

Matkailututkimus 1, 26–45 (2005)

©Suomen matkailututkimuksen seura



Pohjois-Suomen suurten matkailukeskusten ja niiden sijaintikuntien väestökehitys: paikkatietonäkökulma

Pekka Kauppila ⁽¹⁾, *Jarmo Rusanen* ⁽²⁾ & *Toivo Muilu* ⁽²⁾

¹⁾ *Maantieteen laitos, Oulun yliopisto/Naturpolis Kuusamo*

²⁾ *Maantieteen laitos, Oulun yliopisto*

Development of the population of large resorts and their location municipalities in Northern Finland: a GIS viewpoint

Resorts are key elements in the tourism phenomenon, because they are considered places for tourism demand and supply. Basically, resorts are geographical units, and at the local level they are traditionally understood as administrative regions, that is a municipality. However, in Finland resorts are seen as a part of a municipality, not independent administrative regions. GIS (Geographical Information Systems) and georeferenced data are therefore needed when statistically examining socioeconomic changes of resorts.

The purpose of this study is to examine the development of the population of large resorts (Levi, Ruka, Saariselkä and Ylläs) and their location municipalities (Kittilä, Kuusamo, Inari and Kolari) in Northern Finland. The study results indicate that the development of the population in the municipalities was negative in 1970–2003. The only exception was the municipality of Inari. Contrary to the municipalities, the development of the population in the resorts was positive in 1970–2003. Furthermore, the population of the resorts seems to be concentrated on a smaller geographical area.

Matkailu on systeemi, jonka peruselementtejä ovat lähtöalueet, kohdealueet ja näitä yhdistävät matkareitit (Leiper 1979). Tässä systeemissä matkailun lähtö- ja kohdealueiden maantieteellinen koko voi vaihdella yksittäisestä matkailukeskuksesta aina valtioon, jopa maanosaan saakka. Matkailukeskusten rooli matkailuilmiossa on kuitenkin keskeinen, koska ne ovat matkailukysynnän ja -tarjonnan kohtaamispaikkoja. Näin ollen matkailun taloudelliset, sosiaalis-kulttuuriset ja ympäristölliset vaikutukset – myönteiset ja kielteiset – kasautuvat

matkailukeskuksiin. Matkailukeskukset ja niiden kehitysprosessi ovatkin kiinnostaneet tutkijoita jo pitkään. Kyseisen aihepiirin ensimmäisiin merkittäviin töihin luetaan Gilbertin (1939; 1949) Britannian merenranta-keskusten kehitystä ja morfologiaa koskevat tutkimukset. Nykyään matkailukeskusten kehitysprosessi on yksi keskeisimmistä aiheista yhteiskuntatieteellisessä matkailututkimuksessa (ks. Hall ym. 2004).

Kansainvälisissä tutkimuksissa kohteiden dynamiikkaa tarkastellaan usein tilastotiedon kautta. Esimerkiksi väestötilastoja on käytetty Yhdysvaltojen Grand Islen (Meyer-Arendt 1985), Kanadan Parksvillen ja Qualicum Beachin (Foster & Murphy 1991), Itävallan Heiligenblutin (Juelg 1993) ja Espanjan Katalonian matkailukeskusten (Priestley & Mundet 1998) muutosten analysoinnissa. Koska näissä tapaustutkimuksissa matkailukeskuksista on saatu tilastotietoa, kohteet tulkitaan paikallistason hallinnolliseksi alueeksi. Suomalaisen aluejärjestelmän näkökulmasta kyseessä on kuntataso, sillä kunta on useimmiten pienin alueellinen tilastointiyksikkö.

Matkailukeskus ei ole kuitenkaan välttämättä oma, itsenäinen kunta, vaan se voi olla pienempi osa kuntaa, jolloin kohde rinnastetaan kylätasoon. Tällöin yksittäinen matkailukeskus ei ole virallinen tilastointiyksikkö, minkä vuoksi vertailukelpoisen alueellisen ja ajallisen tilastotiedonsaanti on ongelmallista. Kuntatasoa pienempien alueyksiköiden sosioekonomisessa tutkimisessa voidaan hyödyntää paikkatietojärjestelmää ja -aineistoja: GIS-tekniikkaa (*Geographical Information Systems*) ja erisuuruisiin ruutukokoihin perustuvia paikkatietoja, niin sanottuja ruutuaineistoja. Suomessa matkailukeskustason tiedot ovat tarpeellisia, sillä esimerkiksi Lapin matkailustrategiassa (Laakkonen 2003) painotetaan matkailukeskusten veturiasemaa alueiden matkailun kehittämisessä ja Valtioneuvosten matkailupoliittisessa periaatepäätöksessä (2001) (www.ktm.fi/chapter_files/vn_periaatepaatos.htm) korostetaan olemassa olevien matkailukeskusten vahvistamista.

Tutkimuksessa tarkastellaan neljän Pohjois-Suomen matkailukeskuksen – Levin, Rukan, Saariselän ja Ylläksen – sekä niiden sijaintikuntien (Kittilä, Kuusamo, Inari ja Kolari) väestömäärän kehitystä. Valittuihin matkailukeskuksiin on investoitu runsaasti 1960-luvulta lähtien, ja vuosina 2000–2005 Leville, Rukalle, Saariselälle ja Ylläkselle uskotaan sijoitettavan noin 350 miljoonaa euroa (Saarinen 2001a, 73). Investoinneilla tavoitellaan uusia työpaikkoja ja lisää väestöä koko kuntaan. Esimerkiksi Levin uudessa strategiassa (Kehittämissuunnitelman loppuraportti... 2004, 47) todetaan Levin matkailua tukevien keskeisimpien hankkeiden olevan investoinneiltaan suuria ja vaikuttavan koko Kittilän kunnan kehitykseen. Myönteisen kehityksen pitäisi näkyä työpaikka- ja väestömäärän kasvuna sekä matkailukeskus- että kuntatasolla. Artikkelissa tuodaan esille maantieteellisen skaalan (kunta ja matkailukeskus) merkitys analysoitavaan ilmiöön, väestökehitykseen.

Mikä on matkailukeskus?

Goodallin *Dictionary of Human Geographyn* (1987, 409) mukaan *resort*-käsite ymmärretään seuraavasti: kaupunkimainen yhteisö, jossa matkailu on pääasiallinen toiminto. Näitä ovat kylpyläkohteet (esim. Baden-Baden), sairauksien hoitoon keskittyneet kohteet (esim. Menton), alppikohteet (esim. Chamonix) ja rantakohteet (esim. Brighton). *Dictionary of Travel, Tourism and Hospitality* (Medlik 1994, 126) mukaan *resort* taas tarkoittaa paikkaa, jonne ihmiset matkustavat lomailu- ja virkistystarkoituksessa. Näitä ovat esimerkiksi loma-, terveys-, sisämaa- ja rannikko-/merenrantakohteet. Pääkaupungit ovat suurimpia ja menestyvimpiä matkailukeskuksia. Mainittua käsitettä käytetään Yhdysvalloissa ja Karibialla myös laajamittaisia huvituksia ja virkistyspalveluita tarjoavasta yksittäisestä hotellista.

Vuoristo (1998, 132; 2003, 152) tarkoittaa matkailukeskuksella (*tourist resort, tourist centre* tai *resort*) aluetta, jonka luontaiset tai keinotekoiset vetovoimatekijät on otettu käyttöön perustamalla sinne tarvittavat palvelut. Hänen mukaansa kyseessä on *paikkakunta* attraktioineen ja palveluineen. Matkailu voi olla kohteen päätoiminto (esim. ranta- ja hiihtokohteet) tai vain yksi toiminto muiden joukossa (esim. kaupungit) (Vuoristo 1998, 133–134; 2002, 252; 2003, 152–153; Vuoristo & Vesterinen 2001, 114).

Viime aikoina suomalaisessakin katsannossa on tuotu esille se, että matkailukeskukset ovat suuruudeltaan ja tasoltaan vaihtelevia (Vuoristo & Vesterinen 2001, 113–114; Vuoristo 2003, 151). Alimmalla tasolla keskuksessa on ehkä vain yksi matkailuyritys, esimerkiksi nähtävyyden ympärille perustettu majoitusliike ravitsemispalveluineen. Ylimmällä tasolla taas keskus, kuten pääkaupunki, tarjoaa matkailijoille lukemattomia attraktioita ja palveluita. Vaikka matkailukeskus määritellään suppeimmillaan vain muutaman palvelun keskittymäksi, sille on yleensä tyypillistä monipuolinen (matkailu)palveluvarustus (ks. King 1994, 166–167; Wall 1996; Baud-Bovy & Lawson 1998, 129).

Matkailukeskukset voidaan jakaa vielä kahteen ryhmään historiallisen taustan mukaan. Baud-Bovy ja Lawson (1998, 131–133) käyttävät käsitteitä perinteinen ja integroitu, kun Vuoriston (2003, 152–153) vastaavat ovat perinteinen ja moderni. Perinteinen matkailukeskus tarkoittaa kylää tai kaupunkia, joka on erikoistunut matkailukeskukseksi pitkä ajan kuluessa yhden tai useamman erikoisattraktion kautta. Integroitu tai moderni matkailukeskus on puolestaan lähinnä massamatkailun aikakaudella luontaisten tai keinotekoisien attraktioiden varaan perustettu kohde. Keskuksella ei ole useinkaan aikaisempaa kehityshistoriaa, vaan se on rakennettu pelkästään matkailutarkoituksessa.

Edellisiin perustuen matkailukeskus-käsite viittaa paikallistason alueyksikköön. Toiseksi matkailukeskukset ovat keskuksia, joissa matkailu on suhteellisesti tarkasteltuna joko pääasiallinen toiminto tai yksi toiminto muiden

joukossa. Kolmanneksi matkailukeskusten hierarkkisuus vaihtelee. Suppeimmillaan se on jonkin nähtävyyden ympärille perustettu yksittäinen matkailuyritys ja laajimmillaan useita attraktioita sisältävä (pää)kaupunkikeskus. Neljänneksi matkailukeskus voi olla joko perinteinen tai integroitu/moderni kehityshistoriasta riippuen.

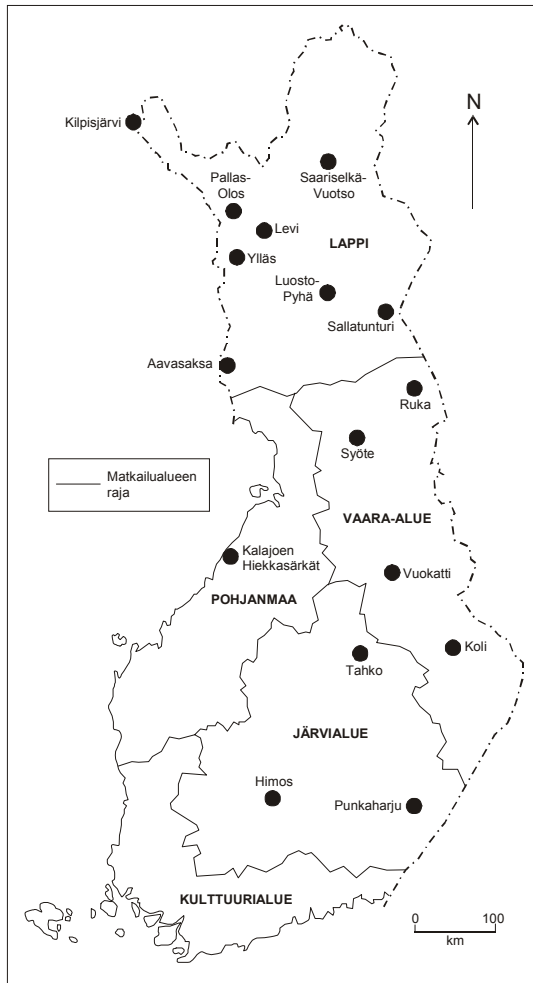
Suomen matkailukeskukset ja matkailukeskittymät

Smith (1995, 176–177) esittää kolme erilaista matkailualue-käsitettä. Etukäteisalueet (*a priori*) ovat hallinnollisia alueita, jotka on rajattu ilman tieteellisiä perusteita. Hänen mukaansa ne ovat poliittisen päätöksenteon kautta luotuja alueita, kuten valtioita, maakuntia ja kuntia. Toisen aluetyypin Smith nimeää homogeenisiksi alueiksi. Ne on muodostettu sisäisen samankaltaisuuden perusteella, lähinnä fyysisten piirteiden mukaan. Kolmantena hän mainitsee toiminnalliset alueet, joiden lähtökohtana on sisäinen vuorovaikutus. Esimerkiksi tietyn alueen elinkeinoelämä on enemmän yhteydessä keskenään kuin kohteen ulkopuolisten yritysten kanssa. Taustalla ovat siten taloudelliset tekijät.

Kuntatasoa pienemmät matkailukeskukset voidaan käsittää Smithin (1995) luokitukseen tukeutuen ennen muuta toiminnallisiksi alueiksi, tai täsmällisemmin toiminnallisiksi keskuksiksi. Toiminnallisuus ilmenee matkailukeskusten yritysten välisessä yhteistyössä, joka konkretisoituu markkinoinnissa (esim. yhteisesitteet, yhteiset markkinointikampanjat) ja tuotekehityksessä (esim. tuotepaketit).

Suomen matkailun aluerakennetta, matkailukeskuksia ja -keskittymiä on selvitetty 1970-luvun lopulla (Artman ym. 1978), 1980-luvun puolivälissä (Vuoristo & Santasalo 1985) ja 1990-luvun alussa (Vuoristo & Santasalo 1992). Mainituissa julkaisuissa matkailukeskuksella ymmärretään pääsääntöisesti kuntia. 1970-luvun tutkimuksessa yhdistetään joitakin kuntia suuremmiksi aluekokonaisuuksiksi, ja näistä käytetään myös nimeä matkailukeskus. 1980- ja 1990-luvun tutkimuksissa nostetaan esille matkailukeskus-käsitteen ohella paikalliset ja laajat matkailukeskittymät. Paikallisia matkailukeskittymiä on pinta-alaltaan suurissa matkailukunnissa, joiden vetovoima jakautuu kunnan sisällä eri kohteiden kesken. Joissakin tapauksissa keskittymä on syntynyt kahden tai useamman kunnan raja-alueelle. Laajalla matkailukeskittymällä tarkoitetaan puolestaan kuntien muodostamaa toiminnallista kokonaisuutta.

2000-luvun alussa Suomesta on esitetty uusi matkailumaantieteellinen aluejako (Vuoristo & Vesterinen 2001; Vuoristo 2002), jossa ei tukeuduta hallinnollisiin rajoihin. Uudessa aluejaossakin matkailukeskuksilla tarkoitetaan edelleen kuntia ja matkailukeskittymiä ovat esimerkiksi Levi, Ruka, Saariselkä-Vuotso ja Ylläs (kuva 1).



Kuva 1. Suomen matkailun suuralueet ja matkailukeskittymät (Vuoristo & Vesterinen 2001, 119; Vuoristo 2002, kuva 1 mukailten).

Suomen matkailun aluerakennetutkimuksissa ei vielä 1970-luvun lopulla mainita matkailukeskittymä-käsitettä vaan puhutaan osa-/alakeskuksista, jotka ovat kuntaan, matkailukeskukseen, kuuluvia osia. Yksittäisten kuntien ohella tietyt kuntakokonaisuudet muodostavat matkailukeskuksen. Toiseksi matkailukeskus-käsite vakiintuu 1980-luvulla kunnaksi, ja uutena määritteenä otetaan käyttöön paikallinen ja laaja matkailukeskittymä. Paikallisia matkailukeskittymiä on pinta-alaltaan laajoissa kunnissa. Kolmanneksi valituista kohteista Levi ja Ylläs eivät ole vielä 1970-luvulla Kittilän ja Kolarin osa-/alakeskuksia, mutta 1980-luvulta lähtien ne luetaan paikallisten matkailukeskittymien joukkoon. Levin ja Ylläksen elinkeinorakenteessa korostuukin 1970-luvulla maa- ja metsätalous, ei palveluelinkeinot (Kauppila 2004). Neljänneksi maamme matkailukeskittymien lukumäärä on kasvanut 1970-luvulta 2000-luvulle.

Tässä tutkimuksessa Levi, Ruka, Saariselkä ja Ylläs, matkailukeskittymät, rinnastetaan matkailukeskus-käsitteeseen. Näin ollen matkailukeskus, joka määritetään lähinnä toiminnalliseksi keskuksiksi, on kunnan, hallinnollisen alueen, pienempi osa eikä oma, itsenäinen kunta.

Väestömäärä matkailukehityksen mittarina

Käsillä olevassa tutkimuksessa analysoitava muuttuja on väestömäärä. Väkiluku valittiin siksi, että siitä on saatavissa ruutupohjaista paikkatietoa jo vuodesta 1970 lähtien. Lisäksi väestötiedot ovat hyvin luotettavia, sillä työpaikkojen kohdalla on havaittu suuriakin poikkeamia ruutuaineiston ja kuntatason tietojen välillä. Kun verrataan Työssäkäyntitilaston (1997a; 1997b) ja ruutuaineiston työpaikkamääriä esimerkiksi vuonna 1995, ruutuaineistossa oli Inarin työpaikoista vain 70, Kittilän 72, Kolarin 63 ja Kuusamon 84 prosenttia.

Väestö on osoittautunut käyttökelpoiseksi muuttujaksi matkailukeskusten kehityksen analysoinnissa. Matkailukehityksen ja väestömäärän vuorovaikutus on havaittu esimerkiksi Yhdysvaltojen Grand Islessä (Meyer-Arendt 1985), Britannian Man-saarella (Cooper & Jackson 1989; Cooper 1990; 1993), Kanadan Parksvillessä (Foster & Murphy 1991), Itävallan Heiligenblutissa (Juelg 1993) ja Kanarian saarilla (Bianchi 2004). Myös Waltonin (1997) mukaan Britannian rantakohteiden matkailun ja väestömäärän muutokset ovat yhteydessä toisiinsa. Käytännössä vuorovaikutus tarkoittaa sitä, että matkailukehitys on merkinnyt matkailukeskusten väestömäärän lisääntymistä. Erityisen voimakasta väestökasvu on Butlerin (1980) elinkaarimallia tulkiten matkailukeskusten kehittämis-vakiintumisvaiheessa.

Väestölisäys on seurausta ennen muuta muuttoliikkeestä, kun alueelle luodaan uusia työmahdollisuuksia eikä paikallinen työvoiman tarjonta riitä tyydyttämään kasvavaa kysyntää (Prideaux 1996, 70–74; Buhalis 2000). Espanjan Katalonian matkailukeskuksia koskevassa tutkimuksessa (Priestley & Mundet 1998) on huomattu, että hotellikapasiteetin ja väestömäärän muutokset seuraavat toisiaan väkiluvun noustessa viiveellä. Tämä johtuu kausityöntekijöistä, sillä he muuttavat alueelle myöhemmin pysyvästi ja perustavat perheen. Tosin muuttoliikettä keskuksiin on havaittu myös Butlerin (1980) elinkaarimallin taantumisvaiheessa. Tällöin kohteen rooli on muuttunut varsinaisesta matkailukeskuksesta esimerkiksi (loma)-asuntoalueeksi (ks. Strapp 1988; Foster & Murphy 1991; Cohen-Hattab & Shoval 2004).

Edellisiin tapaustutkimuksiin vedoten matkailukeskusten väestömäärän kasvu on seurausta matkailun lisääntymisestä. Toisaalta Getz (1981; 1986) on havainnut Skotlantia koskevissa tutkimuksissaan matkailun kehittymisen aiheuttavan polarisaatiota seututasolla: keskusalueet ovat päässeet osallisiksi myönteisistä vaikutuksista, kuten väestökasvusta, mutta kasvusysäykset eivät ole tavoit-

taneet haja-asutusalueita. On tietenkin mahdollista, että periferiassa sijaitsevan kunnan työpaikat ja väkiluku voivat lisääntyä myös jonkin muun elinkeinon kuin matkailun kehittymisen vuoksi.

Väestö on epäsuora matkailukehityksen mittari. Matkailukehityksen ja väestömäärän yhteyttä häiritsevät muutamat tekijät. Ensimmäinen ongelma ovat työntekijät, jotka eivät vaihda kirjojaan työpaikkansa mukaan. Jos työntekijät eivät virallisesti muuta, he eivät näy alueen väestömäärässä. Kausityöntekijät kuuluvat usein tähän ryhmään. Toisen ongelman muodostavat pendelöijät. He ovat henkilöitä, jotka voivat asua kunnan muilla osa-alueilla, esimerkiksi kunta-keskuksessa, mutta käyvät töissä matkailukeskuksessa. Pendelöijät eivät siten kuulu matkailukeskuksen väestöön. Sen sijaan he ovat mukana kunnan väkiluvussa.

Matkailukeskus on matkailijoille matkailuympäristö ja vakituksille asukkaille arkiympäristö. Keskusten myönteinen väestökehitys edellyttää ympärivuotisten työpaikkojen lisäksi vakituiseen asumiseen sopivien asuntojen saatavuutta ja jokapäiväiseen elämiseen tarvittavia yksityisiä ja julkisia palveluita. Getz (1986, 125) kuitenkin korostaa, että tärkein yksittäinen tekijä, joka vaikuttaa alueen väestökehitykseen, on matkailutyöpaikkojen ympärivuotisuus. Mikäli mainitut reunaehdot eivät toteudu, mahdollinen muuttopäätös jää tekemättä ja matkailukeskuksen virallinen, tilastoitu väestömäärä ei kasva.

Vakituisten asukkaiden lisääntyminen vahvistaa (matkailu)palveluiden, esimerkiksi vähittäiskauppojen, elinvoimaisuutta erityisesti matkailusesonkien ulkopuolisina aikoina. Ympärivuotisten asukkaiden myötä matkailukeskuksista muodostuu 'eläviä' kyliä, joissa on tarjolla palveluita kaikkina vuodenaikoina. Tämä edistää myös matkailun kehittymistä.

Hallinnollisista rajoista riippumaton paikkatieto

Matkailututkimuksessa paikkatietojärjestelmän (GIS) mahdollisuuksia ovat tuoneet esille muun muassa Bahaire ja Elliot-White (1999) sekä Farsari ja Prastacos (2004). He korostavat luonnontiedenäkökulmaa; paikkatietojärjestelmää on sovellettu erityisesti matkailuresurssien inventointiin ja kehittämiselle suotuisten sijaintien tunnistamiseen. Müllerin (2005) tutkimus, jossa analysoidaan Ruotsissa matkailukeskustasolla vapaa-ajanasuntojen omistajien sosioekonomista taustaa ja kiinteistöjen ominaisuuksia, on esimerkki paikkatietojärjestelmän ihmistiedenäkökulman sovelluksesta. Matkailukeskuksen vapaa-ajanasunnot poimittiin karttaruudittain ruutukoon ollessa 1 x 1 km.

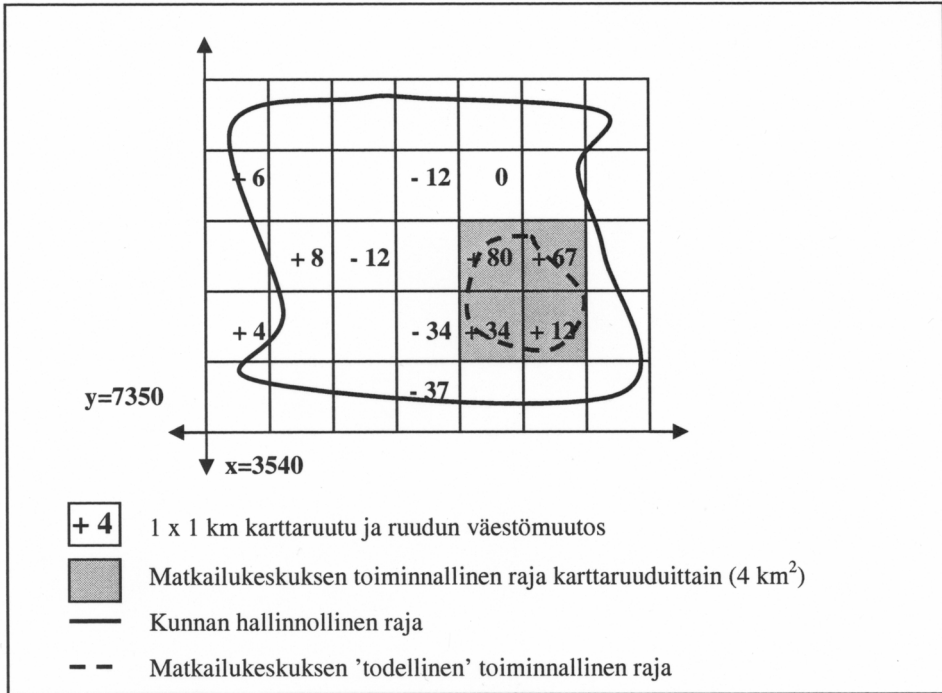
Matkailukeskustason, kylien, väestötiedot pohjautuvat Tilastokeskuksen paikkatietoaineistoihin, joiden perustana ovat rakennusten koordinaatit. Sijaintitiedoissa päästään periaatteessa muutaman kymmenen metrin tarkkuuteen. Tutkimuksessa käytettävän paikkatietoaineiston (ruutuaineiston) aggregaattitaso

on 1 x 1 km karttaruutu. Suomessa GIS-järjestelmää on sovellettu matkailututkimuksessa vain sosioekonomisesta näkökulmasta (ks. Kauppila 2004). On syytä painottaa, että käytetyt paikkatietoaineistot ovat kansainvälisesti harvinaisia.

Paikkatiedon avulla tuotetut luvut eivät ole suoraan verrattavissa kunta-kohtaisiin lukuihin, sillä alueellisen havaintoyksikön koon on todettu vaikuttavan tuloksiin (ks. Openshaw & Taylor 1979; 1981). Ilmiö tunnetaan niin sanottuna *Maup-ongelmana* (*Modifiable areal unit problem*). Lisäksi hallinnollisiin aluejakoihin perustuva tieto ei ota huomioon alueiden sisäisiä vaihteita, ja tätä ilmiötä kutsutaan ekologisiksi harhaksi (ks. Martin 1991, 57–58).

Ekologisella harhalla tarkoitetaan tässä yhteydessä ongelmaa, kun kuntatasoista tietoa käytetään ilmiön kuvaajana. Kunnittainen keskiarvotieto luo mielikuvan, että analysoitava ilmiö olisi jakautunut tasaisesti kunnan sisällä, vaikka tilanne on harvinainen ihmistoimintaa tarkastelevissa alueellisissa tutkimuksissa. Tässä tutkimuksessa lähdetään tasaisen jakautumisen oletuksen sijaan siitä, että matkailukeskusten väestökehitys poikkeaa sijaintikuntien väestökehityksestä.

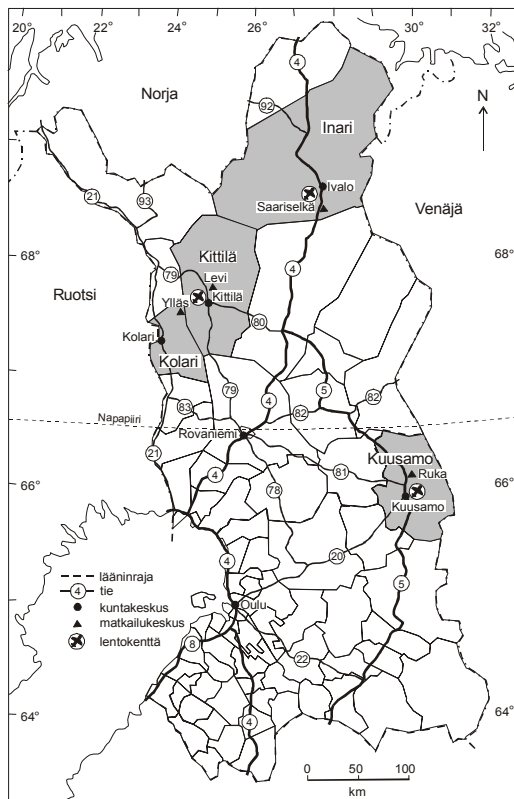
Tutkimuksen eräänä lähtökohtana on edellä mainittujen kahden käsitteen tunnistaminen ja hyödyntäminen matkailututkimuksessa. Matkailukeskuksen ydinalue on rajattu esimerkissä toiminnalliseksi keskuksiksi 1 x 1 km karttaruutujen avulla (kuva 2). Näin määritellyn toiminnallisen keskuksen pinta-ala on 4 km², mutta se on 'todellisuudessa' pienempi alue, koska toiminnallisuus ei noudata karttaruutuja. Toiminnallinen keskus olisi mahdollista erottaa ympäröivästä alueesta hyvinkin tarkasti esimerkiksi digitoimalla 'todelliset' rajat.



Kuva 2. Ekologisen harhan käsite sovellettuna kuntatason väestömäärän tutkimiseen. Matkailukeskuksen väestökehitys poikkeaa kunnan muista alueista. Luvut kuvaavat väestömäärän muutosta 1 x 1 km karttaruudussa. Tyhjiissä ruuduissa ei ole asutusta.

Perinteinen tilastonäkökulma: kuntien väestökehitys

Esimerkkitapauksiksi valittiin neljä pohjoissuomalaista matkailukeskusta ja niiden sijaintikuntaa (kuva 3). Kohteiden valintaa perustellaan pitkällä kehityshistorialla, sillä Rukan matkailun alkuvaiheet sijoittuvat 1800-luvun loppupuolelle (Kauppila 1995), Saariselän 1900-luvun alkuun (Saarinen 1997a) ja Levin (Levin kehittämisprojekti... 1998) sekä Ylläksen 1930-luvulle (Järvi- luoma 1993). Toiseksi matkailukeskukset sijaitsevat harvaan asutussa Pohjois-Suomessa etäällä kuntakeskuksista, joten niiden rajaaminen ympäröivästä alueesta on kohtalaisen helppoa. Lisäksi on käynyt ilmi, että valitut matkailukeskukset edustavat Suomen mittakaavassa suuria, merkittäviä matkailukeskittyymiä ja keskuksiin on investoitu mittavasti jo 1960-luvulta lähtien. Investointien uskotaan jatkuvan myös tulevaisuudessa.



Kuva 3. Tutkimukseen valitut kunnat ja matkailukeskukset.

Smithin (1995) alueluokituksen mukaisesti kunnat ovat luonteeltaan hallinnollisia alueita. Edellä esitettyjen matkailun aluerakennetutkimusten mukaan valittujen matkailukeskusten sijaintikuntien matkailullinen vetovoima perustuu pitkälti luontoon ja palveluihin. Vahvuuksia ovat myös toimivat lentoliikenneyhteydet. Inarin ja Kuusamon läpi kulkee *Suomen matkailutiet* -tutkimuksen (Vuoristo & Hölttä 1992) mukaan valtakunnallinen päämatkailutie. Ylläs on muihin matkailukeskuksiin verrattuna kaukana kuntakeskuksesta eikä sijaitse valtatievarrella.

Tarkasteltavat kunnat ovat sekä Euroopan unionin että Suomen mittakaavassa pinta-alaltaan suuria ja erittäin harvaan asuttuja, sillä vuonna 2003 väestötiheys vaihteli 3,5 as./km² (Kuusamo)–0,5 as./km² (Inari) välillä (STV 2003). Tilastokeskuksen kuntaryhmittelyn mukaan Pohjois-Pohjanmaalla sijaitseva Kuusamon kaupunki kuuluu ainoana taajaan asuttujen kuntien ryhmään Inarin, Kittilän ja Kolarin ollessa maaseutumaisia kuntia (Tilastokeskus 2003, 31). Maaseutupoliittisessa luokittelussa kaikki kunnat luetaan harvaan asuttuun maaseutuun (Elinvoimainen vastuumme... 2004, 28). Tarkasteltavien kuntien elinkeinopoliittikka nojaa pitkälti matkailuun.

Kuntien väestömäärä vaihteli vuonna 2003 Kolarin alle 4 000:sta Kuusamon yli 17 000:een (taulukko 1). Vuosina 1970–2003 Kittilässä ja Kolarissa väestö väheni huomattavasti, noin viidenneksellä. Sen sijaan Kuusamossa väestömenetys oli maltillisempaa, ja Inarissa väkiluku jopa kasvoi. Väestökehitys ei kuitenkaan ollut lineaarista. Inarissa väkiluku lisääntyi vuosina 1985–1993 yli 600 henkilöllä, minkä jälkeen se laski suunnilleen samalla vauhdilla. Kittilässä havaittiin väestökasvua 1990- ja 2000-luvun alun muutamana vuotena. Kolarissa laskeva väestökehitys on ollut hyvin suoraviivaista ja nopeaa, kun taas Kuusamo luonnehtii tarkastelujakson alkupuolella väkiluvun lisääntyminen mutta 1990-luvun loppupuolella vähenevä suunta.

Kunnat ovat siis Inari pois lukien menettäneet väestöään vuosina 1970–2003. Erityisesti 1990-luvun puolivälistä lähtien tarkasteltavien kuntien väestökehitys on ollut muutamaa poikkeusvuotta lukuun ottamatta laskeva. Kuntatason väestömuutostiedot eivät kuitenkaan kerro mitään matkailukeskustason väestökehityksestä, koska kunnittaiset väestötiedot peittävät alleen mahdolliset alueiden sisäiset erot.

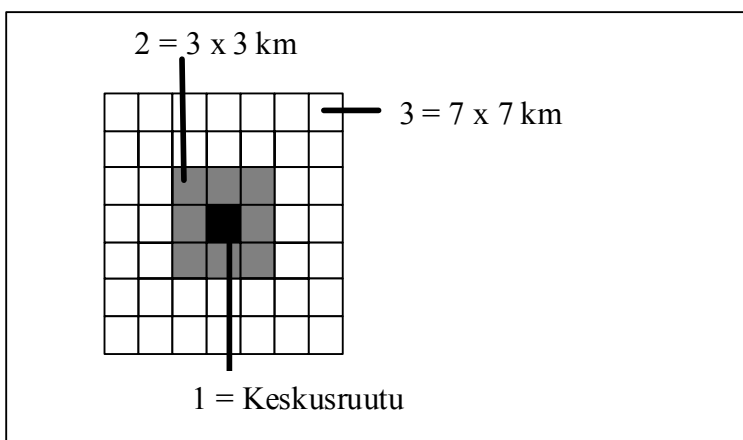
Taulukko 1. Inarin, Kittilän, Kolarin ja Kuusamon väestökehitys ja muutoksen suunta vuosina 1970, 1980, 1985 ja 1989–2003 (STV=Suomen tilastollinen vuosikirja eri vuosilta). Muutos viittaa edelliseen tarkasteluajankohtaan.

Vuosi	Inari		Kittilä		Kolari		Kuusamo	
	Väestö	Muutos	Väestö	Muutos	Väestö	Muutos	Väestö	Muutos
1970	6 931		7 272		4 962		18 204	
1980	6 900	–	6 404	–	4 905	–	17 200	–
1985	7 219	+	6 213	–	5 043	+	17 923	+
1989	7 374	+	6 135	–	4 700	–	18 064	+
1990	7 559	+	6 167	+	4 721	+	18 126	+
1991	7 681	+	6 208	+	4 719	–	18 281	+
1992	7 802	+	6 288	+	4 698	–	18 447	+
1993	7 874	+	6 256	–	4 675	–	18 561	+
1994	7 855	–	6 228	–	4 579	–	18 687	+
1995	7 851	–	6 205	–	4 486	–	18 687	+/-
1996	7 783	–	6 090	–	4 360	–	18 632	–
1997	7 719	–	6 004	–	4 244	–	18 427	–
1998	7 555	–	5 994	–	4 118	–	18 197	–
1999	7 452	–	5 901	–	4 061	–	17 891	–
2000	7 360	–	5 819	–	3 981	–	17 729	–
2001	7 268	–	5 820	+	3 908	–	17 634	–
2002	7 217	–	5 797	–	3 911	+	17 580	–
2003	7 153	–	5 820	+	3 871	–	17 394	–
Abs. muutos 1970–2003	+ 222	+	– 1 452	–	– 1 091	–	– 810	–
%-muutos 1970–2003	+ 3	+	– 20	–	– 22	–	– 4	–

Paikkatietonäkökulma: matkailukeskusten väestökehitys

Smithin (1995) alueluokitteluun tukeutuen ruutuaineistolla rajatut matkailukeskukset ovat toiminnallisia alueita (keskuksia) vastaten kylätasoa. Valituissa keskuksissa matkailu on kohteiden päätoiminto.

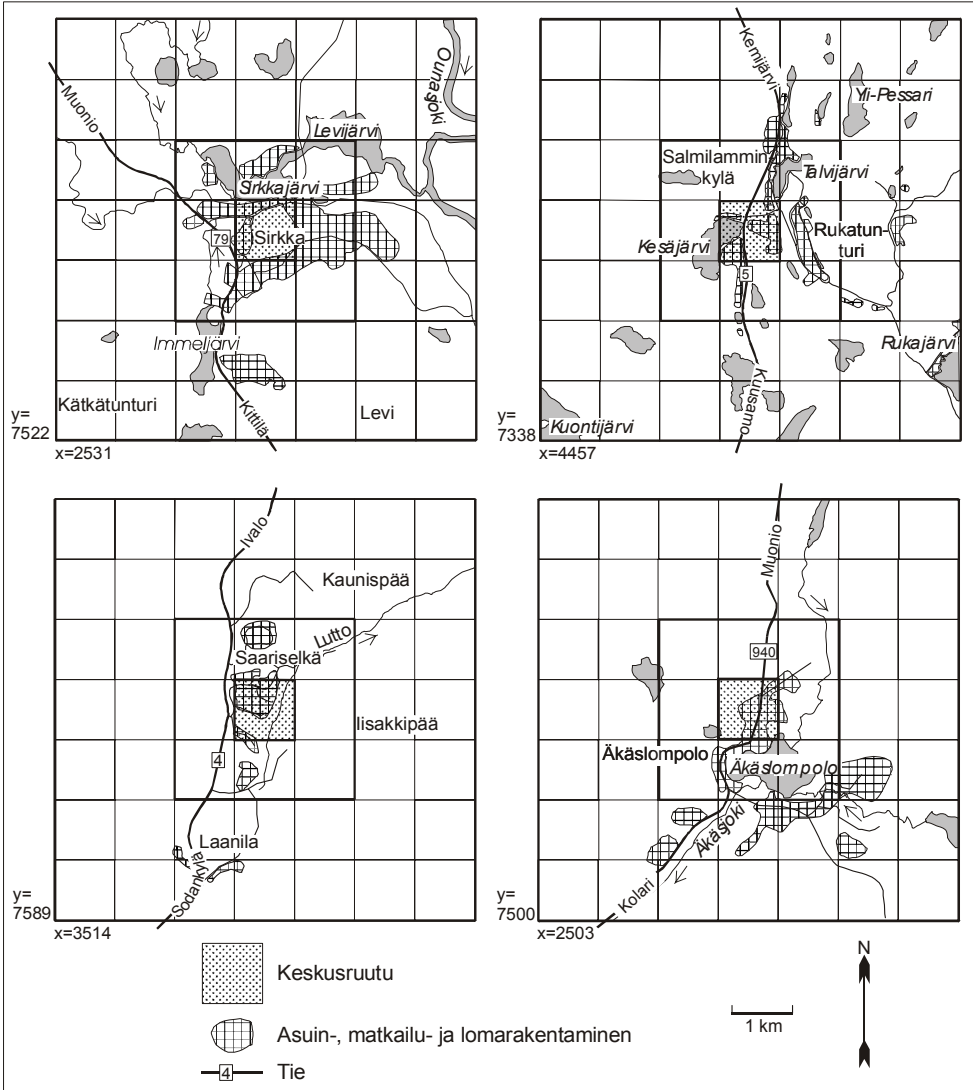
Matkailukeskusten määrittämisessä käytettiin seuraavaa toimintamallia (kuva 4). Aluksi tutkittiin Levin (Levin kehittämisprojekti... 1998), Rukan (Rukan strategia... 1998), Saariselän (Saariselkä 2020... 2000) ja Ylläksen (Ylläs on... 1998) strategioita ja peruskarttalehtiä asutuksen ja taloustoimintojen sijoittumisesta sekä tulevaisuuden kasvusuunnista. Näin rajattiin alustavasti matkailukeskusten toiminnallinen alue. Tämän jälkeen matkailukeskuksen keskusruuduksi valittiin vuoden 2000 väestömäärältään suurin karttaruutu (1 x 1 km). Toimintamallissa on ikään kuin ylhäältäpäin asetettu verkko siten, että sen keskusruutu on matkailukeskuksen väestökeskittymässä. Kolmanneksi tutkimusaluetta laajennettiin (3 x 3 km ja 7 x 7 km) keskusruutua ympäröiviin karttaruutuihin. Matkailukeskukset kattavat laajimmillaan siis 49 km² (7 x 7 km) alan. Jokaisen keskuksen pinta-ala on yhtä suuri, joten matkailukeskuksille on annettu yhtäläinen mahdollisuus väestöpeittävyydelle. Lopuksi matkailukeskusten karttakoordinaatit vielä tarkastettiin peruskarttalehdiltä.



Kuva 4. Matkailukeskusten määrittely ruutuaineistolla. 1 = Keskusruutu, 2 = 9 km² ja 3 = 49 km².

Tässä tutkimuksessa matkailukeskukset erotetaan ympäröivästä alueesta Tilastokeskuksen tuottamien paikkatietojen avulla (kuva 5). Vuosina 1970–2000 käytössä oli kaistakoordinaatisto, mutta vuotta 2003 koskeva uusin tieto on sidottu yhtenäiskoordinaatistoon. Tämä aiheuttaa Levin, Ylläksen ja Rukan

kohdalla muutaman sadan metrin siirtymän keskusruudussa. Ero johtuu siitä, että kyseisistä keskuksista kaksi ensimmäistä sijaitsevat niin sanotulla kakkoskaistalla ja jälkimmäinen neloskaistalla. Saariselkä on puolestaan kolmoskaistalla, jossa sekä kaista- että yhtenäiskoordinaatisto asettuvat päällekkäin. Pinta-alan laajentuessa 49 km² alaksi koordinaatistoerosta johtuvalla poikkeamalla ei ole enää juuri merkitystä, sillä matkailukeskusten asutus on keskittynyt

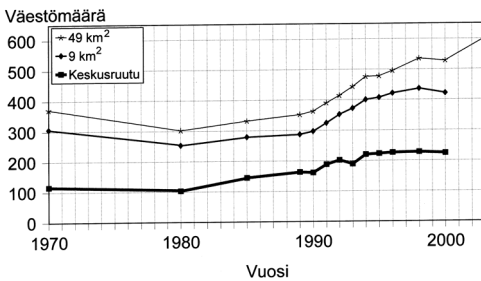


Kuva 5. Levin, Rukan, Saariselän ja Ylläksen määrittely kaistakoordinaatiston karttaruutujen mukaan. Matkailukeskusten keskusruutujen koordinaatit ovat seuraavat: Levi ($y = 7525$, $x = 2534$), Ruka ($y = 7341$, $x = 4460$), Saariselkä ($y = 7592$, $x = 3517$) ja Ylläs ($y = 7503$, $x = 2506$). Levin ja Ylläksen karttatiedot ovat vuodelta 2003, Saariselän vuodelta 2000 ja Rukan vuosilta 1999–2000.

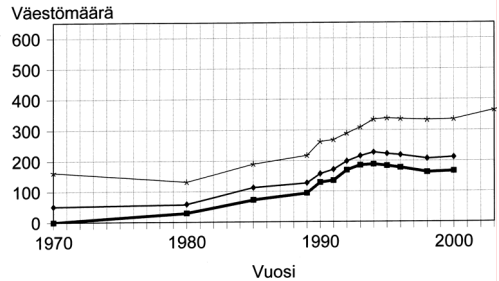
hyvin pienelle maantieteelliselle alueelle. Saariselän tapauksessa ydinalueen rajausta tukevat kohteen ruska-aikaa käsittelevät matkailijatutkimukset (ks. Saarinen 1997b, 2001b).

Matkailukeskusten väestömäärä vaihteli vuonna 2003 Saariselän alle 300:sta Levin yli 600:aan (kuva 6). Vuosina 1970–2003 kaikkien keskusten väkiluku kasvoi huomattavasti, mutta väestökehitys ei kuitenkaan ollut lineaarista. Levillä ja Rukalla väestö väheni 1970-luvulla. Sen sijaan jokaisen keskuksen väestömäärä lisääntyi miltei eksponentiaalisesti 1980-luvulta 1990-luvun alkuun, ja 1990-luvun loppupuolella matkailukeskukset menettivät väestöään Leviä lukuun ottamatta. 2000-luvun alussa kaikkien muiden keskusten paitsi Ylläksen väkiluku kasvoi. Saariselällä väestölisäys oli tarkastelujaksolla suurin absoluuttisesti, 262 henkilöä, ja suhteellisesti, 936 prosenttia. Tämä johtuu siitä, että Saariselkä on perustettu pelkästään matkailutarkoituksessa eikä kohteessa ollut 'perinteistä' asutusta tai elinkeinoja. Sen sijaan Levi on rakentunut Sirkan kylän, Ruka Salmilammen ja Ylläs Äkäslompolon pohjalta.

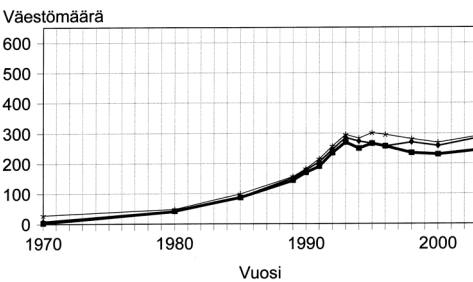
A: LEVI



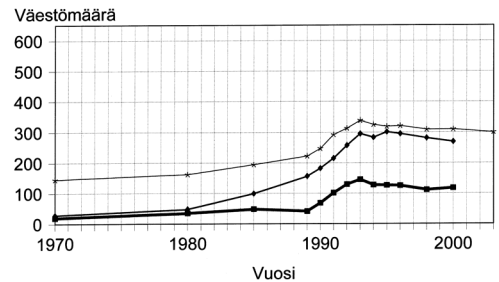
B: RUKA



C: SAARISELKÄ



D: YLLÄS



Kuva 6. Levin (A), Rukan (B), Saariselän (C) ja Ylläksen (D) väestökehitys pinta-aloittain vuosina 1970, 1980, 1985, 1989–1996, 1998, 2000 ja 2003. Väestömäärät on laskettu kumulatiivisesti. Koordinaatiston vaihtumisen vuoksi vain Saariselän kohdalla esitetään väestökehitys pinta-aloittain vuonna 2003 (Tilastokeskuksen paikkatietoaineistot).

Kuntatason analyysi paljasti, että Inaria lukuun ottamatta matkailukeskusten sijaintikunnat menettivät väestöään vuosina 1970–2003, tosin Inarikin 1990-luvun puolivälistä lähtien. Näin ollen matkailukeskusten väestökehitys on ollut päinvastainen kuin kuntien. Toisin sanoen paikallistasolla täsmällisempi matkailukeskusten, kylien, rajaaminen tuo selvästi ilmi näiden alueyksiköiden väestökasvun. Matkailukehityksen ja väkiluvun muutoksen vuorovaikutussuhteen mukaisesti tutkimustuloksia voidaan tulkita siten, että tarkasteltujen keskusten väestömäärän lisääntyminen on seurausta matkailun kehittymistä (ks. myös Kauppila 2004). Matkailukeskusten väestökasvu suhteessa sijaintikuntiin näkyy parhaiten Levin kohdalla: matkailukeskuksessa asui vuonna 1970 viisi prosenttia kittiläläisistä, kun heidän osuutensa vuonna 2003 oli jo kymmenen prosenttia. Osaltaan edelliseen on syynä kuntien väkiluvun väheneminen.

Karttaruutujen avulla muodostetuista matkailukeskuksista voidaan väestömäärän lisäksi tutkia väestön sisäistä jakautumista keskusruudun, keskimmäisen ja uloimman vyöhykkeen välillä. Keskusruutu on voinut muuttua aikaisemmista tarkasteluvuosista. Mikäli muutos on tapahtunut, uusi keskusruutu löytyy jokaisessa tapauksessa vanhan keskusruudun viereisestä karttaruudusta. Levillä keskusruutu on ollut koko ajanjakson (vuodet 1970–2000) sama, Rukalla ja Saariselällä vuodesta 1985 lähtien ja Ylläksellä vuodesta 1989 alkaen. Edellisestä johtuen Rukan, Saariselän ja Ylläksen keskusruutujen väestömäärä on tarkastelun alkuvuosina vähäinen. Seuraava analyysi koskee vain kaistakoordinaatistoon perustuvia tietoja, siis vuosia 1970–2000, eikä yhtenäiskoordinaatioaineistoa vuodelta 2003.

Vuosina 1970–2000 matkailukeskusten väestö lisääntyi keskusruudussa erityisesti Rukalla (166 henkilöä) ja Saariselällä (227 henkilöä) (ks. kuva 6). Sen sijaan Levillä ja Ylläksellä keskusruudun väestökasvu oli maltillisempaa. Tämä käy ilmi myös niin sanotusta keskittymisluvusta, joka lasketaan suurimman väestöruudun asukkaiden osuutena koko matkailukeskuksen väestöstä. Saariselällä se oli vuonna 2000 peräti 86, Levillä 42, Rukalla 50 ja Ylläksellä 38 prosenttia. Vuonna 1970 vastaavat luvut olivat 50, 31, 19 ja 23 prosenttia.

Toiseksi vuosina 1970–2000 muista keskuksista poiketen Levillä väkiluku kasvoi jokaisella vyöhykkeellä. Uloimmallakin vyöhykkeellä lisäys oli 42 henkilöä. Rukalla keskimmäisellä vyöhykkeellä väestömäärä laski mutta uloimmalla hieman kasvoi. Saariselällä tilanne oli päinvastainen: keskimmäisellä vyöhykkeellä väkiluku lisääntyi ja uloimmalla väheni. Ylläksellä väestölisäys kohdistui erityisesti keskimmäiseen vyöhykkeeseen, jonka väestömäärä kasvoi vuosina 1970–2000 peräti 143 henkilöä. Sen sijaan uloimmalla vyöhykkeellä väestötappio oli huomattava, lähes 80 henkilöä.

Morfologinen tarkastelu siis osoittaa, että vuosina 1970–2000 matkailukeskusten myönteinen väestökehitys on kohdistunut erityisesti Rukalla ja Saariselällä keskusruutuun. Tosin Levillä väkiluku lisääntyi jokaisella vyöhykkeellä.

Matkailukeskusten keskusruudun väestökasvu kuitenkin hiipui 1990-luvun loppua kohden, mikä heijastui Leviä lukuun ottamatta keskusten väestön vähenemisenä.

Pohdinta

Tutkimuksessa tarkasteltiin neljän pohjoissuomalaisen matkailukeskuksen ja niiden sijaintikuntien väestömäärän kehitystä. Matkailukeskukset eivät ole hallinnollisia alueita vaan toiminnallisia keskuksia sijaintikuntansa sisällä. Koska matkailukeskukset eivät ole hallinnollisia alueita, niiden tilastollinen tutkiminen on haasteellista. Kuntatasoa on Suomessa pidetty perinteisesti pienimpänä tilastoitavana alueyksikkönä. Paikkatietojärjestelmä ja -aineistot antavat mahdollisuuden selvittää kuntaa pienempien alueyksiköiden sosio-ekonomista muutosta tilastollisesti.

Tutkimus osoitti maantieteellisen skaalan merkityksen väestökehityksen analysoinnissa. Perinteisestä tilastonäkökulmasta, kuntatasolta, tarkasteltuna Inaria lukuun ottamatta kunnat menettivät väestöään vuosina 1970–2003. Kun paikallistasolla alueyksikön kokoa pienennettiin paikkatietoaineistojen avulla varsinaisiksi matkailukeskuksiksi, kyliksi, tutkimustulokset olivat päinvastaisia: matkailukeskusten väestömäärä kasvoi erittäin voimakkaasti vuosina 1970–2003. Mikäli väkiluvussa olisivat mukana vielä muualla kirjoilla olevat kausityöntekijät, keskusten väestömäärä olisi huomattavasti suurempi.

Klassisen aluekehityksen keskus–periferia-asetelman viitekehityksessä matkailukeskukset muistuttavat myönteisen väestökehityksen osalta keskusalueiden, ytimien, ominaispiirteitä (ks. Botterill ym. 2000; Hall & Boyd 2005). On korostettava, että matkailukeskusten voimakas väestökasvu ei ole kuitenkaan pystynyt kompensoimaan kuntien muiden alueiden väestömenetystä, koska kuntatasolla väestömäärä on kokonaisuudessaan laskenut Inaria lukuun ottamatta. Tämä on merkinnyt (matkailu)kehityksen polarisoitumista kuntien sisällä. Tätä tulkintaa tukevat Getzin (1981; 1986) Skotlantia koskevat tutkimukset.

Matkailukeskusten määrällisen tarkastelun lisäksi GIS-tekniikkaa ja paikkatietoaineistoja voidaan hyödyntää morfologian analysoinnissa. Muotojen ja rakenteiden tarkastelussa on mahdollista käyttää pienempää ruutukokoa kuin 1 x 1 km, sillä paikkatietoa on saatavissa periaatteessa missä ruutukoossa tahansa. Mikäli keskityttäisiin pelkästään matkailukeskusten sisäiseen analysointiin, pienempi ruutukoko olisi tarkoituksenmukaisempi, sillä keskukset ovat pinta-alaltaan pieniä alueyksiköitä. Tutkimuksessa päädyttiin 1 x 1 km ruutukokoon, koska tästä oli käytettävissä valmista aineistoa ja uuden, pienemmässä ruutukoossa olevan aineiston hankkiminen olisi ollut taloudellisesti mahdotonta paikkatiedon kalleuden vuoksi. Pienemmän ruutukokoon ei oleteta vaikuttavan matkailukeskusten väestökehitystä koskeviin johtopäätöksiin. Toisaalta matkai-

lukeskusten sisäisen vaihtelun eli ekologisen harhan, kasvun suuntautumisen tai ytimen sisäisen muutoksen analysointi ei ollut tutkimuksen ensisijainen tavoite. Nämä olisivat edellyttäneet pienempää ruutukokoaa.

Tutkimustulosten mukaan vuosina 1970–2000 väestö lisääntyi matkailukeskusten sisällä keskusruudussa erityisesti Rukalla ja Saariselällä. Asutusrakenteen tiivistyminen helpottaa vakituisille asukkaille tarkoitettujen palveluiden saatavuutta ja järjestämistä, mikä saattaa osaltaan vaikuttaa myönteisesti matkailukeskusten tulevaisuuden (väestö)kehitykseen. Maankäytön suunnittelussa onkin syytä sijoittaa asutus ja arkielämänpalvelut lähelle toisiaan.

Tässä työssä hyödynnettyjen paikkatietoaineistojen vahvuus on siinä, että matkailukeskukset voidaan muodostaa vapaasti riippumatta hallinnollisista rajoista. Periaatteessa rajaamisessa ei ole reunaehtoja, ja alue on mahdollista rakentaa karttaruutujen mukaan tai digitoimalla halutut rajat. Karttaruutujen sijainti on pysyvä, joten kerran määritettyä aluetta voidaan myöhemmin tutkia täsmälleen samansuuruisena. Tosin siirtyminen kaistakoordinaatistosta yhtenäiskoordinaatistoon vuoden 2003 osalta on otettava huomioon yksittäisten karttaruutujen, kuten keskusruudun (1 x 1 km), kohdalla. Koordinaatistojen peittävyys täytyykin tarkastaa lopuksi peruskarttalehdiltä. Luotettavan ajallisen ja alueellisen tiedon saanti on tärkeää matkailukeskusten kehityksen seurantaan silmälläpitäen.

Koordinaattipohjaisten aineistojen käytössä on kuitenkin syytä korostaa seuraavia kohtia. Mikäli kyseessä ei ole luonnollisesti rajautuva saari tai muu enklaavi, erillisalue, vaaditaan perusteluja ja kokeiluja alueyksikön määrittelyssä. Koska karttaruutu on keinotekoinen alueyksikkö, voidaan puhua tarkoituksenmukaisista, keinotekoisista alueista Smithin (1995) etukäteis-, homogeenisten ja toiminnallisten alueiden rinnalla. Tarkoituksenmukaisuus ymmärretään tässä tutkimuksessa toiminnallisuuden perusteella muodostetuksi alueeksi. Matkailukeskusten ydinalueiden rajaaminen on kohtalaisen helppoa harvaan asutussa Pohjois-Suomessa, mutta toimenpide saattaa osoittautua problemattiseksi, jopa mahdottomaksi, tiheästi asutuilla alueilla. Toiseksi paikkatietoaineistot ovat kalliita hankkia ja niiden käyttö vaatii toistaiseksi GIS-erityisosaamista.

Paikkatietoa voidaan käyttää hyvin laajasti matkailututkimuksessa. Kaikki tieto, joka pystytään sitomaan koordinaatteihin, on mahdollista analysoida paikkatietojärjestelmällä. Koska huomattava osa Tilastokeskuksen ihmistointimintaa kuvaavasta tilastoaineistosta on saatavissa paikkatietona, voidaan siihen pohjautuvaa matkailututkimusta jatkossa laajentaa uusiin teemoihin ja matkailukeskuksiin.

Kirjallisuus ja muut lähteet

- Artman, H., Helle, R. & K.-V. Vuoristo (1978). Suomen matkailun aluerakenne. Matkailun edistämiskeskus A: 12.
- Bahaire, T. & M. Elliot-White (1999). The Application of Geographical Information Systems (GIS) in Sustainable Tourism Planning: A Review. *Journal of Sustainable Tourism* 7: 2, 159–174.
- Baud-Bovy, M. & F. Lawson (1998). *Tourism and Recreation. Handbook of Planning and Design.* The Architectural Press, Oxford.
- Bianchi, R. V. (2004). Tourism Restructuring and the Politics of Sustainability: A Critical View from the European Periphery (The Canary Islands). *Journal of Sustainable Tourism* 12: 6, 495–529.
- Botterill, D., Owen, R. E., Emanuel, L., Foster, N., Gale, T., Nelson, C. & M. Selby (2000). Perceptions from Periphery: The Experience of Wales. Teoksessa Brown, F. & D. Hall (toim.): *Tourism in Periphery Areas. Case Studies.* Channel View Publications, Clevedon, 7–38.
- Buhalis, D. (2000). Marketing the competitive destination of the future. *Tourism Management* 21: 1, 97–116.
- Butler, R. W. (1980). The Concept of a Tourist Area Cycle of Evolution: Implications for Management of Resources. *The Canadian Geographer* 24: 1, 5–12.
- Cohen-Hattab, K. & N. Shoval (2004). The Decline of Israel's Mediterranean Resorts: Life Cycle Change versus Tourism Master Planning. *Tourism Geographies* 6: 1, 59–79.
- Cooper, C. (1990). Resorts in decline – the management response. *Tourism Management* 11: 1, 63–67.
- Cooper, C. (1993). The Life Cycle Concept and Tourism. Teoksessa Johnson, P. & B. Thomas (toim.): *Choice and Demand in Tourism.* Mansell, London, 145–160.
- Cooper, C. & S. Jackson (1989). Destination Life Cycle. The Isle of Man Case Study. *Annals of Tourism Research* 16: 3, 377–398.
- Elinvoimainen maaseutu – yhteinen vastuumme (2004). Maaseutupoliittinen kokonaisuohjelma 2005–2008. Maaseutupoliittikan yhteistyöryhmä.
- Farsari, Y. & P. Prastacos (2004). GIS Applications in the Planning and Management of Tourism. Teoksessa Lew, A. A., Hall, C. M. & A. M. Williams (toim.): *A Companion to Tourism.* Blackwell, Malden, Oxford and Carlton, 596–607.
- Foster, D. M. & P. Murphy (1991). Resort Cycle Revisited. *The Retirement Connection. Annals of Tourism Research* 18: 4, 553–567.
- Getz, D. (1981). Tourism and Rural Settlement Policy. *Scottish Geographical Magazine* 97: 3, 158–168.
- Getz, D. (1986). Tourism and Population Change: Long-Term Impacts of Tourism in the Badenoch and Strathspey District of the Scottish Highlands. *Scottish Geographical Magazine* 102: 2, 113–126.
- Gilbert, E. W. (1939). The Growth of Island and Seaside Health Resorts in England. *Scottish Geographical Magazine* 55: 1, 16–35.
- Gilbert, E. W. (1949). The Growth of Brighton. *The Geographical Journal* 114: 1–3, 30–52.
- Goodall, B. (1987). *The Penguin Dictionary of Human Geography.* Penguin Books, London.
- Hall, C. M. & S. Boyd (2005). Nature-based Tourism in Peripheral Areas: Introduction. Teoksessa Hall, C. M. & S. Boyd (toim.): *Nature-based Tourism in Peripheral Areas. Development or Disaster?.* Channel View Publications, Clevedon, Buffalo and Toronto, 3–17.

- Hall, C. M., Williams, A. M. & A. A. Lew (2004). *Tourism: Conceptualizations, Institutions, and Issues*. Teoksessa Lew, A. A., Hall, C. M. & A. M. Williams (toim.): *A Companion to Tourism*. Blackwell, Malden, Oxford and Carlton, 3–21.
- Juelg, F. (1993). *Tourism Product Life Cycles in the Central Eastern Alps: A Case Study of Heiligenblut on the Grossglockner*. *Tourism Recreation Research* 18: 1, 20–26.
- Järviluoma, J. (1993). *Paikallisväestön asennoituminen matkailuun ja sen seurausvaikutuksiin – esimerkkinä Kolarin kunta*. University of Oulu, Research institute of Northern Finland, Research Reports no: 110.
- Kauppila, P. (1995). *Matkailukeskuksen elinkaari – esimerkkinä Kuusamon Ruka*. Nordia Geographical Publications 24: 1.
- Kauppila, P. (2004). *Matkailukeskusten kehitysprosessi ja rooli aluekehityksessä paikallistasolla: esimerkkinä Levi, Ruka, Saariselkä ja Ylläs*. Nordia Geographical Publications 33: 1.
- Kehittämissuunnitelman loppuraportti. Levi 3 (2004). *Julkaisematon selvitys*. Suunnittelukeskus Oy.
- King, B. (1994). *Research on resorts: a review*. Teoksessa Cooper, C. P. & A. Lockwood (toim.): *Progress in Tourism, Recreation and Hospitality Management*. Volume 5, John Wiley & Sons, Chichester, 165–180.
- Laakkonen, S. (2003). *Lapin matkailustrategia 2003–2006*. Lapin liitto julkaisu 10 sarja A.
- Leiper, N. (1979). *The Framework of Tourism: Towards a Definition of Tourism, Tourist, and the Industry*. *Annals of Tourism Research* 6: 2, 390–407.
- Levin kehittämisprojekti II-vaihe (1998). *Julkaisematon selvitys*. Suunnittelukeskus Oy.
- Martin, D. (1991). *Geographic information systems and their socioeconomic applications*. Routledge, London and New York.
- Medlik, S. (1994). *Dictionary of Travel, Tourism and Hospitality*. Butterworth-Heinemann, Oxford.
- Meyer-Arendt, K. J. (1985). *The Grand Isle, Louisiana Resort Cycle*. *Annals of Tourism Research* 12: 3, 449–465.
- Müller, D. K. (2005). *Second Home Tourism in the Swedish Mountain Range*. Teoksessa Hall, C. M. & S. Boyd (toim.): *Nature-based Tourism in Peripheral Areas. Development or Disaster?* Channel View Publications, Clevedon, Buffalo and Toronto, 133–148.
- Openshaw, S. & P. J. Taylor (1979). *A million or so correlation coefficients: three experiments on the modifiable areal unit problem*. Teoksessa Wrigley, N. (toim.): *Statistical Applications in the Spatial Sciences*. Pion, London, 127–144.
- Openshaw, S. & P. J. Taylor (1981). *The modifiable areal unit problem*. Teoksessa Wrigley, N. & R. J. Bennett (toim.): *Quantitative geography: a British view*. Routledge & Kegan Paul, London, Boston and Henley, 60–70.
- Prideaux, B. (1996). *The tourism crime cycle: a beach destination case study*. Teoksessa Pizam, A. & Y. Mansfeld (toim.): *Tourism, Crime and International Security Issues*. John Wiley & Sons, Chichester, 59–75.
- Priestley, G. & L. Mundet (1998). *The Post-Stagnation Phase of the Resort Cycle*. *Annals of Tourism Research* 25: 1, 85–111.
- Rukan strategia 2005 (1998). *Julkaisematon selvitys*. Kuusamon kunta, Kuusamo.
- Saarinen, J. (1997a). *Matkakohteen kehittyminen: esimerkkinä Saariselän matkailualueen hahmottumisprosessi*. Teoksessa Aho, S., Iloa, H. & J. Järviluoma (toim.): *Matkailu ja kehitys. Näkökulmia alueiden ja kohteiden tarkasteluun*. Lapin yliopiston matkailun julkaisuja B 2, 11–51.
- Saarinen, J. (1997b). *Matkailun motiivit ja ympäristöt: matkailijatyyppeiden tilasidonnaisuus*. *Terra* 109: 2, 55–65.

- Saarinen, J. (2001a). Metsäluonnon matkailukäyttö – metsäklusterin kilpailija vai tulevaisuuden kumppani? Teoksessa Seppälä, R. (toim.): Suomen metsäklusteri tienhaarassa. Wood Wisdom, Helsinki, 71–77.
- Saarinen, J. (2001b). Matkailun tilat ja motiivit: Saariselän ruskamatkailun muodot ja ympäristöt. Teoksessa Järviluoma, J. & J. Saarinen (toim.): Luonnon matkailu- ja virkistyskäyttö tutkimuskohteena. Metsäntutkimuslaitoksen tiedonantoja 796, 35–50.
- Saariselkä 2020: Arktisten luontopalvelujen, liikunnan ja hyvinvoinnin lomakeskus (2000). Julkaisematon selvitys. Matkailun Kehitys Lappi Oy, Rovaniemi.
- Smith, S. L. J. (1995). *Tourism Analysis: A Handbook*. 2. painos. Longman, Harlow.
- Strapp, J. D. (1988). The Resort Cycle and Second Homes. *Annals of Tourism Research* 15: 4, 504–516.
- STV = Suomen tilastollinen vuosikirja, eri vuosilta. Tilastokeskus, Helsinki.
- Tilastokeskus (2003). Kunnat ja kuntapohjaiset aluejaot 2003. Käsikirjoja 28. Tilastokeskus, Helsinki.
- Työssäkäyntitilasto (1997a). Työssäkäyntitilasto 1994–1995. SVT (=Suomen virallinen tilasto)/ Väestö 1997: 3. Tilastokeskus, Helsinki.
- Työssäkäyntitilasto (1997b). Työssäkäyntitilasto 1995–1996. SVT (=Suomen virallinen tilasto)/ Väestö 1997: 15. Tilastokeskus, Helsinki.
- Vuoristo, K.-V. (1998). Matkailun muodot. WSOY, Porvoo.
- Vuoristo, K.-V. (2002). Regional and structural patterns of tourism in Finland. *Fennia* 180: 1–2, 251–259.
- Vuoristo, K.-V. (2003). Matkailun maailma. Kansainvälisen matkailun maantiede. WSOY, Helsinki.
- Vuoristo, K.-V. & R. Hölttä (1992). Suomen matkailutiet. Tielaitoksen tutkimuksia 1/1992.
- Vuoristo, K.-V. & T. Santasalo (1985). Suomen matkailun aluerakenne 1985. Matkailun edistämiskeskus A: 54.
- Vuoristo, K.-V. & T. Santasalo (1992). Suomen matkailun aluerakenne 1991. Matkailun edistämiskeskus A: 74.
- Vuoristo, K.-V. & N. Vesterinen (2001). Lumen ja Suven maa. Suomen matkailumaantiedettä. WSOY, Helsinki.
- Wall, G. (1996). Integrating Integrated Resorts. *Annals of Tourism Research* 23: 3, 713–717.
- Walton, J. K. (1997). The seaside resorts of England and Wales 1900–1950: growth, diffusion and the emergence of new forms of coastal tourism. Teoksessa Shaw, G. & A. Williams (toim.): *The Rise and Fall of British Coastal Resort. Cultural and Economic Perspectives*. Mansell, London, 21–48.
- Ylläs on ykkönen: Ylläksen matkailun ja maankäytön kehittäminen lyhyellä ja pitkällä aikavälillä vuoteen 2010 asti (1998). Julkaisematon selvitys. Matkailun kehitys Lappi Oy, Rovaniemi.

Muut lähteet

- www.ktm.fi/chapter_files/vn_periaatepaatos.htm (2.5.2005)
- Paikkatietoaineisto (ruutuaineisto). Tilastokeskus, Helsinki.