren omista työpaikoista, koska hyvä liikenneyhteys mantereelle mahdollistaa päivittäisen työssäkäynnin mantereella.

6.2 PARAISTEN REITTIALUE

Paraisten reittialueen alus liikennöi Paraisten kunnan alueella neljään saareen: Björkholm, Heisala, Kuggö, Granholm ja Ramsholm. Nauvon alueella alus käy Pensarissa ja Aspholmissa. Reitin alku/päätepiste on Granvikissä. Aluksen vuorotiheys on varsin suuri. Reitillä oli vuonna 1996 matkustajia 10 305, joista maksutta matkusti 58 %.

Saarten asukasluvut ovat seuraavanlaiset:

Björkholm	2
Granholm •	2 *
Kuggö	8 *
Heisala •	20 *
<u>Pensar + Aspholm (+Peno)</u>	<u>27</u>
yhteensä	59

• Väkilukutieto haastateltavalta

* Väestörekisterikeskuksen tilastossa yhteisluku 30 (kuuluvat samaan kylään)

Reittialueen saarten väkiluku (Paraisilla 32) edustaa niin pientä osaa koko Paraisten noin 12 000 asukkaasta, ettei tässä yhteydessä liene aiheellista kertoa koko kuntaa kuvaavia tunnuslukuja. Mainittakoon kuitenkin, että Tilastokeskus ennustaa Paraisten väkiluvun pysyvän lähes ennallaan vuoteen 2010 mentäessä.

6.2.1 Reittialueen saaret

Björkholmin saarella asuu vakituisesti 2 asukasta. Heidän elinkeinonaan on lomamökkien vuokraus. **Granolmissa** asuu vakituisesti 1 pariskunta. **Ramsholmissa** ei ole vakituista asutusta, mutta talviasuttavia loma-asuntoja jonkin verran. Saarta viljellään Nauvosta käsin.

Heisalassa asuu ympärivuotisesti 20 henkilöä. Saarella harjoitetaan karjanhoitoa, kasvihuoneviljelyä, omenanviljelyä ja kalastusta. Saarella on myös 5 vuokramökkiä ja muita lomamökkejä. Heisalasta ei ole työssäkäyntiä saaren ulkopuolella. Heisalassa asuu suhteellisen nuorta väkeä. **Kuggön** saarella asuu kaksi nuorempaa perhettä ja kaksi eläkeikäistä. Saarelaisten elinkeinona on mm. kalastus. Yksi asukas on töissä yhteysalusella.

6.2.2 Loma-asutus

Paraisten saariston osayleiskaava on vahvistettu 80-luvulla. Siihen kaavoitetut loma-asuntopaikat alkavat olla jo rakennetut, joten lähivuosina uusien loma-asuntojen rakentaminen lienee vähäisempää. Poikkeusluvalla rakentaminen saattaa silti onnistua ja kaavasta onkin poikkeuslupia hyväksytty jonkin verran. Kaavaa pitäisi uudistaa piakkoin. Uuden kaavan valmistelu- ja hyväksyntätöihin menee usein parikin vuotta, joten uuden kaavan vaikutukset näkyvät aikaisintaan vasta tämän selvityksen tarkastelujakson loppupuolella.

6.2.3 Ennuste reittialueelle

Paraisten reittialueella olevista saarista monen voidaan olettaa olevan elinvoimainen myös vuonna 2010. Suurimmilla saarilla Pensarissa, Heisalassa ja Kuggössä asuu verrattain paljon asukkaita ja niissä on vireää elinkeinotoimintaa. Saarilla asuu myös lapsiperheitä. Näiden saarten osalta liikennöintitarvetta tulee olemaan tulevaisuudessakin.

Pienempien saarten (kuten Granholm ja Aspholm), joissa asuu vain muutama henkilö, tulevaisuus on aina epävarmempaa. Björkolmin saaren mökkienvuokraustoiminta on siinä määrin mittavaa että toiminta jatkuu siellä vielä pitkään ja aiheuttaa omalta osaltaan liikennettä etenkin kesäaikana.

Loma-asuntojen määrän ei voida ennustaa lisääntyvän kovinkaan paljoa lähivuosina. Nykyiseen kaavaan merkityt loma-asuntopaikat on jo lähes rakennetut ja kaava kaipaa uudistamista. Uuden kaavan mahdollistama lisärakentaminen vaikuttanee liikennemääriin vasta lähempänä vuotta 2010.

6.3 NAUVON ETELÄINEN REITTIALUE

Nauvon eteläinen reittialue liikennöi kokonaisuudessaan Nauvon kunnan alueella. Reitin alku/päätepaikka on Nauvon kirkonkylässä. Reitti käsittää 13 saarta Nauvon eteläpuolelta sekä Seilin saaren kirkonkylän pohjoispuolella. Vuonna 1996 reitillä oli 3 418 matkustajaa, joista 42 % oli maksutta matkustavia.

Nauvon kunnassa on asukkaita 1447, joista reittialueen saarilla asuu 69. Saarten asukkaat jakautuvat Väestörekisterikeskuksen tilaston mukaan seuraavasti:

Grötö	1
Kopparholm	1
Lökholm	1
Sandholm	1
Trunsö	2
Borstö	2
Seili	3
Gullkrona	3
Brännskär	5
Stenskär	10
Nötö + Träskholm	13
<u>Pensar + Peno (+ Aspholm)</u>	<u>27</u>
yhteensä	69

Väestökisterikeskuksen tilastojen mukaan Nauvon ikärakenne on seuraavanlainen:

	Nauvo	koko maa (1995)
alle 15 v.	18 %	19 %
15-64	63 %	67 %
yli 65 v.	20 %	14 %

Lähde: Väestökisterikeskus

Koko maan ikärakenteeseen verrattuna väestö on iäkkäämpää.

Tilastokeskus ennustaa Nauvon väkiluvun kasvavan vuoteen 2010 noin sadalla hengellä (muuttoliikkeen sisältävä laskelma).

	1998	1999	2000	2010	2030
Nauvo	1496	1503	1511	1599	1655

Lähde: Tilastokeskus

Kunnan asukkaista 28 % saa toimeentulonsa primäärielinkeinoista, 17 % jalostuksesta ja 55 % palveluista.

6.3.1 Reittialueen saaret

Pensarin kylässä, johon kuuluu myös **Penon** saari asuu väestökisterikeskuksen tilastojen mukaan 27 henkilöä. Näistä 4 on alle 15 vuotiaita ja 6 yli 65 vuotiaita. Saarella asuvien elinkeinoja ovat mm. maanviljely ja kalastus.

Gullkronan saarella asuu ympärivuotisesti 3 henkilöä. Saari on "vakiinnuttanut" asemansa suosittuna vierasvenesatamana ja saarella on matkailijoille hyvät palvelut.

Stenskärin saarella asuu 10 henkilöä. Saarella asuu kolme kouluikäistä ja myös eläkeikäisiä. Myös Stenskärissä on matkailutoimintaa: mm. vierasvenesatama ja mökkikylä. Kalastus on myös yksi saarelaisten elinkeinoista.

Brännskärissä asuu ympärivuotisesti yksi perhe, 5 henkilöä. Saaren elinkeinona on mm. kalastus ja karjanhoito. **Grötön** saarella on väestörekisterikeskuksen tilaston mukaan 1 asukas.

Nötön kylään kuuluu Nötön saaren lisäksi mm. Träskholmin saari. Tammikuuta 1997 kuvaavan kylätilaston mukaan Nötön kylässä asui tuolloin 13 henkilöä. Kunnasta saatujen tietojen mukaan tänä kesänä Nötön saarella on asunut ainoastaan yksi perhe. Asuvatko he siellä tulevaisuudessa tai ensi talvena näyttää epävarmalta. Viime vuoden aikana saarelta on muuttanut pois useita henkilöitä. Väestökadon syy löytyy tulehtuneista henkilösuhteista.

Borstön saarella asuu 2 eläkeikäistä. **Lökholm**issa asuu yksi 75-vuotias asukas ympärivuotisesti.

Knivskärissä, Kopparholmissa, Sandholmissa ja Trunsössä ei ole kunnasta saatujen tietojen mukaan asukkaita ympärivuotisesti. Väestörekisterikeskus ilmoittaa Kopparholmin ja Sandholmin asukasluvuksi 1 ja Trunsön 2.

6.3.2 Loma-asutus

Tällä hetkellä Nauvossa on noin 2000 loma-asuntoa ympäri kuntaa. Nauvon eteläisen reitin matkustajista onkin lähes 60 % maksavia asiakkaita, eli lähinnä matkailijoita ja loma-asukkaita. Nauvon eteläosan ranta-osayleiskaava on vahvistettu vuonna 91. Kaavan mukaan Nauvon eteläisessä osassa on noin 500 mökkitonttia ja uusia rakentamattomia mökkitontteja on kaavoitettu 348. Suurimmat loma-asuntomäärät, löytyvät alueen suurimmasta saaresta Nötöstä. Kunnan edustajan mukaan heti kaavan vahvistamisen jälkeen tonttien kysyntä kasvoi hetkellisesti, mutta nyt kysyntä on hieman vähäisempää. Maanomistajien myyntihalukkuus säätelee viimekädessä mökkien rakentamisen.

6.3.3 Ennuste reittialueelle

Nauvon eteläiseen reittialueeseen kuuluva alue voidaan tulevaisuutta ajateltaessa jakaa kahteen erilaiseen alueeseen, pohjoseen ja eteläiseen. Pohjoisen ja eteläisen alueen raja kulkee Nauvon Berghamnin ja Knivskärin välillä.

Eteläisillä saarilla (Nötö, Borstö, Lökholm, Knivskär, Kopparholm, Sandholm, Trunsö) asuu tällä hetkellä ympärivuotisesti ainoastaan 8 henkilöä, jotka kaikki ovat melko iäkkäitä. Osa saarten asukkaista asuu lisäksi saarella vain kesäkauden. On hyvin todennäköistä, että vuonna 2010 kukaan heistä ei näillä saarilla enää asu. On myös todennäköistä, että heitä korvaavaa ympärivuotista asutusta saarille ei tule. Näyttäisi siis siltä, että reitin eteläisimmässä osassa vuonna 2010 liikennetarvetta olisi lähinnä vaan kesäkautena ja käyttäjät näin ollen loma-asukkaita tai ns. kevätlintuja.

Reitin pohjoisosien saarilla (Seili, Pensar, Aspholm, Peno, Gullkrona, Stenskar, Brännskär, Nauvon Berghamn) asukkaita on jo enemmän. Saaret sijaitsevat suhteellisen lähellä Kirkonkylää, mikä helpottaa asioiden hoitoa ja näin asumista saarilla. Merkittävää on myös se, että alueen asukkaiden ikärakenne on melko nuorekas ja alueella asuu myös kouluikäisiä lapsia. Päivittäinen koulunkäynti ei nykyisten liikennöintiaikataulujen mukaan ole mahdollista vaan lapset asuvat viikot Nauvossa. Esimerkiksi Gullkronassa ja Stenskarissa matkailuun liittyvä toiminta on elinvoimaista, mikä tuo oman tarpeellisen lisänsä saarten elinkeinotoimintaan. Reitin pohjoisosien saarilla liikennetarve tulee vakituisten asukkaiden osalta säilymään vähintään ennallaan.

Loma-asutuksen määrä tulee jonkinverran lisääntymään reittialueella. Kaikille nyt liikennöitäville saarille on kaavoitettu lukuisa määrä uusia rakennusoikeuksia. Se miten paljon niistä rakennetaan ja minkälaisella aikataululla on hyvin vaikea ennustaa.

6.4 MUU LIIKENNE NAUVOSSA

Merenkulkupiiri on ostanut yhteysalusliikennettä täydentämään kaksi venekalustolla hoidettavaa reittiä. Reitit liikennöidään Nauvon pääsaaren eteläpuolella. Liikennettä hoitavat yksityiset yrittäjät.

Nauvon poikittaisreitin asemapaikkana on Pärnainen ja reittiä liikennöidään maanantaista perjantaihin. Reitin piiriin kuuluu 18 saarta, joista eteläisin on Nötö. Vuonna 1996 tällä reitillä matkusti 2 446 matkustajaa, joista ilmaiseksi matkustavia oli 95 %.

Nötö-Borstö -reittiin kuuluu Nötön saaren läheisyydessä sijaitsevia saaria. Nötön saarella oli vielä jonkin aikaa sitten kauppa ja reitti turvasi lähisaarten asukkaiden asiointimahdollisuuden sinne. Vuonna 1996 Nötö-Borstö reitillä oli matkustajia 595. Näistä maksavia matkustajia oli 50 %. Vuosien 1995 ja 1996 välillä matkustajamäärä väheni noin 200:lla matkustajalla. Tällä hetkellä kauppaa ei ole, joten on hyvin todennäköistä että matkustajamäärä vähenee edelleen.

Reitteihin kuuluvat vakituisesti asutut saaret asukaslukuineen ovat seuraavat:

<i>Poikittaisreitti</i>		<i>Nötö-Borstö -reitti</i>	
Tveskiftsholm	2	Lökholm	1
Lånholm	2*	Sandholm	1
Rockelholm	2*	Byskär	2*
Trunsö	2	<u>Nötö + Träskholm</u>	<u>13</u>
Hummelholm	3*	yhteensä	17
Ängsö	3*		
Ytterholm	3*		
Brännskär	5		
Nauvon Berghamn	11		
Nötö (+Träskholm)	13		
<u>Pensar (+Peno)</u>	<u>27</u>		
yhteensä	73		

* tieto saatu kunnasta

6.5 KORPPOON REITTIALUE

Korppoon reittialueen alus liikennöi sekä Korppoon että Houtskarinn kunnan alueella. Reittiin kuuluu Korppoon alueella Norrskata, Lillpensor, Finnö sekä Kälö, Brunskär ja Österskär. Kolmeen viimeksi mainittuun liikennöidään ainoastaan pari kertaa viikossa. Muille saarille liikennöidään useasti päivässä. Houtskarinn kunnan alueella liikennöidään Berghamniin, Storpensoriin ja Kittuisiin. Reittialueen saarilla, Norrskataa lukuunottamatta asuu yhteensä 40 henkilöä. Reitin matkustajista vuonna 1996 oli 65 % maksutta matkustavia, eli saariston asukkaita. Kaikenkaikkiaan vuonna 1996 reitillä matkusti 3 480 matkustajaa.

Saarittaiset asukasluvut ovat seuraavat:

Brunskär	1
Österskär	3
Storpensor	5
Lillpensor	8
Finnö	8
<u>Houtskarinn Berghamn</u>	<u>15</u>
yhteensä	40

Kokonaisuudessaan Korppoon kunnassa asui 31.1.1997 yhteensä 1071 henkilöä. Kunnan asukkaiden ikärakenne on seuraava:

	Korppoo	koko maa (1995)
alle 15 v.	20 %	19 %
15-64	61 %	67 %
yli 65 v.	19 %	14 %

Lähde: Väestörekisterikeskus

Kunnan asukkaista 19 % saa toimeentulonsa maataloudesta, 5 % jalostuksesta, 76 % palveluista ja 5 % muista elinkeinoista. Palveluelinkeinot ovat siis ylivoimaisesti tärkein toimeentulolähde.

Tilastokeskus ennustaa Korppoon väkiluvun kehittyvän seuraavalla tavalla (muuttoliikkeen sisältävä laskelma) :

	1998	1999	2000	2010	2030
Korppoo	1067	1063	1059	1033	992

Lähde: Tilastokeskus

Ennusteen mukaan väkiluku laskisi hieman nykyisestä vuoteen 2010 mentäessä. Kovin merkittävästä väkiluvun laskusta ei kuitenkaan ole kysymys.

6.5.1 Reittialueen saaret

Lillpensorin saarella asuu vakituisesti 8 henkilöä, joista 2 on kouluikäistä. Saarella on mm. mökkikyliä, mutta myös maanviljelyä ja karjanhoitoa.

Finnön kylässä, johon kuuluu myös **Käldersön** saari asuu 8 henkilöä, joista yksi on alle 14 vuotias. Kylän ikärakenne on suhteellisen nuorekas ja voi hyvinkin olla mahdollista että asukasluku pysyy nykyisellään vuoteen 2010 asti. Saarelaisten elinkeinona on mm. merityö.

Kälön saarella ei ole ympärivuotisia asukkaita. Muutama henkilö asuu saarella kesäkauden. **Brunskärissä** asuu Väestörekisterikeskuksen mukaan 1 asukas. Saarella on vierasvenesatama. **Österskärissä** asuu kolme yli 55 vuotiasta henkilöä.

Storpensarin saarella asuu väestörekisterikeskuksen tilaston mukaan 5 henkilöä, jotka kaikki ovat yli 55-vuotiaita. Saarella on perunanviljelyä, joka "hoidetaan" Houtskarín pääsaarelta käsin.

Houtskarín **Berghamnín** saarella asuu 15 henkilöä ympärivuotisesti. Heistä kaksi on kouluikäistä. Saaren asukkailla on kaksi kalanviljelylaitosta, jotka ovat juuri saaneet toimintaansa lisälupia. Kalanjalostustoimintaa on suunnitteilla. Saarella on myös mökkikyliä. Osa saaren asukkaista käy päivittäin töissä pääsaarella. Yhteysaluksella on töissä yksi henkilö. Eläkeikäisiä asukkaista on 5. Berghamnín asukasluku on lisääntynyt voimakkaasti 70-luvun jälkeen. 70-luvun alussa saarella oli ainoastaan 3 vakituista asukasta.

6.5.2 Ennuste reittialueelle

Korppoon reittialueella suurimman osan saarista voidaan olettaa olevan elinvoimaisia ja ympärivuotisesti asuttuja myös vuonna 2010. Näin voidaan ennustaa ainakin Lillpensorin, Storpensorin, Käldersö/Finnön ja Houtskarín Berghamnín kohdalla. Saarista on suhteellisen lyhyet etäisyydet pääsaarelle ja toimivat liikenneyhteydet. Esimerkiksi Houtskarín Berghamnínista on mahdollista käydä päivittäisesti työssä tai koulussa esimerkiksi Houtskarín pääsaarella. Saarilla, Storpensorin poislukien, asuu myös ikärakenteeltaan melko nuorta väkeä.

Österskärissä ja Brunskärissä voidaan myös olettaa olevan ympärivuotista asutusta vuonna 2010, vaikkakin niiden nykyiset asukkaat tuolloin jo ovat melko iäkkäitä. Saaret sijaitsevat melko kaukana palveluista, joten ne eivät ehkä houkuttele muuttajia. Houtskarín kunnassa tosin nähtiin, että potentiaalisia vakituisesti saarille muuttajia ovat eläkeläiset. Näkemys on sikäli perusteltu, että heidän kohdallaan toimeentulo ei muodostu ongelmaksi.

Loma-asutuksesta aiheutuvan liikenteen osalta pätee tällä reitillä samat ennusteet kuin muuallakin saaristossa. Loma-asuntojen määrä kasvaa hiljalleen näilläkin saarilla. Suurempia lomakylähankkeita tai vastaavia ei tälle alueelle tiedetty suunniteltavan.

6.6 UTÖN REITTIALUE

Utön reittialue liikennöi Pärnäsistä Utöseen. Alus käy reitillään lisäksi viidessä muussa saarella: Nauvon Berghamnissa ja Nötössä, Korppoon Aspössä ja Jurmossa. Kesä kautena reittiä laajennetaan Turkuun ja Kökariin. Reitin liikennöintialue on suuri ja saarten etäisyydet pitkiä. Reitin alueen saarilla asuu 85 asukasta, joista 62 Utössä. Vuonna 1996 Utön reitillä oli matkustajia 11 729. Maksutta heistä matkusti 78 %. Kesäasukkaiden ja matkailijoiden osuus tällä reitillä on siis varsin pieni.

Reittialueen saarten asukasluvut ovat seuraavat:

Nauvon Berghamn	11
Nötö (sis. Träskholmin saaren)	13
Aspö	9
Jurmo	6
Utö	62
yhteensä	101

6.6.1 Reittialueen saaret

Berghanmin kylässä asuu väestörekisterikeskuksen mukaan 11. Elinkeinona saarella on mm. karjatalous. Merenkulkupiirin palveluksessa on kaksi henkilöä. **Nötössä** asuu tilaston mukaan 13 asukasta. Kunnasta saadun tiedon mukaan saarella asuu ainoastaan yksi henkilö.

Aspön saarella asuu 9 vakituista asukasta. Asukkaiden ikärakenne on varsin nuorekas ja yksi asukkaista on alle 15 vuotias. Merenkulkupiirin palveluksessa on kaksi henkilöä. **Jurmossa** asuu 6 asukasta. Elinkeinona saarella on mm. kalastus ja vuokramökkit.

Utössä asuu väestörekisterikeskuksen mukaan 62 henkilöä. Saarella toimii varuskunta. Suurin osa saarella asuvista on työikäisiä ja alle 15-vuotiaita on 22.

6.6.2 Ennuste reittialueelle

Utön reitin varrella asuu suhteellisen paljon asukkaita. Tulevaisuudessa asutus näillä saarilla tulee todennäköisesti säilymään. Utön varuskunnan olemassaolo suurine asukasmäärineen ylläpitää liikennöintitarvetta. Aspössä ja Jurmossa asuu myös ihmisiä, joiden voidaan ennustaa asuvan saarella myös vuonna 2010. Rakentamisen voidaan olettaa jopa lisääntyvän, sillä sekä Utö, Jurmo ja Aspö ovat hiljattain saaneet verkkosähkön. Saarille onkin myönnetty hiljattain uusia loma-asuntojen rakennuslupia. Reittiin kuuluvan Nötön saaren tulevaisuutta vakituisen asutuksen osalta on vaikea ennustaa. Kesäasukituksen voidaan sieläkin ennustaa jonkin verran lisääntyvän.

6.7 NORRSKATA - NAUVON POHJOINEN REITTIALUE

Norrskata-Nauvon pohjoinen reittialue liikennöi sekä Nauvon että Korppoon kunnan alueella. Nauvon kunnan alueella reitti kulkee Seilin ja Innamon saariin sekä Korppoossa Norrskataan, Ahvensaareen, Maskinnamoon ja Järvsoriin. Reittialueen saarilla asuu 50 asukasta (+Norrskata 143). Reitin käyttäjistä 39 % on maksutta matkustavia asiakkaita.

Saarittaiset asukasluvut ovat seuraavat:

Seili	3
Innamo	9
Maskinnamo (kunnasta saatu tieto)	10
Järvsor	10
Ahvensaari	23
yhteensä	55

6.7.1 Reittialueen saaret

Seilin saarella asuu väestökisterikeskuksen mukaan 3 henkilöä. (Kunnasta saadun tiedon mukaan 4-5 perhettä) Lapsia saarella ei asu. Saarella toimii aktiivisesti Saaristomeren tutkimuslaitos, mistä aiheutuu jatkuvia liikennetarpeita. Saari on myös historiallisesti kiinnostava matkailukohde. Seilin saari kuuluu kokonaisuudessaan Natura suojeluohjelmaan, joten loma-asutusta tai vastaavaa toimintaa saarelle ei tulla rakentamaan.

Innamon saarella asuu 9 henkilöä. Väestökisterikeskuksen tilaston mukaan heistä kaksi on yli 65-vuotiaita ja muut yli 20 vuotiaita. Saarelaisten elinkeinoja ovat maanviljelys ja karjanhoito. Saarella asuu myös yksi merenkulkupiirin työntekijöistä. Yksityiskohtana mainittakoon, että saarelle myönnettiin viime vuonna 6 uutta loma-asunnon rakennuslupaa, mikä osaltaan lisännee lähiaikana saaren kesäajan liikennettä.

Norrskata on reittialueen solmupiste sikäli, että saarelle on maantie/lossiyhteys Korppoon Galtbystä. Saarelle kuljetettavat matkustajat pääsevät näin ollen jatkamaan Korppoon pääsaarelle lautalla. Norrskatassa on asukkaita 143. Väestökisterikeskuksen tilastoista laskettuna saaren asukkaista 10 % on alle 15 vuotiaita, 56 % 15-64-vuotiaita ja 34 % yli 65-vuotiaita. Vanhusväestön osuus on siis melkoisen suuri. Saarella toimii ala-aste, jossa oppilaita tänä lukukautena on 9. Heistä ainoastaan kaksi on saaren asukkaita, muut tulevat yhteysaluksella lähisaarilta. Saaren asukkaiden pääelinkeino on maanviljelys. Saarella asuu myös jonkin verran yrittäjiä (kauppa, kesäravintola, mökkikyliä 3). Lossiyhteys mahdollistaa myös työssäkäynnin pääsaarella.

Ahvensaarella asuu tällä hetkellä 23 asukasta, joista 9 on yli 65-vuotiaita. Asukkaista jotkut ovat töissä merillä (yksi yhteysaluksella) ja osa harjoittaa maataloutta. Kunnassa tehtyjen laskelmien mukaan saarella olisi yläasteikäisiä oppilaita vuoteen 2015 asti. Täten voidaan hyvin ajatella, että saari on elinvoimainen myös vuonna 2010.

Maskinnamon saarella asuu 10 vakituista asukasta. Elinkeinoina saarella on mm. kalastus ja puutarhaviljely. Saarelta käydään töissä myös pääsaarella. Yläasteikäisiä oppilaita saarella ennustetaan olevan vuoteen 2011 asti.

Järvsorissa on vakituisia asukkaita 10. Kalastus ja maanviljely ovat saarelaisten elinkeinoja. Saarelta käydään myös töissä pääsaarella. Yläasteikäisiä oppilaita saarella on kunnan laskelmien mukaan vuoteen 2008 asti.

6.7.2 Loma-asutus

Norrskatan-Nauvon reittialueella on loma-asutusta jo olemassa melko paljon (poikkeuksena Seili). Tästä kertoo myös reitillä matkustavien maksavien asiakkaiden suuri määrä. Korppoon kunta aloittaa Pohjois-Korppoon kaavan tekemisen ehkä noin vuoden päästä. Kunnan pohjoisosiin on jo rakennettu melko paljon, mutta koska pohjoisosiin saa rakentaa tiheämmin, tulee uudessa kaavassa olemaan rakentamattomia kesämökkkitontteja useita satoja. Tällä hetkellä Korppoon kunnassa myönnetään vuosittain noin 90 loma-asunnon rakenuslupaa, joten on todennäköistä, että näistä osa sijoittuu myös kunnan pohjoisosiin.

6.7.3 Ennuste reittialueelle

Norrskatan-Nauvon reittialueen saarten tulevaisuus näyttää valoisalta. Saarilla asuu melko paljon asukkaita ja myös nuorta väkeä. Työ- ja koulumatkat saarelta käsin sujuvat yhteysaluksen ansiosta hyvin. Ainakin Ahvensaaresta, Järvsorista ja Maskinnamosta on mahdollista käydä päivittäin töissä saaren ulkopuolella, mikä edesauttaa saarella asuvien toimeentuloa. Että saarten asutuksen määrä säilyisi ennallaan, täytyisi niiden silti myös pystyä houkuttelemaan uutta asutusta vähenevän vanhusväestön tilalle. Tämä luonnollisesti edellyttää myös toimeentulomahdollisuuksien olemassaoloa. Uusista toimeentulomahdollisuuksista ainakaan etätö ei ole vielä näille saarille levinnyt. Melko varmana voidaan siitä huolimatta pitää sitä, että kaikilla reittialueen saarilla on vakituista asutusta myös vuonna 2010.

Loma-asutuksen voidaan ennustaa kasvavan jonkin verran vuoteen 2010 mentäessä. Tämä tarkoittaa siis lähinnä kesäajan liikenteen lisääntymistä. Loma-asutuksesta aiheutuva liikenne tulee tulevaisuudessa ajoittumaan pitemmälle ajanjaksolle kuin ainoastaan kesä-elokuuhun. Monet rakentavat nykyisin loma-asunnostaan talviasuttavan, ns. "kakkosasunnon".

6.8 HOUTSKARIN REITTIALUE

Houtskarın reittialueen alus liikennöi lähes kokonaisuudessaan Houtskarın kunnan alueella, mutta käy kolmena päivänä viikossa myös Torsholmassa Ahvenanmaan maakunnassa. Reittiin kuuluu yhteensä yhdeksän saarta Houtskarın länsiosista, jotka ovat Sjalö, Härklot, Nätö, Sövdö, Bockholm, Äplö, Lempnäs ja Sördö. Edellä mainituilla saarilla asuu ympärivuotisesti 25 asukasta. Alus pysähtyy Houtskarissa sekä Roslaxissa että Näsbyssä. Saarten asukasmäärät ovat seuraavanlaiset:

Sördö	2	
Södö	2*	
Lempnäs	3	
Äplö	4*	
Sjalö	7*	
Nätö	7*	
yhteensä	25	* tieto kunnasta

Reitillä matkusti vuonna 1996 yhteensä 4 827 matkustajaa, joista 24 % oli maksutta matkustavia asiakkaita. Houtskarın ja Utön reiteillä saariston ulkopuolisten asukkaiden osuus matkustajista onkin suurimmillaan (76 % ja 78 %).

Houtskarın kunnassa asui tammikuussa 1997 yhteensä 710 asukasta. Kunnan ikärakenne on seuraavanlainen:

	Houtskari	koko maa (1995)
alle 15 v.	15 %	19 %
15-64	60 %	67 %
yli 65 v.	25 %	14 %

Lähde: Väestörekisterikeskus

Koko maan ikärakenteeseen verrattuna kunnan ikärakenne on iäkkäämpää, mikä on saaristolle tyypillinen ilmiö. Selvitykseen kuuluvista kunnista Houtskarissa on yli 65-vuotiaiden osuus kaikkein suurin. Väestöstä 30 % saa toimeentulonsa perustuotannosta, 17 % jalostuksesta ja 53 % palveluista (1995). Perustuotannon osuus elinkeinoista on Houtskarissa varsin korkea.

Tilastokeskus ennustaa Houtskarın väkiluvun laskevan muutamalla kymmenellä vuoteen 2010 mennessä.

	1998	1999	2000	2010	2030
Houtskari	703	700	696	677	641

Lähde: Tilastokeskus

6.8.1 Reittialueen saaret

Själön saarella asuu vakituisesti 7 henkilöä, myös yksi lapsiperhe. Saarella harjoitetaan mm. erikoisviljelyä ja kalastusta. Saarella asuu yksi yhteysaluksen työntekijä. **Härklotin** saarella on ainoastaan kesäasutusta.

Nätön saarella asuu 7 henkilöä, joista yksi on koululainen. Erikoisviljely ja kalastus ovat saaren elinkeinoja niin ikään. Saarelle on suunnitteilla matkailuun liittyvää toimintaa.

Södön saarella asuu 2 vakituista eläkeikäistä asukasta. **Bockholmissa** on ainoastaan kesäasutusta.

Äpplössä asuu 4 vakituista asukasta. Saarella toimii myös 40:n hengen leirikeskus, joka on kesällä vilkkaassa käytössä. Saaren peltoja viljellään Mossalasta käsin.

Väestörekisterikeskuksen tilastojen mukaan **Torsholman** kylässä asuu 81 henkilöä.

Lempnäsissä on kolme vakituista asukasta, jotka kaikki ovat yli 50-vuotiaita. **Sördössä** on yksi vakituinen asukas.

6.8.2 Loma-asutus

Houtskarın kunnan alueella on tällä hetkellä vapaa-ajan asuntoja noin 800. Kunnassa on juuri saatu valmiiksi uusi yleiskaava. Kaavaa ei ole vielä vahvistettu Lounais-Suomen Ympäristökeskuksessa. Uuteen kaavaan on kaavoitettu erityisesti uusia mökkitontteja. Reittialueelle loma-asuntotontteja on kaavoitettu noin 150. Houtskarissakin nähtiin loma-asuntojen ympärivuotisen käytön lisääntyvän.

Matkailuun liittyvää toimintaa, esimerkiksi mökkikyliä, ei Houtskarissa tämän reittialueen saarilla ole. Kunnan edustajan mukaan tällaisen toiminnan lisääntymiseen olisi hyvät mahdollisuudet. Torsholmassa ei myöskään suuremmalti ole matkailuun liittyvää toimintaa. Torsholmasta on tosin maantieyhteys Brändöseen, jossa on lukuisia mökkikyliä ja hotelli. Brändöseen voi matkustaa myös autolautalla Kustavista, mikä lienee useimmille mantereelta Brändöseen matkustaville ensisijainen reitti.

6.8.3 Ennuste reittialueelle

Houtskarın reittialueeseen kuuluvilla saarilla asuu Houtskarın pääsaarta ja Torsholmaa lukuunottamatta ympärivuotisesti ainoastaan 24 asukasta jakaantuen kuudelle eri saarelle. Asukasluvultaan suurimmat ovat Sjalö ja Nätö, joissa asuu myös lapsiperheitä. Näillä saarilla elinkeinona on mm. erikoisviljely, mikä vahvistaa toimeentuloa saarella. Näiden saarten ympärivuotinen asutus todennäköisesti säilyy myös tulevaisuudessa. Pienempien, muutaman asukkaan saarten ympärivuotinen asutus vuonna 2010 on jo epätodennäköisempää. Monella saarella asuvat ihmiset ovat iäkkäitä, eikä voida varmuudella sanoa asuvatko he tuolloin enää saareissa tai onko saarille muuttanut uusia asukkaita. Toimeentulo, ainakin työikäisillä, lienee muuttamisen kynnyksysymys näilläkin saarilla. Kunnassa nähtiin kylläkin eläkeläiset yhtenä saarille potentiaalisena muuttajaryhmänä.

Loma-asutuksen määrä tulee jonkin verran lisääntymään. Uuden kaavan vahvistuminen vauhdittanee rakentamista. Matkailuirtyksiä tällä reittialueella ei juurikaan ole, joten mahdollisuuksia tällaisen toiminnan aloittamiseen olisi. Nätön saarelle onkin suunnitteilla jonkinlaista matkailutoimintaa.

6.9 INIÖN RUNKO- JA LISÄREITTI

Iniön kunnan asukkaita palvelevat kaksi eri reittiä. Iniön runkoreitti liikennöi Kustavin Laupusista Iniön Jumoon useita vuoroja päivittäin. Iniön kunta tuli vasta vuonna 1995 ympärivuotisesti tieyhteyden piiriin kun lautta-alus Aurora otettiin käyttöön. Reitillä oli vuonna 1996 käyttäjiä 42 805. Reitin käyttäjistä 38 % matkusti maksutta. Iniön lisäreitin alus liikennöi 10:lle Iniön kuntaan kuuluvalle saarelle (Kolko, Åselholm, Kvarnholm, Sjalö, Perkala, Lammholm, Salmis, Ytterstö, Jumo ja Iniö) ja käy myös kerran viikossa Kustavin Parattulassa. Reitillä vuonna 1996 oli käyttäjiä 5166, joista 50 % oli maksutta matkustavia. Kunnassa liikennöi lossit sekä Jumon ja Iniön välillä että Iniön ja Keistiön välillä.

Saarittaiset asukasluvut ovat seuraavanlaiset:

Lammholm (kunnan antama tieto)	1
Ytterstö	2*
Perkala	3*
Kolko	12*
Åselholm + Kvarnholm	25
Keistiö	42
Jumo	51
<u>Iniö</u>	<u>111</u>
yhteensä	247

* kunnasta saatu tieto

Iniön kunnassa asui tammikuussa 1997 yhteensä 249 henkeä. Kunnan ikärakenne on tyypillinen saaristokunnan ikärakenne, lasten osuus on suhteellisen pieni ja vanhusväestön osuus suuri.

	Iniö	koko maa (1995)
alle 15 v.	12 %	19 %
15-64	66 %	67 %
yli 65 v.	22 %	14 %

Lähde: Väestörekisterikeskus

Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaan Iniön kunnan väkiluku laskisi vuonna 2010 alle kahdensadan (muuttoliikkeen sisältävä laskelma). Ennusteen mukainen väkiluvun lasku olisi jo melko suuri näin pienelle kunnalle. Laskelmien taustalla vaikuttanee voimakkaasti juuri väestön "vanha" ikärakenne.

	1998	1999	2000	2010	2030
<u>Iniö</u>	<u>231</u>	<u>228</u>	<u>225</u>	<u>198</u>	<u>165</u>

Lähde: Tilastokeskus

Iniön elinkeinorakenne on seuraavanlainen (1993) (Lähde: Tilastokeskus):

Perustuotanto	45 %
Jalostus	9 %
Palvelut	45 %

Perustuotannon osuus elinkeinoista on selvitykseen kuuluvista kunnista kaikkein suurin. Iniössä toimiikin mm. kaksi kalanviljelylaitosta, joissa on ympärivuotisesti töissä keskimäärin 10 henkeä. Myös matkailuun liittyvä toiminta on Iniössä melko mittavaa. Kunnan alueella on noin 80 vuokramökkiä. Etätyöntekijöitä on muutama. Vuonna 1993 noin 20 % Iniöläisistä kävi töissä kunnan ulkopuolella.

6.9.1 Reittialueiden saaret

Iniö on kunnan pääsaari, jossa sijaitsee suurin osa kunnan tärkeimmistä palveluista kuten koulu, kunnanvirasto, terveydenhoitopalvelut, posti, pankki ja kauppa. Iniön saarella asuu väestörekisterikeskuksen tilastojen mukaan (Norrbj + Söderby) 111 asukasta. Saarella on myös vierassatama. **Jumo**n saarella asuu 51 henkilöä. Saarella on mm. vuokramökkejä. Sekä Iniön että

Jumon saarilla asuu yksi yhteysalusten työntekijä. **Keistiön** saarella on mm. kauppa, vierassatama ja noin 25 vuokramökkiä. Saarella asuu 42 henkilöä, joista kaksi työskentelee yhteysaluksella.

Kolkon saarella asuu 12 ihmistä, joista 2 on alle 15 vuotiasta. Toinen heistä käy yhteysaluksella ala-astetta kirkonkylässä. Saarelta on myös päivittäistä työssäkäyntiliikennettä saaren ulkopuolella. Palveluja saarella ei ole. Yhden perheen elinkeinona on lihakarjan pito. Kolkon ja Jumon välille on kaavailtu lossia. Kunnanjohtajan mukaan hanke kaatui yksityistielakiin ja tarkoituksena on aloittaa neuvottelut asiasta uudelleen. Tielaitoksen edustajan mukaan uusien lossiyhteyksien rakentaminen lähivuosina on epätodennäköistä.

Perkalan saarella asuu kolme asukasta ja **Lammholmissa** yksi eläkeikäinen. **Salmisissa** ei ole ympärivuotista asutusta. **Ytterstössä** asuu 2 työkäistä ympärivuotisesti. Toinen heistä on kalastaja ja toinen on töissä yhteysaluksella.

Åselholmin saarella asuu 20 henkilöä. Åselholmin saarella on yläasteikäisiä lapsia, jotka käyvät kouluun Turussa. Saarella harjoitetaan mm. kasvihuoneviljelyä. Saarella asuu neljä yhteysalusten työntekijää, muuta saaren ulkopuoleista työssäkäyntiä ei ole. **Kvarnholmissa** asuu 5 henkilöä, joista yksi työskentelee yhteysaluksella. **Själön** saaren vakituiset 7 asukasta asuvat kaikki saaren Houtskaripuoleisessa osassa.

6.9.2 Loma-asutus

Iniön kunnan alueella on tällä hetkellä noin 450 loma-asuntoa. Kunnassa on saatu valmiiksi uusi yleiskaava, joka mahdollistaisi mökkimäärän kasvamisen 1500:aan. Kaavaa ei ole vielä vahvistettu. Kesämökkien kysyntää on ollut ja odotuksena onkin, että kaavan vahvistamisen jälkeen kesämökkien rakentaminen tulee lisääntymään, riippuen maanomistajien myyntihalukkuudesta.

6.9.3 Ennuste reittialueelle

Iniön kunta on tässä selvityksessä sikäli erityisasemassa, että se on ainoa kunta, joka on kokonaisuudessaan riippuvainen yhteysalusliikenteestä, koska yhteysalus vastaa myös kunnan yhteydestä mantereelle. Näin ollen kunnassa tapahtuvat muutokset heijastuvat välittömästi myös liikennemääriin.

Kunnan väkimäärän voidaan olettaa laskevan vuoteen 2010 mentäessä, mikäli kuntaan muutto ei huomattavassa määrin lisääny. Väestön ikärakenteesta johtuen väestön määrä tulee vähentymään luonnollista tietä. Täten myös maksutta matkustavien matkustajien määrään on odotettavissa jonkin verran laskua. Asukasluvun väheneminen vaikuttaa enemmän juuri lisäreitin liikenteeseen, koska sen matkustajista puolet on saariston asukkaita ja vaikutus kohdistuisi näin ollen erityisesti talviaikaan.

Lisäreitin liikennöintialueeseen kuuluvat Kolko ja Åselholm ovat saaria, joilla ympärivuotinen asutus todennäköisesti säilyy. Epävarmempia ovat reittiin kuuluvat eteläisemmät saaret. Niissä asuva väestö on muutamaa poikkeusta lukuunottamatta jo eläkeiässä, joten saarten asuttuna säilyminen edellyttäisi uusien asukkaiden muuttamista saarelle. Haluaako joku saarelle muuttaa on vaikeasti ennustettavissa. Tällaisessa tilanteessa ovat Perkala ja Lammholm. Ytterstön kaksi asukasta ovat vielä työkäisiä.

Loma-asutuksesta ja matkailusta aiheutuvalla liikenteellä on Iniönkin yhteysaluksilla merkittävä osuus. Erityisesti kesäaikaan liikennöitävä Saariston rengastie vaikuttaa runkoreitin liikennettä lisäävästi. Rengastietä on mahdollisuus kulkea nyt toista kesää ja matkustajien määrä on kesällä 1997 ollut lähes kaksinkertainen edelliseen kesään verrattuna (TS 25.8.997). Oletettavissa on, että matkustajamäärät tulevat lisääntymään vielä jonkin aikaa kunhan tieto reitistä paremmin leviää. Varsinais-Suomen matkailuyhdistyksestä kerrottiin, että reittiä kohtaan on ollut huomattavaa kiinnostusta.

Iniön kuntaan on odotettavissa lisää mökkirakentamista kun uusi kaava saadaan vahvistettua. Kaava mahdollistaisi mökkimäärän lisääntymisen 450:stä 1500:aan. Vuonna 2010 uuden kaavan mahdollistamaa rakentamista on todennäköisesti jo jonkin verran tapahtunut. Vuokramökkien määrä tulee myös lisääntymään, sillä esimerkiksi Keistiössä olevaan mökkikylään on kaavoitettu laajennusta.

6.10 VELKUAN REITTI

Velkuan reittialueella liikennöivä alus liikennöi pääasiassa Velkuan kunnan alueella. Aluksen liikennöintialueeseen kuuluu lähinnä neljä saarta: Salavainen + Räissiluoto, Lailuoto, Talosmeri ja Munnimaa. Alus vastaa näiden saarten asukkaiden yhteydestä kunnan keskukseen Teersaloon ja kuljettaa lisäksi saarten lapset ala-asteelle Palvan saarelle. Teersalosta on silta - ja tieyhteys mantereelle. Joka toinen päivä liikennöidään maitovuoro Rymättylän Haapalaan. Tänä kesäkautena alus liikennöi myös Teersalosta Taivassalon Hakkeenpähän, mikä on lähinnä suunniteltu matkailijoiden palvelemiseen. Reittialueen saarilla on pienet etäisyydet, mikä mahdollistaa tiheän vuoroyhteyden. Reitillä oli käyttäjiä vuonna 1996 yhteensä 9 218, joista 60 % oli maksutta matkustavia.

Velkuan kunnan asukasluku on 236 henkeä (1.7.1997). Kunnan alueella on noin neljäsataa saarta, joista ympärivuotista asutusta on seitsemällä (yhteensä 113 henkeä). Kahden suurimman asutun saaren Palvan ja Velkuanmaan yhteyksistä vastaavat paikallistielossit. Lisäksi alueella liikennöi tilauksesta Meritie kunta Mainingin ylläpitämä alus Maininki.

Saarilla asuva väestö jakautuu saarille seuraavanlaisesti:

Salavainen+Räissiluoto	35
Lailuoto	3
Talosmeri	5
Munnimaa	3
yhteensä	46

Kunnan elinkeinorakenne on seuraavanlainen:

Maa- ja metsätalous, karjanhoito	30 %
Palvelut	50 %
Jalostus, teollisuus	20 %

Perustuotannon osuus kunnan elinkeinoista on suuri (vrt. koko maa 7 %) Kunnassa toimii noin 15 maatilaa. Kalastus on merkittävä sivuelinkeino. Kunnan suurimpia yksityisiä työnantajia ovat Länsi-Rannikon kala Oy ja Velkuan metalli Oy, joiden molempien toimipiste sijaitsee Teersalossa. Teersalossa sijaitsevat myös mm. palvelukeskus, kirjasto, terveyskeskus, kauppa, päiväkotijä

posti. Palvan saarella sijaitsevat kirkko, ala-aste (30 oppilasta) ja kunnantoinisto. Muilla saarilla ei palvelutarjontaa ole.

Maanteitse Velkualta on Naantalin kautta matkaa Turkuun 43 km. Velkualta käydäänkin melko paljon töissä kunnan ulkopuolella. Selvitykseen kuuluvista kunnista Velkuan pendelöintiluku (=kunnan ulkopuolella työssäkäyvien %-luku) onkin kaikkein suurin 35,6 (1993) (Suomen tilastollinen vuosikirja 1996).

Tilastokeskuksen ennusteen mukaan Velkuan väkiluku kasvaa muutamalla kymmenellä vuoteen 2010 mentäessä. Kunnan oman ennusteen mukaan väkiluku vuonna 2010 olisi 352. Myös Varsinais-Suomen liitto ennustaa väkiluvun olevan tuolloin 350. Näinkin positiivisten väestöennusteiden yksinkertaisin syy lienee se, että Velkua sijaitsee Turun talousalueen työssäkäyntialueella. Vetovoimainen asuinympäristö voi hyvinkin houkuttaa kuntaan uusia asukkaita, vaikkei asukkailla olisikaan mahdollisuutta työskennellä asuinkunnassaan.

	1998	1999	2000	2010	2030
Velkua	242	244	247	256	273

Lähde: Tilastokeskus

Uudessa yleiskaavassa on kaavoitettu noin 90 uutta vakituisen asutuksen tonttia saarille. Näistä tosin melko suuri osa sijoittuu Palvan ja Velkuanmaan saarille, joiden liikennyhteyksiä hoitaa lossi. Myös muilla saarilla on runsaasti mahdollisuuksia haja-asutusluonteiselle omakotirakentamiselle. Muista selvitykseen kuuluvista kunnista poiketen Velkualla on tehty periaatepäätös siitä, että kunta ei myönnä rakennuslupaa vakituista asutusta varten sellaisiin saariin, joissa ei ennestään tällaista asutusta ole. Ypärivuotinen asutus pyritään siis ohjaamaan jo asutuille saarille.

Kunnan ikärakenne näkyy oheisesta taulukosta.

	1997	kunnan ennuste 2000
0-14	22 %	16 %
15-64	61,4 %	66 %
65 -	16,5 %	18 %

6.10.1 Reittialuen saaret

Saarista suurin on **Salavainen**, jossa tällä hetkellä asuu 35 henkeä (12 taloutta). Saarella on 3 lypsykarjaa pitävää maatilaa, joita isännöivät nuoret isännät. Kalastus on myös yksi saaren elinkeinoista. Saarella asuu myös yksi merenkulkupiirin työntekijä. Saarella on myös kuivakukka/matkailutila, joka pyrkii kehittämään matkailua. Saarella asuu myös kaksi vanhempaa henkilöä, jotka asuvat kesäkauden saarella ja talvet palvelukeskus Kummelissa Teersalossa. Saareltä käydään töissä Teersalossa, Lemussa, Askaisilla ja Turussa. Koululaisia saarella asuu 3.

Salavaisten saari näyttäisi olevan elinvoimainen myös vuonna 2010. Kunnan oman ennusteen mukaan vuonna 2010 saaren väkiluku olisi peräti 50-60 asukasta. Tähän tarjoaa mahdollisuuden mm. vielä rakentamattomat haja-asutusluonteiselle omakotirakentamiselle varatut alueet. Luonnollisesti alueen vetovoimaisuuteen vaikuttaa suuresti se, miten hyvin liikenneyhteydet

toimivat. Tällä hetkellä toimivat liikenneyhteydet mahdollistavat mm. työssäkäynnin Salavaisista esimerkiksi naapurikuntiin.

Talosmeren saarella asuu tällä hetkellä 5 asukasta, joista 2 on lasta. Kalastus on perheen pääelinkeino. Uudessa yleiskaavassa saareen on varattu alue puutarhakylää varten, mikä tarkoittaa mahdollisuutta siirtolapuutarha -tyyppisen yhteisön rakentamiseen. Sen sijaan muunlaisten loma-asuntojen määrä ei kaavan mukaan juurikaan kasvaisi.

Lailuodossa asuu 3 asukasta, joista 2 on työikäisiä. Saarelta käydään töissä Palvan saarella. Lapsia saarella ei ole. Uusi yleiskaava mahdollistaa muutaman uuden ympärivuotiseen asumiseen tarkoitetun omakotitalon rakentamisen sekä noin 12 loma-asunnon rakentamisen saarelle.

Munnimaassa asuu kalastajaperhe, jolla on yksi kouluikäinen lapsi. Saarella on muutama loma-asunto ja vielä paljon rakentamatonta rantaa. Uusi yleiskaava mahdollistaa noin 12 uutta loma-asuntoa Munnimaahan.

6.10.2 Loma-asutus

Velkuan kunnan alueella on tällä hetkellä noin 400 kesämökkiä ja kesäasukkaita noin 1500. Vuonna 1996 Velkuan reitin matkustajista 40 % oli maksavia asiakkaita, suurelta osin juuri mökkiläisiä.

Uuteen yleiskaavaan uusia mökkitontteja on kaavoitettu noin 600. Kartalta laskien Velkuan reittialueelle näistä sijoittuu noin 140. Kunnanjohtaja Kivimäen mukaan kysyntää mökkitonteista on jatkuvasti ja oletettavaa onkin, että kaavan vahvistumisen jälkeen loma-asuntojen rakentaminen vilkastuu. Uusien mökkitonttien määrä saarittain on seuraavanlainen (laskettu yleiskaavakartalta):

Salavainen	118
Munnimaa	12
Lailuoto	7
Talosmeri	3
yhhteensä noin	140

Erityisesti Salavaisissa on paljon käyttämätöntä kapasiteettia loma-asutukseen. Se, miten halukkaita maanomistajat ovat maitaan tähän tarkoitukseen myymään, ratkaisee luonnollisesti viimekädessä uuden rakentamisen määrän. Hallinnolliset puitteet tähän ovat olemassa.

6.10.3 Ennuste reittialueelle

Vakituisista asukkaiden liikennetarve Velkuan reittialueella näyttäisi säilyvän tulevaisuudessa vähintään nykyisellään. Salavaisten osalta ko. liikennetarpeen odotetaan jopa kasvavan. Myös pienemmissä reittialueen saarissa säilynee vakituinen asutus suurinpiirtein ennallaan. Saarten etäisyys mantereesta/palveluista on ajallisesti niin pieni, että työssäkäynti ja muu asiointi ei ole ongelmallista, mikäli vuorotiheys säilyy ennallaan.

Kesäasutuksen määrän voidaan odottaa lisääntyvän jonkin verran Velkuan reittialueella. Erityisesti Munnimaassa ja Salavaisilla loma-asutusten määrän lisääntymiseen olisi mahdollisuus. Toteutuva rakentaminen riippuu yksinomaan maanomistajien myyntihalukkuudesta ja heidän

mielenliikkeitä ja elämäntilanteitaan on hyvin vaikea ennustaa. Tällä hetkellä esimerkiksi Salavaisilla ei kunnanjohtaja Kivimäen mukaan myyntihalukkuutta juurikaan ole. Vaikka myyntihalukkuutta löytyisikin, ei vuoteen 2010 mennessä luonnollisestikaan kaikkia kaavaan merkittäviä tontteja ehditä rakentaa.



6.11 RYMÄTTYLÄN REITTIALUE

Rymättylän reittialueeseen kuuluu lähinnä Rymättylän kuntaan kuuluvia saaria, mutta alus käy kaksi kertaa viikossa myös Houtskarın Mossalassa ja Korppoon Ahvensaaressa. Rymättylän kuntaan kuuluvia saaria reittiin kuuluu 5 (Ruotsalainen, Korvenmaa, Pakinainen, Ampuminmaa, Samsaari ja Tammisluoto). Kolmessa viimeksi mainitussa saarella alus poikkeaa tarvittaessa. Rymättylän reittialueella matkustavista 39 % oli maksutta matkustavia. Kaikenkaikkiaan matkustajia oli 10 478. Rymättylän kunnassa asuu 1917 asukasta, joista saarilla asuu 65. Asukkaat jakautuvat saarille seuraavasti:

Tammisluoto	2
Vähä-Maisaari	3
Ampuminmaa	6*
Korvenmaa	6
Samsaari	6*
Pakinainen	18
<u>Ruotsalainen</u>	<u>24</u>
yhteensä	65

* tieto saatu kunnasta

Kunnan elinkeinorakenne on seuraavanlainen:

toimiala	1980	1996
maatalous	43 %	26 %
jalostus	25 %	23 %
palvelut	30 %	46 %
muut	2 %	5 %

Lähde: Rymättylän kunta

Ryhmään maatalous lasketaan yleisen käytännön mukaan myös kalastus. Parempi toimialan nimitys olisikin alkutuotanto. Rymättylän kunnassa kalastuksella ja siihen liittyvillä elinkeinoilla onkin ollut ja on edelleen suuri merkitys. Maanviljely on erikoistunut varhaisperunan ja avomaakurkun tuotantoon. Suurimmat yksityiset työnantajat Rymättylässä ovat mm. Oy Terhi Ab, Bistro-Tuote Oy, Rymättylän vihannes Oy ja Bauckman Oy. Näistä mikään ei sijaitse yhteysaluksen liikennöintialueeseen kuuluvilla saarilla.

Rymättylän työllisestä työvoimasta noin 26 % käy töissä kunnan ulkopuolella. Esimerkiksi Turun talousalueen työpaikat ovat hyvin saavutettavissa, sillä kunnan keskustasta etäisyys Turkuun on vain 32 kilometriä. Kunnasta saatujen tietojen mukaan saarilta käydään hyvin vähän työssä saaren ulkopuolella.

Tilastokeskuksen laatiman väestöennusteen mukaan Rymättylän kunnan asukasluku vuonna 2010 olisi hienokseltaan kasvanut nykyisestä (muuttoliikkeen sisältävä laskelma). Suurta väkimäärän nousua kunnalle ei ennusteta.

	1998	1999	2000	2010	2030
Rymättylä	1912	1910	1909	1932	1925

Lähde: Tilastokeskus

Väestörekisterikeskuksen tilastojen mukaan kunnan ikärakenne on esitettyä seuraavassa taulukossa:

	Rymättylä	koko maa (1995)
alle 15 v.	19 %	19 %
15-64	62 %	67 %
yli 65 v.	19 %	14 %

Lähde: Väestörekisterikeskus

6.11.1 Reittialueen saaret

Pakinaisten saarella asuu vakituisesti 16 henkilöä. Saaren pääelinkeino on kalastus. Alle 15 vuotiaita asukkaita saarella ei ole.

Ruotsalaisten saarella asuu vakituisesti 23 asukasta. Saaren pääelinkeinona on niin ikään kalastus ja kalanjalostus. Saarella on investoitu nykyaikaisten kalanjalostuslaitteiden hankkimiseen ja elinkeino saarella näyttää tulevaisuutta ajatellen hyvältä. Saarella on myös lypsykarjaa. Yksi asukas työskentelee yhteysaluksella. Saarella on 5 lasta, joiden koulukuljetukset hoituvat yhteysaluksella.

Korvenmaan saarella vakituksia asukkaita on 6. Asukkaat ovat keski-ikäisiä ja sitä vanhempia. Saarella asuu yksi yläasteikäinen nuori. Kalastus on näidenkin saarelaisten peruselinkeino.

Samsaarella asuu vakituisesti 6 henkeä. Yksi asukkaista toimii postinkuljettajana ja yksi pitopalveluyrittäjänä. **Tammisluodossa** asuu 2 asukasta, joiden elinkeino on kalastus. Samsaareen ja Tammisluotoon liikennöidään tarvittaessa aikataulun mukaan.

Ampuminmaalla on 6 vakituista asukasta. Saarella asuu yksi kalastajaperhe ja kaksi eläkeläistä. Myöskin Ampuminmaalle liikennöidään tarpeen mukaan.

Vähä-Maisaaressa asuu vakituisesti yksi perhe, jonka pääelinkeino on kalankasvatus. Kalankasvatustoimintaa jatkaa perheen poika, joten asutus säilynee tulevaisuudessakin, mikäli elinkeino säilyy kannattavana. Saareen ei ole säännöllistä yhteyttä.

6.11.2 Loma-asutus

Tällä hetkellä Rymättylässä on kesämökkejä noin 2000. Kunnalla on läntiseen saaristoon (mm. Pakinainen ja Korvenmaa) vahvistettu osayleiskaava, johon uusia mökkitontteja on suunniteltu paljon. Kunnan pohjoisosan osayleiskaava on vahvistettavana ympäristökeskuksessa ja eteläosan kaava ehdotusvaiheessa.

Pakinaisten ja Korvenmaan yhteenlaskettu uusien mökkitonttien määrä kaavassa on noin 100. Maanomistajien myyntihalukkuus ratkaisee lopullisen rakentamisen. Pakinaiisiin, Naantalın kaupungin maille suunnitellaan loma-puutarhakylää, joka omalta osaltaan kasvattaa kausiasukkaiden määrää saarella. Tämän tyyppisissä hankkeissa alueiden myynti/vuokraus ei tuota ongelmia, vaan yleensä jo suunnitteluvaiheessa on selvää, että alue luovutetaan loma/virkistyskäyttöön.

Rymättylän reittialueella vuonna 1996 oli 62 % matkustajista maksavia asiakkaita, mikä kertoo loma-asukkaiden suuresta määrästä eikä loma-asutuksesta johtuvan liikenteen määrässä ei ole odotettavissa vähentymistä. Rymättylän reittialueen saarilla ei juurikaan ole matkailuun liittyvää toimintaa. Rymättylän kunnassa olevat lomakylät ja venesatamat sijaitsevat alueilla jonne on maantie/lauttayhteys. Houtskarın Mossalassa, jonne liikennöidään kahdesti viikossa on lomakylätoimintaa. Tähän liittyen voisi ajatella, että Rymättylän reittialueen saarilla on vielä matkailutoiminnan lisäämiseen paljonkin mahdollisuuksia. Näillä näkymin ei saariin kuitenkaan ole suunnitteilla kyseistä toimintaa.

6.11.3 Ennuste reittialueelle

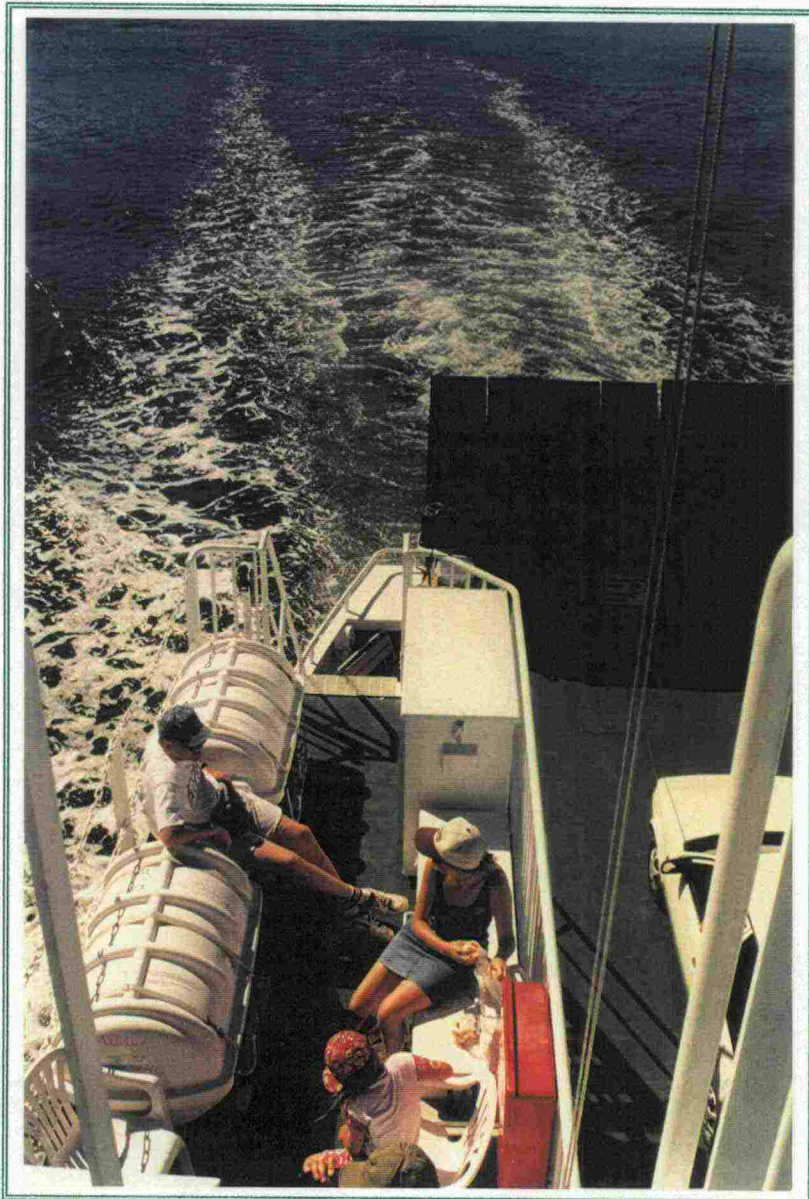
Tilastokeskus ennustaa Rymättylän kunnan väkimäärän hienokseltaan nousevan vuoteen 2010 mentäessä. Reittialueen saarten osalta ei vastaavaa kehitystä ole näköpiirissä. Ei ole ollut havaittavissa että saaret erityisesti houkuttelisivat uusia asukkaita. Tämänhetkisten saarilla asuvien ihmisten toimeentulo on pitkälti riippuvainen primärielinkeinoista, pääasiassa kalastuksesta, eikä tämä toiminta luultavasti tulevaisuudessa erityisemmin lisääny. Parhaimmalta tulevaisuus näyttää niillä yrittäjillä, jotka kalastamisen lisäksi jatkokäsittävät kalat ennen myyntiä.

Reittialueen kaksi asukasluvultaan suurinta saarta Pakinainen ja Ruotsalainen ovat saaria, joilla voidaan ennustaa asukkaita olevan myös vuonna 2010. Miten paljon asukkaita on, ei ole välttämättä ennustettavissa. Väestörekisterikeskuksen tilaston mukaan esimerkiksi Pakinaisten

kylän asukkaista 83 % on yli 40 vuotiaita ja 38 % yli 65 vuotiaita. Saari siis tarvitsee uusia asukkaita säilyttääkseen nykyisen asukasluokunsa. Työssäkäynti saaren ulkopuolella on monissa ammateissa mahdotonta, joten toimeentulo olisi hankittava saarella työskennellen. Rymättylän saaristossa hyödyntämättömiä elinkeinoja voisivat olla erilaiset etätyöt ja matkailu.

Korvenmaa ja Samsaari ovat saaria, joiden vakituisten asutuksen olemassaolo vuonna 2010 on melko epävarmaa. Asukkaita on niin vähän, että tilanteet herkästi muuttuvat. Asukasmäärän lisääntyminen ilman uusia elinkeinoja on epätodennäköistä.

Kesäasutuksesta aiheutuva liikenne todennäköisesti lisääntyy jonkin verran lähitulevaisuudessa. Uusia mökkitontteja on kaavoitettu reittialueen saarille paljon (esim. Korvenmaa ja Pakinainen noin 100 uutta) ja luultavasti niistä joitain lähitulevaisuudessa myydäänkin. Näin ollen voi ajatella, että mikäli vakituisten asukkaiden määrä jonkin verran laskisi, korvaa muiden matkustajien määrän lisääntyminen tämän siten, ettei matkustajien kokonaismäärä laske.



6.12 RENGASTIE JA SUURI SAARISTOREITTI

Rengastie -reittiä liikennöidään Houtskarın Mossalalasta Iniön Daleniin. Reitin nimitys tulee siitä, että reitti mahdollistaa matkustamisen esimerkiksi Turusta ensin maanteitse Houtskariin, rengastietä Iniöön ja siitä edelleen mantereelle. Näin ajettuna reitti sisältää useita lossiosuoksia ja kaksi yhteysalusmatkaa. Reittiä on liikennöity kahtena kesänä, mutta sen ympärivuotisen liikennöinnin aloittaminen on harkinnassa. Reitillä oli vuonna 1996 matkustajia 5 144, joista maksavia matkustajia oli 77 %. Vuoden 1997 kesällä matkustajia oli peräti noin 9 000. Matkustajamäärässä on näin ollen tapahtunut merkittävä lisäys.

Suurta saaristoreittiä liikennöidään kesäaikana Uusikaupunki-Hanko -välillä. Reitin ajo yhteen suuntaan kestää 12 tuntia ja reitti ajetaan vuoropäivinä eri suuntiin. Reittiä on liikennöity vuodesta 1995. Myös Suuren saaristoreitin matkustajamäärät ovat joka vuosi kasvaneet. Vuonna 1996 matkustajia oli 5251.

6.12.1 Ennusteet reiteille

Reittien kasvaneen suosion perusteella voidaan ennustaa, että myös tulevaisuudessa niiden matkustajamäärät kasvavat. Reittejä on liikennöity vasta muutamia vuosia, joten tieto niistä levinnee jatkuvasti laajemmalle ja tuo näin uusia matkustajia. Myös reittien markkinointia on tehostettu.



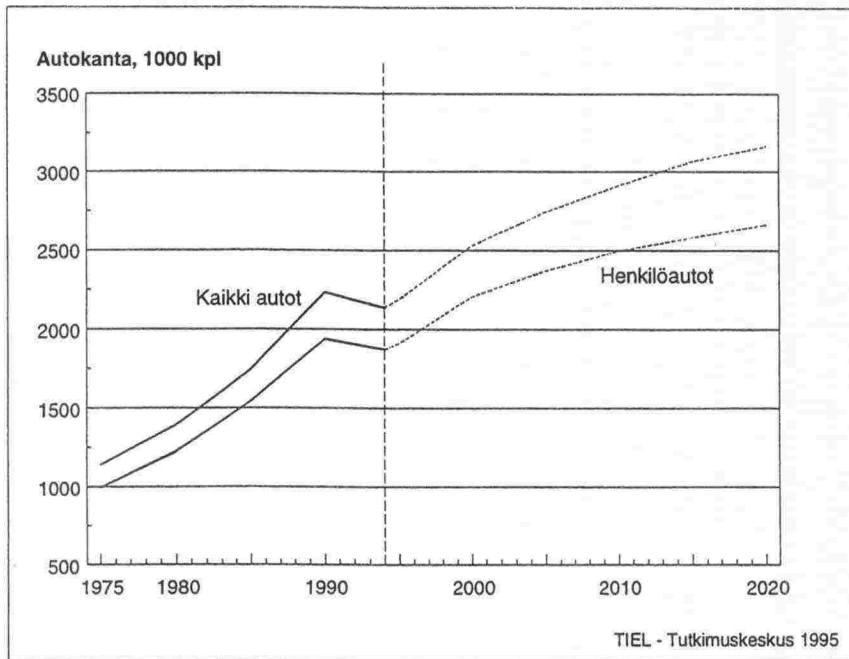
7. TIELIIKENTEEN ENNUSTE

Tielaitos on julkaissut liikenne- ja autokantaennusteen vuosille 1995-2020. Sen mukaan tieliikenne kasvaa koko maassa ennustejaksolla 41 prosentilla ja henkilöliikenne 35 prosentilla (Ks. kuvat) Turun tiepiirin liikenteen kasvuksi ennustetaan 36 %. Tavaraliikenteen ennustetaan kasvavan selvästi enemmän kuin henkilöliikenteen, eli noin 80 prosenttia (kuorma-autoliikenne 70 % ja pakettiautoliikenne 90 %).

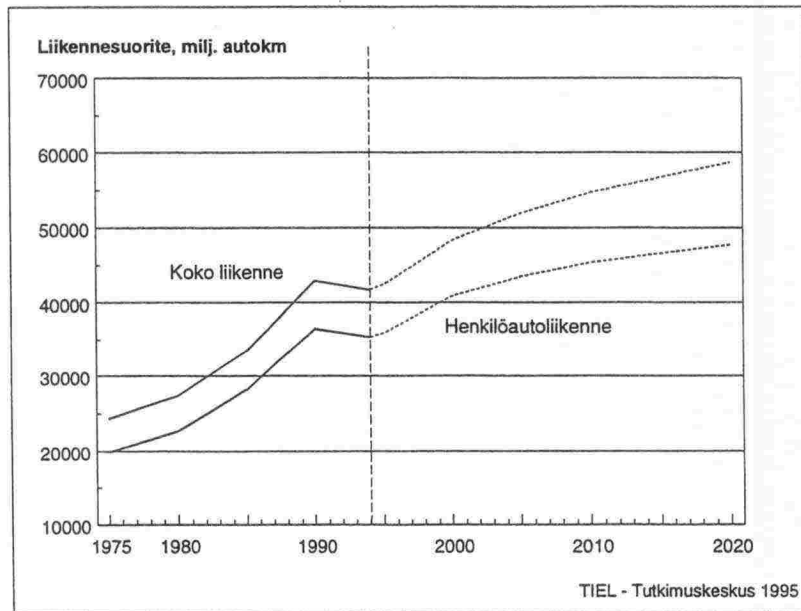
Perusennusteen mukaan autokanta kasvaa 47 ja henkilöautokanta 42 prosentilla vuosina 1995-2020. Kasvu on nopeaa kuluvan vuosikymmenen lopun ajan, koska liikennemenojen oletetaan lisääntyvän tuolloin muuta kulutusta nopeammin. (Kokkarinen 1995:19-21).

Ennusteet perustuvat käsitykseen, jonka mukaan Suomen bruttokansantuote kasvaa vaihdellen 2-3,5 %:n vuosivauhtia. Väestön ennustetaan kasvavan ennustejaksolla 2 %, kotitalouksien määrän kasvavan 14 % ja lisäksi mm. vanhojen ikäryhmien osuuden ennustetaan kasvavan. Ennuste on laadittu yksinomaan tieliikennettä ajatellen, mutta sitä voidaan hyvinkin ajatella suuntaa-antavana ennusteena myös yhteysalusliikenteeseen. Etenkin autokannan kasvavasta ennusteesta voidaan päätellä että tulevaisuudessa ajoneuvojen kuljetus yhteysaluksilla tulee lisääntymään. Myös mikäli raskas liikenne lisääntyy ennustetulla tavalla, voi sillä olla joitain vaikutuksia myös yhteysalusliikenteeseen.

Ennusteen mukaan loma-asuntojen määrän arvioidaan lisääntyvän noin 8000 kappaleen vuosivauhdilla. Nykytilanteessa suurin osa loma-asunnoista sijaitsee Lounais- ja Etelä-Suomessa mutta 1980-luvulla alkaneen suuntauksen, jossa Pohjois- ja Keski-Suomen osuus loma-asunnoista lisääntyy, ennustetaan jatkuvan. Myös matkailun ennustetaan lisääntyvän ja saaristomeri mainitaan yhtenä Suomen vetovoimaisimpina matkailualueena. Loma-asuntojen ja matkailun merkitys liikennettä lisäävinä tekijöinä, erityisesti saaristossa, nähdään merkittäviksi. (Kokkarinen 1995:23, 147)



Kuva 60: Henkilöautokannan ja koko autokannan kehitys vuosina 1975 - 1994 ja ennuste vuosille 1995 - 2020



Kuva 61: Henkilöautoliikenteen ja koko liikenteen kehitys vuosina 1975 - 1994 ja ennuste vuosille 1995 - 2020 (yleiset tiet, kadut ja yksityistiet)

Lähde: Tie- ja autokantaennuste.

8. ALUEELLISET TUKITOIMENPITEET

Työministeriö, kaupp- ja teollisuusministeriö, sisäasiainministeriö, opetusministeriö, maa- ja metsätalousministeriö ja niiden alaiset alueviranomaiset, Euroopan sosiaalirahasto sekä maakuntien liitot toteuttavat ja rahoittavat erilaisia alueellisesti suunnattuja kehittämishankkeita. Suomi on jaettu sekä kansallisiin että EU:n tukialueisiin. Tuen määrä riippuu kunnan sijoittumisesta näille alueille.

Saaristokunnat kuuluvat lähes poikkeuksetta erilaisia tukia saaviin alueisiin (kansallinen I-tukialue, EU:n tavoite 5b -alue). Tässä selvityksessä esille tulleista kunnista ainoastaan Parainen ei kuulu mihinkään tukialueeseen. Rymättylä kuuluu EU:n 5b tavoitealueeseen muttei kansallisiin tukialueisiin. (Yrityksen perustamisopas: 124-127)

Tavoite 5b ohjelma on maaseutualueiden kehittämiseen suunnattu ohjelma, jonka pääpaino on toimenpiteissä, joilla helpotetaan maaseudun sopeutumista elinkeinoelämän rakenteellisiin muutoksiin. Pyrkimyksenä on edistää maaseudun väestön toimeentulomahdollisuuksia kotiseudullaan mm. pienimuotoisen yrittäjyyden ja ammationharjoittamisen, erityisesti etätyön avulla. Tavoite 5b -alueet saavat rahoitusta myös valtakunnallisista, työttömiin kohdistuvasta tavoite 3 -ohjelmasta ja työttömyysuhan alaisiin kohdistuvasta tavoite 4-ohjelmasta. (Maaseudun kehittämisohjelma 5b).

Kaupp- ja teollisuusministeriön yrityspalvelun piiri- ja paikallistoimistot edistävät pienten ja keskisuurten yritysten toimintaedellytyksiä myöntämällä avustusta investointi- ja kehittämishankkeisiin. Yritystukea myönnetään tuotannollista toimintaa harjoittaville yrityksille, matkailuyrityksille sekä yrityspalveluyrityksille. Saariston elinkeinotoiminnalla on erilaisten tukimuotojen perusteella varsin hyvät mahdollisuudet saada tukea toiminnalleen. Perinteiseen maatalouteen liittyvän toiminnan tukemiseen avustuksia ei ole suunnattu, vaan kyseessä on nimenomaan muiden elinkeinomuotojen tukitoimista. Saaristossa matkailu on yksi niistä toimialoista, joita nämä avustukset on suunnattu tukemaan.



9. SAARISTON VÄESTÖENNUSTE

Varsinais-Suomen liitto teki Merenkulkualan koulutuskeskuksen kanssa yhteistyössä tätä ennustetta varten yhteysalusliikenteen piirissä asuvasta väestöstä ennusteen vuoteen 2020 saakka. Ennusteen pohjatielona on käytetty tammikuun 1997 tilannetta kuvaavaa Väestörekisterikeskuksen kylittäistä ikärakennetilastoa. Ennusteessa ei ole huomioitu muuttoliikkeen vaikutusta väkilukuun. Ennusteen laskemisessa on käytetty Varsinais-Suomen keskimääräisiä hedelmällisyys- ja kuolleisuuslukuja.

Ennuste tehtiin siten, että kylien rajat ja yhteysalusliikenteen reitit piirrettiin samalle karttapohjalle. Kartan perusteella valittiin ne kylät, joiden väestöä yhteysalusliikenne palvelee. Saaristo jaettiin kahteen osaan, pohjoiseen ja eteläiseen, joihin ennuste tehtiin erikseen. Edellä mainittu aluejako sekä kylien ja reittien sijoittuminen alueelle on nähtävissä liitteessä 2 ja ennusteen tulokset esitetään liitteissä 3 ja 4.

Ennusteessa käytetty kyseisen saaristoalueen kokonaisväkiluku vuoden 1997 tammikuussa oli 1590. Lukuun sisältyy myös joidenkin reittien päätepisteessä sijaitsevan kylän väestö ja siksi luku on varsinaista saarilla asuvan väestön lukumäärää suurempi. Vuoden 2010 väkiluvuksi ennustetaan 1 462, eli väkiluvun ennustetaan laskevan 112 hengellä (7 %). Pohjoisen saariston väkiluku laskee ennusteen mukaan 6,6 %:lla ja eteläisen 7,9 %:lla. Eteläisen osan väestön väheneminen on siis suhteellisesti heiman nopeampaa kuin pohjoisosassa. Sama kehityssuunta näyttää jatkuvan myös vuoden 2010 jälkeen.

Suomen kokonaisväkiluvusta tehdyn ennusteen mukaan maamme väkiluvun ennustetaan kasvavan hiukan vuoteen 2015 mennessä. Tämän jälkeen väkiluvun ennustetaan kääntyvän pysyvään laskuun, mikäli syntyvyys ja/tai maahanmuutto eivät nouse merkittävästi nykyisiltä tasoiltaan. (Kehityssuunta 2010 (1995):23). Koko maan väkiluvun kehitykseen nähden saariston väkiluvun kehitys näyttäisi näin ollen olevan tulevaisuudessa eri suuntainen. Tämä on saaristossa asuvan väestön ikärakenteen huomioon ottaen ymmärrettävä ilmiö. Kaiken kaikkiaan väestökehityksen ei ennusteta olevan alueellisesti tasapainoinen vaan suurten aluekeskusten väkiluvun ennustetaan kasvavan ja maaseudun vähenevän. Tämän selittää pitkälti elinkeinorakenteen muutos.

Väestöennusteet tukevat päätelmää, että saariston väkiluku säilyy nykyisellään vain jos alueelle muuttaa uutta väestöä. Tämä puolestaan edellyttää työ- ja toimeentulomahdollisuuksien lisääntymistä.

LÄHTEET:

Hokka, Sanna (1992). Saaristomeren kansallispuiston yhteistoiminta-alueen väestö- ja elinkeinorakenne. Turun yliopisto. Saariston kehittämisprojekti. Julkaisu 11/1992.

Kalankasvatuksen ympäristönsuojeluohjelma 1996-2005. Saaristomeri, Selkämeren rannikko ja Ahvenanmaa. Suomen ympäristökeskuksen moniste 14. Suomen ympäristökeskus.

Kehityssuunta 2010 (1995). Aluekehitysosaston julkaisu 6/1995. Sisäasianministeriö.

Kokkarinen, Veijo - Halla, Nils (1995): Liikenne- ja autokantaennuste 1995-2020. Tielaitoksen selvityksiä 50/1995.

Kommunberättelse 1995. Houtskärs kommun.

Kunnalliskertomus 1996. Velkuan kunta.

Maaseudun kehittämisohjelma 5b. Tietoa Euroopan sosiaalirahaston toimenpiteistä tavoite 5b - alueella. Euroopan sosiaalirahasto.

Reilu ja rohkea - vastuun ja osaamisen Suomi. Valtioneuvoston tulevaisuusselonteko eduskunnalle. Osa II. Valtioneuvoston kanslian julkaisusarja 1997/2.

Saaristoliikennetoimikunnan mietintö (1993). Komiteamietintö 1993:4. Liikenneministeriö.

Suomen tulevaisuus - taloudesta arvoihin. Valtioneuvoston tulevaisuusselonteko eduskunnalle. Osa II. Oheisjulkaisu 2. Valtioneuvoston kanslian julkaisusarja 1997/6.

Toimintakertomus vuodelta 1996. Rymättylän kunta.

Turun Sanomat 25.8.1997. Rengastien kauppiaille vilkas kesä.

Yrityksen perustamisopas (1997). Kauppa- ja teollisuusministeriö, yrityspalvelu.

Yritysrahoitus. Kauppa- ja teollisuusministeriö, yrityspalvelu.

Öhman Martin (1995). Meri yhdistää. Valtiollinen yhteysalusliikenne Varsinais-Suomen saaristossa 1920-1995.

HAASTATELLUT:

Kunnanjohtaja Christjan Brander, Iniön kunta.

Kunnanjohtaja Anne-Maija Kivimäki, Velkuan kunta.

Kunnansihteeri Tomy Wass, Dragsfjärdin kunta.

Kunnanjohtaja Paavo Nieminen, Rymättylän kunta.

Rakennusmestari-rakennustarkastaja Heikki Luoma, Rymättylän kunta.

Kaupunginsihteeri Göran Peltonen, Paraisten kaupunki.

Rakennustarkastaja Bo-Erik Palmgren, Paraisten kaupunki.

Yrittäjä Kurt Kronehag, Björkholm, Parainen.

Kunnansihteeri Micaela Westerlund, Korppoon kunta.

Rakennustarkastaja Unto Fiiant, Korppoon kunta.

Elinkeinoasiamies Susanne Rehnström, Korppoon kunta.

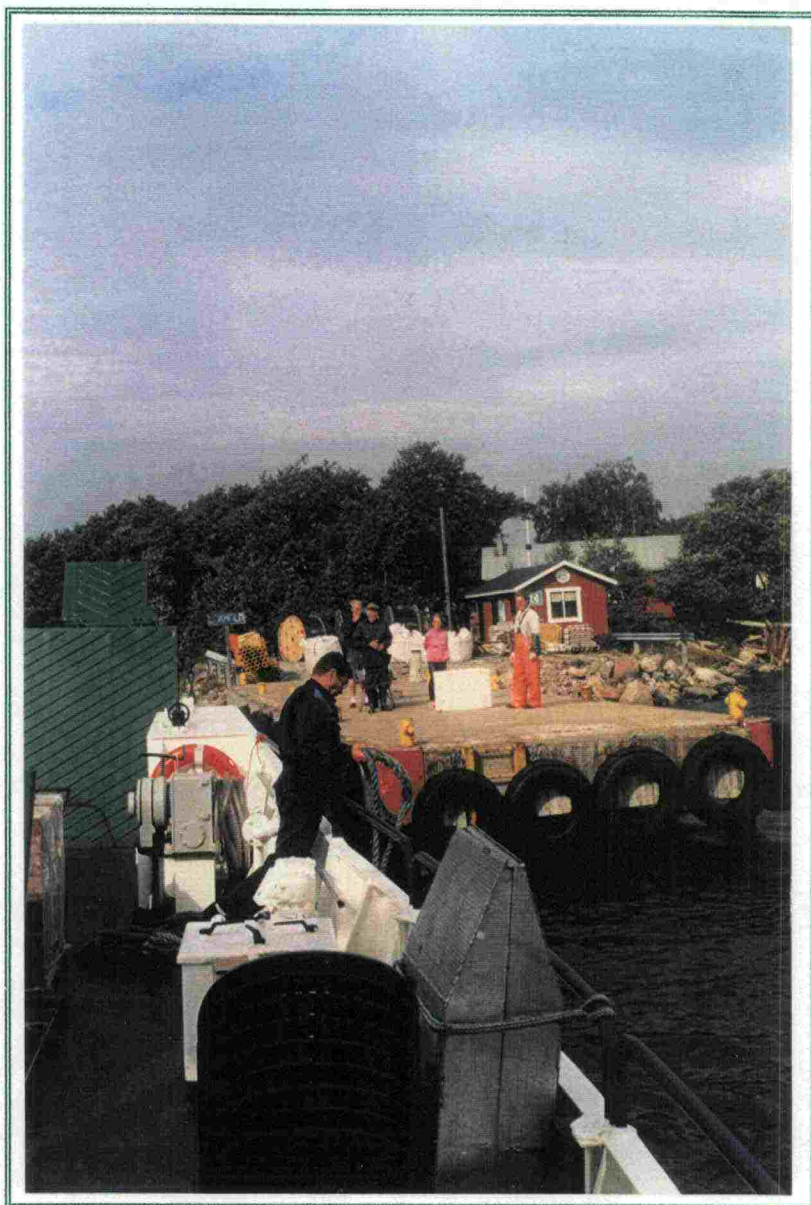
Elinkeinoasiamies Christer Lindfors, Nauvon kunta.

Rakennustarkastaja Carl-Henrik Sjöstrand, Nauvon kunta.

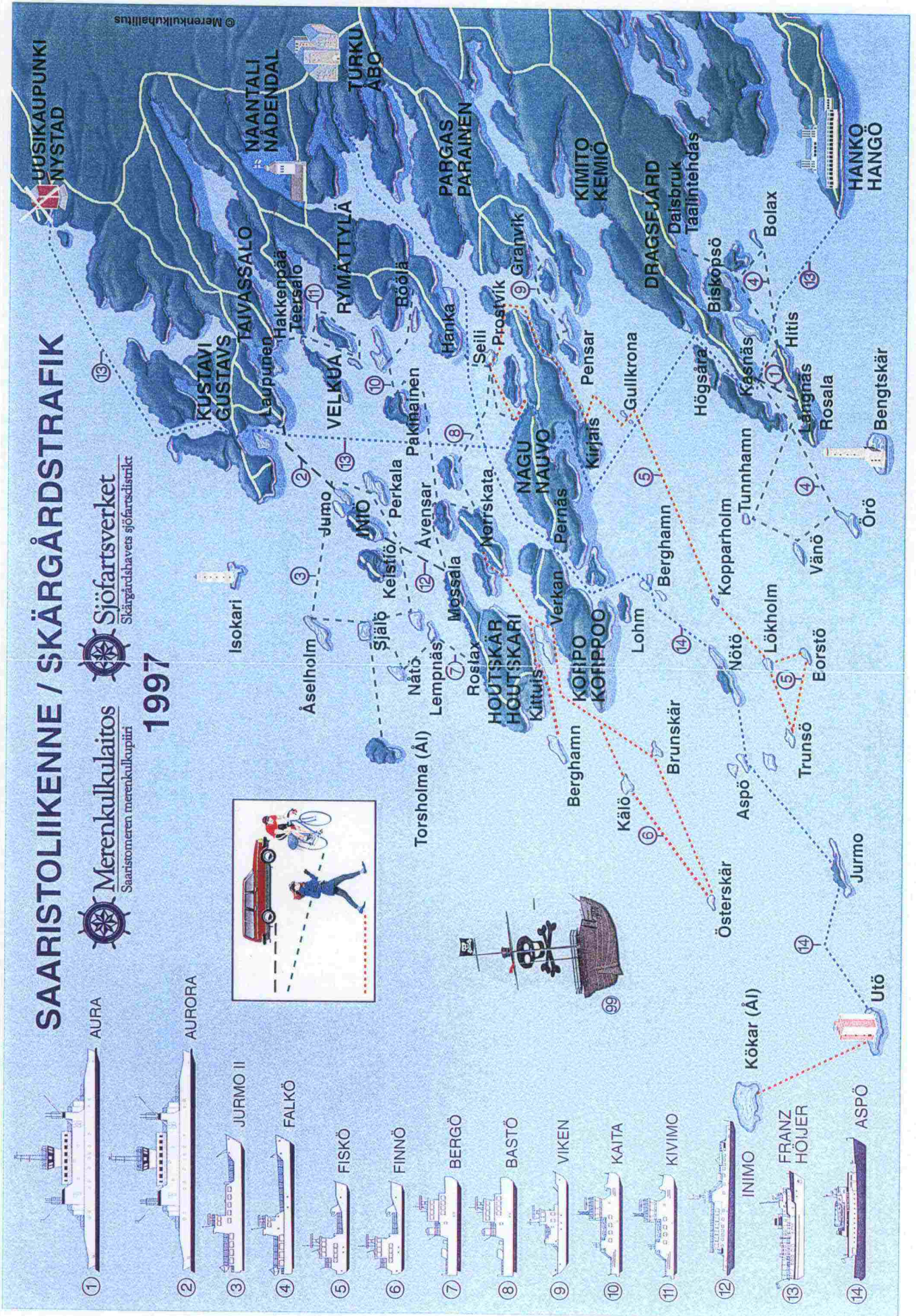
Kunnanjohtaja Bengt Backman, Houtskarın kunta.

Lauttayksikön päällikkö Harry Karlsson, Tielaitos.

Tarkastaja Kimmo Nurmi, Lounais-Suomen Ympäristökeskus.



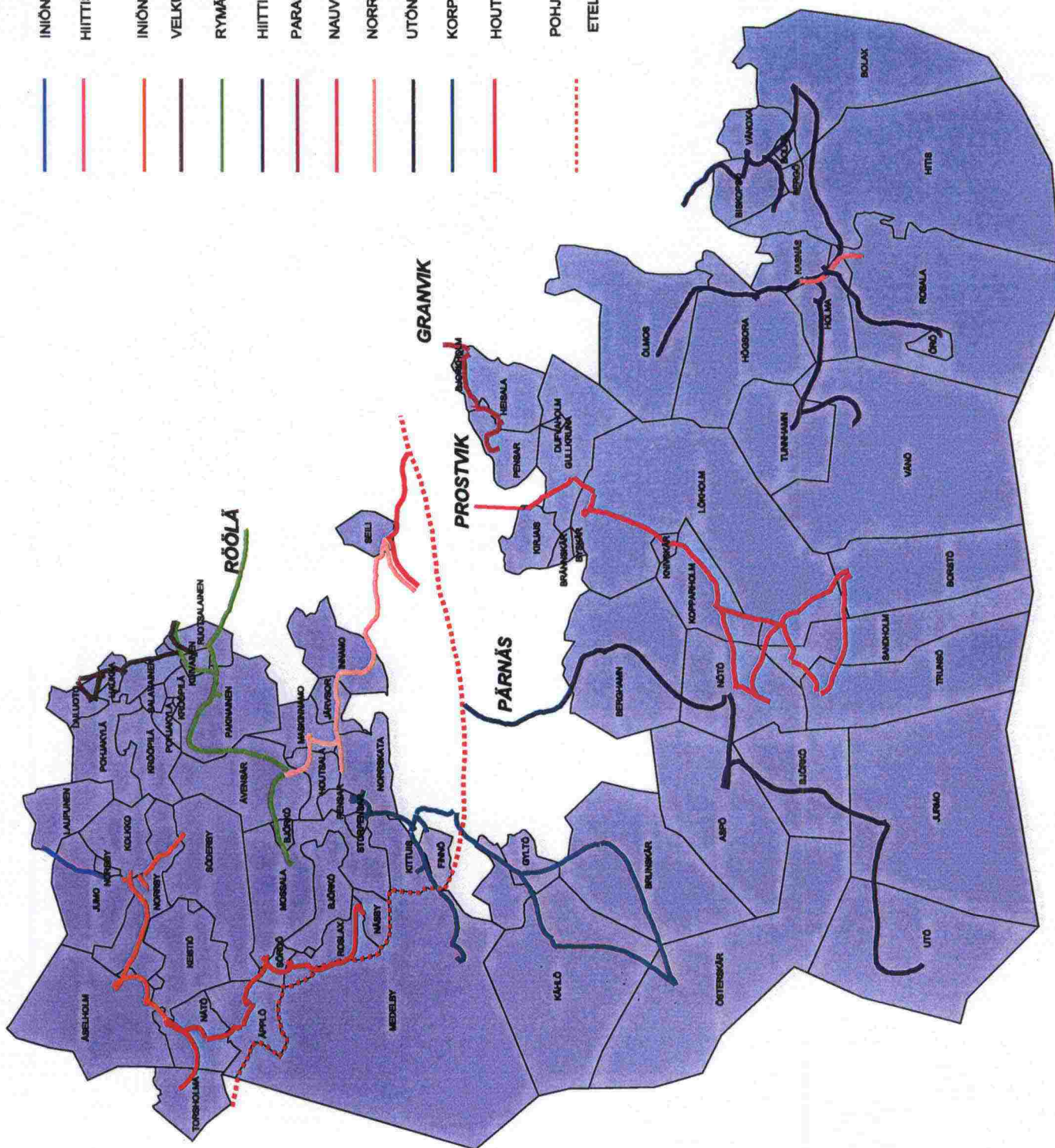
LIITE 1: Yhteysalusliikenteen reittikartta



LIITE 2: Yhteysalususten reitit ja kylät saaristossa

SAARISTON LAIVAREIITIT

- INIÖN RUNKOREITTI (AURORA)
- HIITTISTEN RUNKOREITTI (AURA)
- INIÖN LISÄREITTI (R2 JURMO II)
- VELJUAN LISÄREITTI (R3 KVIMO)
- RYMÄTTYLÄN REITTI (R4 KAITA)
- HIITTISTEN LISÄREITTI (R6 FALKÖ)
- PARAISTEN REITTI (R7 VIKEN)
- NAUVON ETELÄINEN REITTI (R8 FISKÖ)
- NORRSKATA - NAUVO (R9 BERGÖ)
- UTÖN REITTI (R10 ASPÖ)
- KORPPOON REITTI (R11 FINNÖ)
- HOUTSKARIN REITTI (R12 BASTÖ)
- POHJOINEN SAARISTO
- ETELÄINEN SAARISTO



Lähde: Varsinais-Suomen liitto

LIITE 3: Ikärakenteen kehitysenuste saaristossa

POHJOINEN SAARISTO

Väestö kolmiryhmitys (abs)

Vuosi	1996	1997	1998	1999	2000	2005	2010	2020
yhteensä	938	930	925	921	918	893	869	812
ikä								
0 - 14	130	127	126	130	129	123	112	96
15 - 64	568	579	588	592	601	600	584	495
65 -	240	224	211	199	188	170	173	221

Väestö kolmiryhmitys (%)

Vuosi	1996	1997	1998	1999	2000	2005	2010	2020
yhteensä	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
ikä								
0 - 14	13,9 %	13,7 %	13,6 %	14,1 %	14,1 %	13,8 %	12,9 %	11,8 %
15 - 64	60,6 %	62,3 %	63,6 %	64,3 %	65,5 %	67,2 %	67,2 %	61,0 %
65 -	25,6 %	24,1 %	22,8 %	21,6 %	20,5 %	19,0 %	19,9 %	27,2 %

ETELÄINEN SAARISTO

Väestö kolmiryhmitys (abs)

Vuosi	1996	1997	1998	1999	2000	2005	2010	2020
yhteensä	652	644	638	633	629	612	593	542
ikä								
0 - 14	102	96	99	98	96	79	56	38
15 - 64	390	400	401	406	412	412	414	362
65 -	160	148	138	129	121	121	123	142

Väestö kolmiryhmitys (%)

Vuosi	1996	1997	1998	1999	2000	2005	2010	2020
yhteensä	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
ikä								
0 - 14	15,6 %	14,9 %	15,5 %	15,5 %	15,3 %	12,9 %	9,4 %	7,0 %
15 - 64	59,8 %	62,1 %	62,9 %	64,1 %	65,5 %	67,3 %	69,8 %	66,8 %
65 -	24,5 %	23,0 %	21,6 %	20,4 %	19,2 %	19,8 %	20,7 %	26,2 %

YHTEENSÄ

Väestö kolmiryhmitys (abs)

Vuosi	1996	1997	1998	1999	2000	2005	2010	2020
yhteensä	1590	1574	1563	1554	1547	1505	1462	1354
ikä								
0 - 14	232	223	225	228	225	202	168	134
15 - 64	958	979	989	998	1013	1012	998	857
65 -	400	372	349	328	309	291	296	363

Väestö kolmiryhmitys (%)

Vuosi	1996	1997	1998	1999	2000	2005	2010	2020
yhteensä	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
ikä								
0 - 14	14,6 %	14,2 %	14,4 %	14,7 %	14,5 %	13,4 %	11,5 %	9,9 %
15 - 64	60,3 %	62,2 %	63,3 %	64,2 %	65,5 %	67,2 %	68,3 %	63,3 %
65 -	25,2 %	23,6 %	22,3 %	21,1 %	20,0 %	19,3 %	20,2 %	26,8 %

LIITE 4: Saariston väestöennusteen tulosityhteenveto

POHJOINEN SAARISTO

Tulosityhteenveto

Vuosi	1996	1997	1998	1999	2000	2005	2010	2020
Väkiluku 31.12	938	930	925	921	918	893	869	812
Vuosimuutos (abs)		-8	-5	-4	-3	-1	-3	-5
Vuosimuutos (%)		-0,86 %	-0,54 %	-0,43 %	-0,33 %	-0,11 %	-0,35 %	-0,62 %
Syntyneet (abs)		8	8	8	8	9	7	4
Syntyneet (o/oo)		8,60	8,65	8,69	8,71	10,08	8,06	4,93
Kuolleet (abs)		16	13	12	11	10	10	9
Kuolleet (o/oo)		17,20	14,05	13,03	11,98	11,20	11,51	11,08
Syntyneiden enemmyyys		-8	-5	-4	-3	-1	-3	-5
Muuttovoitto (abs)		0	0	0	0	0	0	0

ETELÄINEN SAARISTO

Tulosityhteenveto

Vuosi	1996	1997	1998	1999	2000	2005	2010	2020
Väkiluku 31.12	652	644	638	633	629	612	593	542
Vuosimuutos (abs)		-8	-6	-5	-4	-3	-2	-4
Vuosimuutos (%)		-1,24 %	-0,94 %	-0,79 %	-0,64 %	-0,49 %	-0,34 %	-0,74 %
Syntyneet (abs)		4	4	4	4	4	3	2
Syntyneet (o/oo)		6,21	6,27	6,32	6,36	6,54	5,06	3,69
Kuolleet (abs)		12	10	9	8	7	5	6
Kuolleet (o/oo)		18,63	15,67	14,22	12,72	11,44	8,43	11,07
Syntyneiden enemmyyys		-8	-6	-5	-4	-3	-2	-4
Muuttovoitto (abs)		0	0	0	0	0	0	0

YHTEENSÄ

Tulosityhteenveto

Vuosi	1996	1997	1998	1999	2000	2005	2010	2020
Väkiluku 31.12	1590	1574	1563	1554	1547	1505	1462	1354
Vuosimuutos (abs)		-16	-11	-9	-7	-4	-5	-9
Vuosimuutos (%)		-1,02 %	-0,70 %	-0,58 %	-0,45 %	-0,27 %	-0,34 %	-0,66 %
Syntyneet (abs)		12	12	12	12	13	10	6
Syntyneet (o/oo)		7,62	7,68	7,72	7,76	8,64	6,84	4,43
Kuolleet (abs)		28	23	21	19	17	15	15
Kuolleet (o/oo)		17,79	14,72	13,51	12,28	11,30	10,26	11,08
Syntyneiden enemmyyys		-16	-11	-9	-7	-4	-5	-9
Muuttovoitto (abs)		0	0	0	0	0	0	0

OPINTOMONISTE 2/97

TURUN YLIOPISTO
MERENKULKUALAN KOULUTUSKESKUS
VEISTÄMÖNAUKIO 1-3
20100 TURKU
PUH. 02 - 281 3300

ISBN 951-29-1062-4
ISSN 1238-1306