

VOIKO MATKAILU OLLA SOSIAALISESTI KESTÄVÄÄ?

Paikallisväestön asennoituminen matkailuun

Kuusamon Rukalla

Susanna Vanhamäki 142159
Joensuun yliopisto
Maantieteen laitos
Yhteiskuntamaantieteen
pro gradu -tutkielma
Marraskuu 2003

Tutkielman aiheena on matkailun sosiaalinen kestävyys paikallisväestön näkökulmasta. Työssä selvitetään matkailun vaikutuksia ja niiden pohjalta kestävä matkailun periaatteita. Erityisesti perehdytään paikallisia asukkaita koskeviin näkökulmiin eli siihen miten he kokevat asumisen matkailukeskuksessa.

Tutkimuksen kohdealueena on Rukan taajama Kuusamon kaupungissa. Aineistona on käytetty sekä kyselylomakkeita (19 kappaletta) että teemahaastatteluja (13 kappaletta). Tutkimuksella saatiin melko kattava kuva rukalaisten asenteista, koska menetelmillä tavoitettiin yli 40% alueen kotitalouksista.

Kaikkiaan voidaan todeta, että rukalaiset suhtautuvat myönteisesti alueelle suuntautuvaan matkailuun. Myönteiset vaikutukset keskittyvät työllisyyteen ja matkailutuloihin sekä palveluiden saatavuuteen. Kielteisiä vaikutuksia on havaittu suhteellisen vähän, ne liittyvät luonnon kulumiseen ja ruuhkiin, mutta niitä ei laajalti koeta ongelmiksi. Matkailun sosiaaliseen kestävyteen kuuluu asukkaiden asenteiden lisäksi myös heidän mahdollisuudet osallistua alueensa kehittämiseen ja suunnitteluun. Tässä asiassa rukalaisten kannat jakaantuvat niin järjestettyjen osallistumismahdollisuuksien kuin osallistumisinnostuksen kohdalla. Osa on sitä mieltä, että mahdollisuuksia on järjestetty ja osan mielestä näin ei ole. Myös halukkuus osallistua matkailun suunnitteluun vaihtelee. Koska paikallisväestö kokee matkailun lähes täysin positiivisena asiana, matkailun voidaan todeta olevan Rukalla pääosin sosiaalisesti kestävä. Parannettavaa löytyy kuitenkin asukkaiden osallistumismahdollisuuksien osalta.

Tekijä: Susanna Vanhamäki

Opiskelijanumero: 142159

Tutkimuksen nimi: Voiko matkailu olla sosiaalisesti kestävä?

Paikallisväestön asennoitumien matkailuun Kuusamon Rukalla

Tiedekunta/oppiaine: Yhteiskuntatieteiden tiedekunta/yhteiskuntamaantiede

Sivumäärä: 95

Aika: 11.11.2003

Työn laatu: Pro gradu -tutkielma

Avainsanat: matkailumaantiede, sosiaalisesti kestävä matkailu, paikallinen asukas, osallistuminen, Ruka

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	5
1.1 MATKAILU JA MAANTIEDE	5
1.2 TUTKIMUSONGELMA.....	7
2 TUTKIMUKSEEN LIITTYVIÄ KÄSITTEITÄ	8
3 MATKAILUN VAIKUTUKSET KOHDEALUEELLA.....	11
3.1 TALOUDELLISET VAIKUTUKSET	12
3.2 EKOLOGISET VAIKUTUKSET	15
3.3 SOSIAALISET VAIKUTUKSET	17
3.3.1 Sosiaalisten vaikutusten määrittely.....	17
3.3.2 Myönteiset ja kielteiset sosiaaliset vaikutukset.....	20
4 KESTÄVÄ MATKAILU.....	24
4.1 SOSIAALISESTI KESTÄVÄ MATKAILU.....	27
4.2 PAIKALLISVÄESTÖN OSALLISTUMINEN MATKAILUN SUUNNITTELUUN	30
5 MATKAILUALUEEN KEHITTYMINEN JA PAIKALLISVÄESTÖN REAGOINTIMALLEJA.....	33
5.1 KANTOKYKY JA SEN YHTEYS KESTÄVÄÄN MATKAILUUN.....	33
5.1.1 Sosiaalinen kantokyky.....	34
5.1.2 Kantokyky ja matkailukeskuksen elinkaari	35
5.2 PAIKALLISVÄESTÖN ASEENTEITA KUVAAVIA TEORIOITA	36
6 TUTKIMUSALUE.....	40
7 AINEISTO JA MENETELMÄT.....	45
7.1 KYSELYAINEISTO.....	45
7.2 HAASTATTELUAINEISTO	48
8 RUKALAISTEN ASENNOITUMINEN MATKAILUUN.....	51
8.1 ASUKKAIDEN SUHTAUTUMINEN.....	51
8.1.1 Matkailijoiden käyttäytyminen	52

8.1.2 Toimeentulon ja asenteiden suhde	54
8.2 ARKIELÄMÄ MATKAILUKESKUKSESSA	54
8.2.1 Arkitoimien sujuvuus	55
8.2.2 Kausivaihteluiden vaikutus	57
8.2.3 Kausivaihtelut ja asukkaiden viihtyvyys	59
8.2.4 Miksi valita Ruka asuinpaikaksi?	60
8.3 MATKAILUN VAIKUTUKSET	62
8.4 MATKAILUN TULEVAISUUS	69
8.5 ASUKKAIDEN OSALLISTUMISMAHDOLLISUUDET	71
8.5.1 Kuusamon kaupungin ja Rukakeskuksen rooli	72
8.5.2 Miten asukkaat ovat saaneet osallistua?	74
8.5.3 Asukkaiden halukkuus vaikuttaa matkailun kehittämiseen	74
9 PÄÄTELMIÄ JA POHDINTAA	76

LÄHTEET

LIITTEET

LUKIJALLE

Maantieteen opintojen loppusuoralla tiesin, että halusin tehdä pro gradu -tutkielmani matkailuun liittyvästä aiheesta. Aihe tarkentui lopulta matkailun vaikutuksiin ja edelleen paikallisväestön näkökulmaan. Sosiaalinen näkökulma on mielestäni jäänyt liian vähälle tutkimukselle, koska suuri osa matkailun vaikutuksia koskevista tutkimuksista keskittyy taloudelliseen tai ekologiseen puoleen.

Olen matkannut Kuusamon Rukatunturille talvisin pian jo viidentoista vuoden ajan. Kaikista Suomen talvimatkailukohteista juuri Rukasta on tullut minulle todella läheinen, eivätkä korkeammatkaan tunturit ole voineet viedä sitä tunnetta. Ruka on aina Ruka! Koska paikallisväestö tuntee parhaiten talviparatiisiini, halusin perehtyä asiaan heidän perspektiivistänsä. Yhdyn erään haastateltavan kommenttiin, joka mielestäni kuvaa hyvin myös omaa suhtautumistani. *”Joka kerta kun mä ajan tänne ja nään noi tunturin valot, niin sitä fiilistä on hirveen vaikee kuvailla... Se on jotain muuta ku ajaa helsinkiläiseen lähiöön.”*

Joensuun yliopiston maantieteen laitokselta työtäni ohjasi FT, assistentti, Minna Tanskanen ja matkailualan verkostoyliopistolta FT, professori, Jarkko Saarinen. Rukakeskuksen puolesta yhteyshenkilönäni on ollut myyntipäällikkö Tarja Mourujärvi, ja haastattelujen käytännön toteuttamista helpotti olennaisesti Rukakeskuksen tarjoama majoitus. Esitän kiitokseni edellä mainituille henkilöille ja lisäksi haluan kiittää haastattelemani asiantuntijoita sekä muita, jotka ovat minua työn eri vaiheissa avustaneet. Vanhempiani kiitän tuesta ja neuvoista sekä erityisesti siitä, että he veivät minut Rukan ihmeelliseen maailmaan.

1 JOHDANTO

Paikallisyhteisö on monelta kannalta katsottuna keskeinen asia matkailussa. Paikalliset asukkaat ja paikallinen kulttuuri ovat matkailijoiden kiinnostuksen kohteita ja niihin halutaan tutustua. Samalla paikallisyhteisö osallistuu matkailuelinkeinoon tuottamalla matkailupalveluja. Useissa kansainvälisissä tutkimuksissa on käynyt ilmi, että paikallisväestön asenteet matkailua kohtaan vaikuttavat suuresti matkailun kehitykseen alueella (esim. Pearce, Moscardo & Ross 1996). Suomalaisessa matkailututkimuksessa on kuitenkin kiinnitetty vähäisesti huomiota matkailun ja paikallisväestön väliseen suhteeseen.

Matkailijoiden tyytyväisyys ja matkailun menestyksekkäs kehittäminen on tiiviissä yhteydessä siihen, miten kohdealueen paikallisväestö suhtautuu matkailuun. Jotta matkailua voitaisiin kehittää menestyksekkäästi, on tärkeää selvittää paikallisten asukkaiden asenteita matkailua kohtaan ja pyrkiä huomioimaan paikallisväestö mahdollisimman hyvin. (Saarinen & Varanka 1998, 1.)

1.1 Matkailu ja maantiede

Matkailu on laaja ja moneen alaan liittyvä ilmiö, ja siksi myös sen tutkimus on poikkitieteellistä. Matkailututkimusta tehdään monen tieteenalan, kuten esimerkiksi taloustieteen, luonnontieteen ja yhteiskuntatieteen näkökulmasta. Matkailu on luonteeltaan alueellista ja siksi se liittyy läheisesti maantieteeseen. Alueellisia tutkimuskohteita ovat muun muassa matkailijoiden lähtö- ja kohdealueet sekä matkailupalvelujen käytön kausivaihtelu. Matkailun ekspansiivisuus ja jatkuva muutostila vahvistavat myös alan maantieteellisyyttä. Matkailun maantieteellisen tutkimuksen keskeisiä teemoja ovat Saarisen (1995, 189) mukaan olleet matkailun kehittymisen, sen seurausvaikutusten ja niihin vaikuttavien tekijöiden tarkastelu. Matkailumaantieteen voidaan sanoa olevan maantieteen haara, joka tarkastelee matkailun alueellista järjestystä ja alueellisia riippuvuussuhteita. Matkailumaantiede keskittyy tutkimaan esimerkiksi matkailualueiden kehitystä, matkailupalveluiden levinneisyyttä ja sijaintia sekä matkailijan ja ympäristön välistä vuorovaikutusta. Matkailumaantiedettä on pidetty vahvasti osana talousmaantiedettä matkailun kaupallisen luonteen takia, mutta matkailumaantieteellä on yhtäläillä kytköksiä myös

muihin maantieteen osa-alueisiin kuten suunnitteluun, ihmismaantieteeseen ja luonnonmaantieteeseen. (Hemmi, Lehtinen & Vuoristo 1987, 15-17.)

Maantiede on ollut yksi matkailututkimuksen pioneereista niin Suomessa kuin maailmalla. Mutta vaikka matkailu on ollut maantieteellisen tutkimuksen kohteena yli 70 vuotta, matkailumaantiede, kuten matkailu sinänsä, on tieteenalana silti hyvin nuori. (Vuoristo 2002a, 13; Hall & Page 2002, 8.) Suomessa maantieteellisen matkailututkimuksen lyhyt historia alkaakin vasta 1960-luvulta, jolloin ensimmäiset tutkimukset julkaistiin. Aina 1990-luvulle asti kuitenkin vain harvat maantieteilijät olivat kiinnostuneita matkailututkimuksesta, eikä matkailua pidetty akateemisesti kovin vakavasti otettavana aiheena maantieteilijöiden piireissä. Tähän mennessä maassamme on valmistunut vasta kolme väitöskirjaa matkailumaantieteen alalta (Hemmi 1979, Hottola 1999 ja Saarinen 2001). (Saarinen 2003a, 222-223.)

Monet maantieteilijät ovat tarkastelleet matkailun ja ympäristön suhdetta (esim. Mathieson & Wall 1982, Murphy 1985), mutta käytännön sovellukset ovat jääneet hieman vähemmälle. Butlerin (1980) esittämä ja muun muassa Kauppilan (1995) soveltama matkailualueen elinkaarimalli, joka tässäkin tutkimuksessa myöhemmin selitetään, on mielenkiintoinen esimerkki paljon huomiota keränneestä maantieteellisestä matkailumallista. Tässä tutkimuksessa maantieteellisyys ilmenee vahvasti siinä, että tarkastelen matkailun ja ympäristön välisiä suhteita ja matkailun seurausvaikutuksia keskittyen paikallisten asukkaiden kokemuksiin.

Tutkimukset paikallisväestön asenteista matkailua kohtaan ovat pääasiassa keskittyneet kuvaamaan matkailun sosiaalisia ja kulttuurisia vaikutuksia tai vertailuun paikallisten asukkaiden asenteiden ja matkailun kehittymisasteen välillä (Upchurch & Teivane 2000, 499-502). Useat 1970- ja 80-lukujen tutkimukset ovat selvittäneet matkailun kasvun vaikutuksia paikallisyhteisöön (esim. Butler 1980 ja Järviluoman (1993) mukaan Doxey vuonna 1975). Lisäksi esimerkiksi Brougham ja Butler (1981) sekä Liu ja Var (1986) ovat tutkineet asukkaiden asenteita matkailun vaikutuksia kohtaan. Tämän jälkeen taloudellinen näkökulma on kuitenkin noussut vahvasti ja matkailun taloudellisten vaikutusten merkitystä on painotettu myös asennetutkimuksissa (esim. Krippendorf 1987). Krippendorf (1987, 44) toteaa, että paikallisten asukkaiden tuntemuksista ja ajatuksista on hyvin vähän tietoa, koska niiden selvittäminen ei ole matkailuelinkeinon kannalta yhtä mielenkiintoista kuin

esimerkiksi taloudellisen puolen tutkimus, joka voi tuoda alalle lisää tuloja. Asukkaiden asenteita on kuitenkin tutkittu myös viime vuosina (esim. Ryan & Montgomery 1994, Mason & Cheyne 2000, Besculides, Lee & McCormick 2002). Tutkimuksissa aihetta on lähestytty eri näkökulmista ja eri tutkimusongelmien kautta. Lisäksi eroja syntyy myös tutkimuksen kohdealueesta riippuen.

Suomessa aihepiirin tutkimus on ollut hyvin vähäistä. Pohjois-Karjalassa lääninhallitus selvitti vuonna 1973 pohjoiskarjalaisten asennoitumista matkailuun, ja Kolarissa vuonna 1993 Järviluoma tutki asukkaiden asennoitumista matkailuun ja sen seurausvaikutuksiin (Järviluoma 1993, 64). Lisäksi asiaa on käsitelty muun muassa Saarinen Lapissa (esim. Saarinen & Varanka 1998, Saarinen 1999). Asukkaiden asenteista tehdyt tutkimukset ovat olleet pääosin kvantitatiivisia ja ne ovat perustuneet strukturoituihin haastatteluihin (Järviluoma 1993, 64) toisin kuin tässä työssä.

1.2 Tutkimusongelma

Tämän tutkimuksen tavoitteena on selvittää, kuinka paikalliset asukkaat suhtautuvat matkailuun Rukalla. Tutkimus painottuu laajaan teoriaosaan, jossa lähdetään purkamaan tutkimusongelmaa matkailun kohdealueelle aiheuttamien vaikutusten ja kestävän matkailun periaatteiden kautta. Erityisesti matkailun sosiaaliset vaikutukset ja sosiaalisesti kestävä kehitys ovat tärkeitä teemoja. Perehdyn myös kantokyvyn käsitteeseen ja paikallisväestön reagoimista kuvaaviin teorioihin. Rukan tapauksessa selvitan ensinnäkin, miten paikalliset asukkaat suhtautuvat heidän asuinalueellensa kohdistuvaan matkailuun, sekä miten he kokevat matkailun vaikutukset ja toiseksi, pohdin mitkä tekijät selittävät mahdollista erilaista suhtautumista. Nostan myös esiin paikallisten asukkaiden mahdollisuudet vaikuttaa matkailun suunnitteluun.

Tutkimuksen kohdealue on Kuusamon kaupungissa sijaitseva Rukan taajama, tarkasti ottaen Rukatunturin postinumeroalue (93825). Aineisto koostuu sekä kyselylomakkeista että teemahaastatteluista. Kyselyn tarkoituksena oli saada kokonaisvaltainen yleiskuva alueen asukkaiden asenteista. Haastattelut puolestaan syvensivät tutkimusta ja niillä oli tarkoitus selvittää asenteisiin vaikuttavia tekijöitä ja taustoja. Koska kvalitatiivisten menetelmien käyttö asukkaiden asenteiden

tutkimuksessa on yleensä ollut vähäistä, koin erityisen haastavaksi käyttää niitä Rukan tapauksessa.

Tutkielma etenee rakenteellisesti siten, että esittelen aluksi luvussa kaksi tutkimuksen kannalta keskeisiä käsitteitä ja pohdin, mitä ne tarkoittavat tässä tutkimuksessa. Tämän jälkeen siirryn tarkastelemaan matkailun vaikutuksia ja niiden kautta kestäväää matkailua eli sitä, kuinka matkailun vaikutukset saadaan pysymään alueen kantokyvyn rajoissa. Keskityn läpi tutkimuksen erityisesti sosiaalisiin vaikutuksiin ja sosiaalisesti kestävään matkailuun, joten niiden tarkastelu on perusteellisempaa kuin muiden vaikutusten ja kestäväan matkailun osa-alueiden. Pohdin myös asukkaiden osallistumista matkailun suunnitteluun ja kehittämiseen. Luvussa viisi tarkastelen erilaisia teorioita, joilla paikallisten asukkaiden suhtautumista matkailuun on selitetty. Tämän jälkeen siirryn tutkimuksen empiiriseen osaan. Esittelen aluksi tutkimusalueen ja keräämäni aineiston jonka jälkeen käsittelen tutkimustuloksia Rukalta. Viimeisessä luvussa esitän johtopäätöksiä aineiston analyysistä ja pohdin tutkimuksen tuloksia ja merkityksiä käytännön kannalta.

2 TUTKIMUKSEEN LIITTYVIÄ KÄSITTEITÄ

Matkailututkimuksessa käsitteitä on määritelty ahkerasti, mutta runsaista yrityksistä huolimatta käsitteistö ei vielä ole täysin yhtenäinen. Jopa peruskäsitteiltä, kuten matkailu ja matkailija, puuttuu yleisesti hyväksytty määritelmä. (Järviluoma 1993, 10-11.) Kauppilan (1995, 3) mukaan käsitteiden laaja kirjo johtuu todennäköisesti siitä, että matkailua voidaan lähestyä monen eri tieteenalan kautta. Käsitteiden ahkeraa määrittelyä voidaan selittää myös sillä, että matkailu on haluttu omien käsitteiden avulla selkeästi erottaa omaksi ilmiökseen.

Hunziker ja Krapf esittivät vuonna 1942 varhaisimpiin kuuluvan matkailun määritelmän. Sen mukaan *matkailu* on niiden suhteiden ja ilmiöiden kokonaisuus, jotka ovat yhteydessä vieraspaikkakuntalaisten matkustamiseen ja oleskeluun jollakin seudulla, mikäli he eivät ole siellä päätoimessa. Määritelmä on Hemmin, Lehtisen ja Vuoriston (1987, 8-9) mukaan kuitenkin hieman yksipuolinen, koska se

määrittelee pelkästään matkailijan, eikä huomioi sitä, että matkailu on myös elinkeino. Heidän mukaan olisikin selkeämpää määritellä matkailu niiden ilmiöiden kokonaisuudeksi, jotka syntyvät ihmisten liikkumisesta ja vieraalla paikkakunnalla viipymisestä, ja tämän jälkeen selvitettävä, mitä matkailun ilmiöitä lähtee tarkastelemaan. Matkailuun liitetään nykyisellään usein myös työmatkailu. Tässä tutkimuksessa matkailulla tarkoitetaan Hemmin ynnä muiden (1987, 8-9) edellä mainitun määritelmän mukaan Rukalle suuntautuvaa matkustamista ja siellä viipymistä sekä kaikkea sitä, mitä vieraspaikkakuntalaisten oleskelu Rukalla tuo mukanaan. Käsite virkistäytyminen on lähellä matkailua, koska molemmissa käytetään pitkälti samoja palveluita. Matkailu kuitenkin eroaa virkistäytymisestä siinä mielessä, että virkistäytyminen on enemmänkin jokapäiväistä, kestoltaan lyhyempää ja tapahtuu asuinpaikan läheisyydessä (Mathieson & Wall 1982, 8-9; Kauppila 1995, 6).

Matkailu vaikuttaa usein laajasti vastaanottavan alueen väestön elinkeinoihin ja uusia elinkeinoja syntyy matkailun kasvaessa. *Matkailuelinkeino* tai *matkailuala* voidaankin määritellä matkailijoiden tarvitsemien palveluiden tuottamisena, markkinoimisena ja välittämisenä. Näitä palveluita ovat esimerkiksi matkanjärjestämispalvelut, majoitus- ja ravitsemispalvelut, opastuspalvelut sekä erilaiset ohjelmapalvelut. Matkailu on siis elinkeinona hyvin laaja käsite ja koskettaa lähes kaikkia palvelualoja. (Hemmi, Lehtinen & Vuoristo 1987, 8, 101; Kauppila 1995, 10.)

Tässä tutkimuksessa perehdyn matkailun osa-alueista kestävään matkailuun ja edelleen sosiaalisesti kestävään matkailuun. Syvennyn näihin käsitteisiin myöhemmin niiden yksityiskohtaisemman tarkastelun yhteydessä.

Matkailija on Smithin (1989, 1) mukaan henkilö, joka vapaaehtoisesti vapaa-aikanaan matkustaa pois kotoa kokeakseen vaihtelua. Hemmi ja Vuoristo (1993, 126) ovat johtaneet matkailija-käsitteen yleisestä kansainvälisestä tilastoyksikön määritelmästä ja muotoilleet sen hieman eri lailla kuin Smith. Määritelmän mukaan matkailijalla tarkoitetaan henkilöä, joka vapaa-aikanaan tai ammatillisista syistä matkustaa tilapäisesti kotipaikkakuntansa ulkopuolelle. Tässä on siis luettu mukaan lomamatkailijoiden lisäksi myös työmatkailijat. Matkailija-käsite on eri tutkijoiden toimesta määritelty monin eri tavoin, mutta tässä tutkimuksessa matkailijalla

tarkoitetaan Rukalla joko vapaa-aikanaan tai ammatillisista syistä tilapäisesti vierailevaa henkilöä. Mukaan luetaan sekä päiväkävijät että yöpyjät.

Kostiaisen (1994, 10) mukaan sanat turismi ja turisti tarkoittavat lähes samaa kuin matkailu ja matkailija, mutta viittaavat pääasiassa 1900-luvulla kukoistukseen nousseeseen matkailun teollistumiseen ja massamatkailuun, joten matkailu on terminä laajempi kuin turismi. Englannin kielessä matkailua kutsutaan kuitenkin lähes pelkästään termillä *tourism* ja tässä työssä se suomennetaan matkailuksi. Vastaavasti *tourist* suomennetaan matkailijaksi. Tosin matkailija-käsite on englannin kielessä moninaisempi, koska matkailijaa kutsutaan *tourist* -sanon lisäksi nimellä *visitor* tai *traveller*, riippuen esimerkiksi matkan kestosta tai tarkoituksesta. Suomen kielessä näistä kaikista käytetään kuitenkin yleistermiä matkailija. (Murphy 1985, 5; Kauppila 1995, 3-4.)

Eräät tämän tutkimuksen keskeisimpiä käsitteitä ovat *paikallisuus* ja tarkemmin *paikallinen asukas*. Nämä pohjautuvat maantieteelliseen termiin paikka. Paikka voidaan määritellä usealla eri tavalla (esim. Relph 1976, Paasi 1984). Esimerkiksi sijaintipaikkana paikka on sama kaikille. Sijainti määrittää ihmisen oleskelupaikan suhteessa muiden sijainteihin ja on siten oleellinen yhteystekijä yksilön ja ympäröivän maailman välillä (Paasi 1984, 13). Tässä yhteydessä pohdin kuitenkin paikan määritelmää enemmän humanistisen maantieteen näkökulmasta, jossa paikkaa tarkastellaan elettyinä sijaintina ja ihmisen kuulumisena johonkin paikkaan. Paikka on tila, johon ihminen liittyy merkityksiä elämysmaailmastaan. Se koetaan usein hyvin henkilökohtaisesti ja yksilöllisesti juuri *meidän* paikkana, jolloin paikkaan liittyy myös vahva identiteettiulottuvuus. Ihminen identifioituu tuttuihin paikkoihin, joista tulee osa hänen henkilökohtaista kokemusmaailmaansa. (Paasi 1984, 151-155; Karjalainen 1997, 229-230).

Paikallisuus pohjautuu tässä tutkimuksessa molempiin edellä mainittuihin määritelmiin, eli sijaintiin ja siihen, että kokee kuuluvansa johonkin paikkaan. Relphin (1976, 49) mukaan ihmisen paikallisidentiteettiin vaikuttaa suuresti osallisuus (*insideness*) eli se, kuinka vahvasti ihminen liittyy itsensä paikkaan. Jos kokee kuuluvansa johonkin paikkaan, kokee myös paikkaa koskevat asiat enemmän henkilökohtaisella tasolla. Kaupungistumisen ja ihmisten elämäntyylin muututtua urbaanimmaksi on kuitenkin esitetty, että paikallisuuden merkitys olisi heikentynyt.

Asuinpaikka ei ehkä enää ole sosiaalisena maailmana niin merkittävä, vaan ihmiset jäsentävät olemistaan työn ja vapaa-ajan kautta. Toistaiseksi tästä aiheesta on kuitenkin olemassa suhteellisen vähän tutkimustietoa. (Uuskallio 2001, 29.) Tässä tutkimuksessa henkilöä pidetään paikallisena asukkaana, jos hän kysely- tai haastatteluhetkellä asui vakituisesti Rukalla.

Tutkimuksen tarkoituksena on selvittää paikallisväestön asenteita matkailua ja matkailijoita kohtaan, joten on tärkeää tuoda esiin, mitä asenteilla tarkoitetaan. Ymmärrän asenteilla samaa kuin Getz (1994, 247), jonka mukaan *asenne* on suhteellisen pysyvä taipumus reagoida hyväksyvästi tai hylkäävästi johonkin kohteeseen. Asenteet voivat muuttua nopeammin kuin arvot, mutta ovat pysyvämpiä kuin mielipiteet. Käsitteet ovat asenteita lähellä, mutta ne ovat enemmän luulojen ja oletusten, kuin tietojen ja kokemusten, pohjalta muodostuneita.

3 MATKAILUN VAIKUTUKSET KOHDEALUEELLA

Matkailuelinkeinon kasvaessa matkailun vaikutukset ovat olleet yksi merkittävimmistä maantieteellisen matkailututkimuksen kiinnostuksen kohteista (Hall & Page 2002, 131). Matkailu ja sen kasvu vaikuttavat kohdealueella monella tavalla. Vaikutukset ovat seurausta matkailijoiden, kohdealueen sekä paikallisväestön välisestä vuorovaikutuksesta. Vaikutukset ovat sekä positiivisia että negatiivisia, mutta määrittely riippuu usein niiden tulkitsijasta, joten mikään luokittelu ei ole yksiselitteisesti oikea. (Järviluoma 1993, 27.) Archer ja Cooper (1998, 64, 75) tuovat esiin, että vaikutusten laajuuteen vaikuttavat monet seikat, kuten matkailijamäärien ajallinen ja alueellinen vaihtelu, matkailun kehityksen taso sekä kohdealueen ympäristö.

Matkailun vaikutuksia on jaoteltu eri tavoin. Mathieson ja Wall (1982, 15, 24) jakavat matkailun kohdealueelle aiheuttamat vaikutukset taloudellisiin, fyysisiin ja sosiaalisiin, kun taas Borg (2000) yhdistää jaottelussaan sosiaalisen ja taloudellisen puolen ja puhuu näiden lisäksi fyysisistä ja kulttuurisista vaikutuksista. Hall ja Page (2002, 132) puolestaan jakavat vaikutukset taloudellisiin, sosio-kulttuurisiin ja ympäristöllisiin. Rajat elementtien välillä eivät siis ole selvät, koska asioita voi tulkita eri tavoin ja moni

asia vaikuttaa laajemmin kuin pelkästään yhdellä sektorilla. Tässä tutkimuksessa jako on tehty taloudellisiin, ekologisiin ja sosiaalisiin vaikutuksiin. Kulttuuriset vaikutukset käsitellään sosiaalisten vaikutusten yhteydessä.

Tarkastelen matkailun vaikutuksia kotimaanmatkailun kannalta, enkä juurikaan puutu maiden välisen matkailun tuomiin lisäaspekteihin, kuten esimerkiksi kehitysmaihin suuntautuvan matkailun erityispiirteisiin. Maiden välisessä matkailussa erot lähtö- ja kohdealueiden välillä ovat yleensä suuremmat ja matkailun vaikutukset samalla merkittävämmät.

3.1 Taloudelliset vaikutukset

Matkailu poikkeaa monista muista elinkeinoista siten, että sitä voi harjoittaa erinomaisesti myös syrjäisemmillä alueilla. Erityisesti näille perifeerisille alueille matkailun myönteiset taloudelliset vaikutukset ovat hyvin tärkeitä. Matkailulla on merkittävä vaikutus kohdealueen talouteen, ja tämä vaikutus koetaan usein positiivisena. Matkailuala ja sen lähialat tarvitsevat paljon työvoimaa ja tämä on alueellisesta näkökulmasta usein tärkein peruste matkailun kehittämiseksi. Matkailu luo suoria työpaikkoja majoitus- ja ravitsemusalalle sekä ohjelmapalvelutoimintaan, mutta myös epäsuoria työpaikkoja voimistamalla muuta toimintaa kuten rakennusala ja kauppaa. Epäsuorien työpaikkojen määrä on sitä suurempi mitä enemmän matkailu on integroitunut paikallistalouteen. (Mathieson & Wall 1982, 38; Järviluoma 1993, 28.) Mathiesonin ja Wallin (1982, 52) mukaan matkailu myös kannustaa paikallisia asukkaita oma-aloitteiseen yritystoimintaan. Borg (2000) kuitenkin muistuttaa, että matkailun mukanaan tuomat paremmat työpaikat menevät ainakin syrjäisemmillä alueilla usein ulkopaikkakuntalaisille ja paremmin koulutetuille henkilöille.

Työpaikkojen luomisen lisäksi matkailijat tuovat kohdealueelle tuloja. Kun matkailijoiden käyttämä raha lähtee kiertokulkuun alueen yrityksissä, se kasvattaa alueelle edelleen uutta varallisuutta. Tätä kutsutaan matkailun kerrannaisvaikutukseksi. Sekä työllisyysvaikutusten että kerrannaisvaikutusten osalta on muistettava, että niiden koko riippuu siitä, kuinka paljon alueen yrittäjät ostavat palveluita ja tuotteita toisiltaan. (Mathieson & Wall 1982, 64-65; Hall & Page 2002, 142.) Kokonaisuudessaan matkailijoiden alueella käyttämä rahamäärä ei kuitenkaan

jää kiertoon, vaan osa siitä kulkeutuu alueen ulkopuolelle. Jotta tämä minimoitaisiin, olisi erittäin tärkeää, että alueen matkailuelinkeino kytkettäisiin mahdollisimman tiiviisti jo olemassa olevaan tuotantorakenteeseen (Järviluoma 1993, 29). Itse matkailutoimintaan liittyvien tulojen lisäksi alueelle tulee myös verotuloja esimerkiksi kiinteistöverojen ja tuloverojen muodossa (Inskeep 1994, 30).

Ahon (1997, 116-117) mukaan matkailijoiden mukanaan tuoma merkittävä taloudellinen myönteinen vaikutus paikallisväestölle erityisesti suppean väestöpohjan omaavilla reuna-alueilla, on kysynnän lisä: matkailu lisää alueen palveluiden ja tavaroiden kysyntää ja kompensoi tällä tavalla paikallisen kysynnän vähäisyyttä. Näin matkailu voi auttaa turvaamaan haja-asutusalueiden peruspalveluita ja lisäämään tai pitämään yllä infrastruktuurin tasoa.

Matkailun kausiluonteisuus ja siihen liittyvä kausityöllisyys muodostavat ongelman monilla matkailualueilla. Kausiluonteisuudella tarkoitetaan matkailijamäärien epätasapainoa esimerkiksi eri vuodenaikoina. Kausivaihtelut vaikuttavat negatiivisesti koko matkailuelinkeinoon: hiljaisempina aikana vain osa palvelukapasiteetista on käytössä kun taas ruuhka-aikana se on ylikuormittunut. Vastaavasti turistipaikkakunta autioituu sesongin ulkopuolella ja ruuhkautuu sesongin ajaksi. Lisäksi työntekijöille on töitä pääasiassa vain sesongin aikaan, jolloin taas heitä ei ehkä saada tarpeeksi ja niin edelleen. (Honkanen 2001.) Taloudellisten vaikutusten kannalta tärkeimpänä sesonkiluonteisuuteen liittyvänä kysymyksenä on työllisyys. Järviluoma (1993, 29) esittää kirjassaan kaksi strategiaa, miten yritykset voivat työllisyyskysymyksen kohdalla toimia. He voivat joko palkata paikallista työvoimaa ja lomauttaa sitä sesongin loputtua tai hakea tilapäisen työvoiman alueen ulkopuolelta. Työvoiman hakeminen alueen ulkopuolelta tarkoittaa kuitenkin sekä paikallisasukkaiden työpaikkojen menetystä että matkailun tuomien tulojen kulkeutumista pois kohdealueelta. Kumpikaan vaihtoehto ei ole paikallisväestön kannalta hyvä.

Järviluoma (1993, 29-30) jatkaa, että matkailun kausivaihtelut kuuluvat kuitenkin matkailun luonteeseen ja tämän takia olisikin tärkeä huomioida, että matkailu ei saisi olla alueen ainut elinkeino. Pelkästään matkailun varassa elävät alueet ovat muutenkin herkkiä kaikenlaisille suhdannevaihteluille ja muutoksille, kuten

esimerkiksi polttoaineen hinnannousulle tai muodin vaihtumiselle. Myös Mathieson ja Wall (1982, 87-88) ovat ottaneet tämän tärkeän näkökulman esille.

Matkailun aiheuttamiin taloudellisiin vaikutuksiin voidaan lisätä myös hintojen nousu kohdealueella. Tämä voidaan paikallisväestön taholta kokea sekä negatiivisena että positiivisena asiana, riippuen siitä mistä näkökulmasta sitä katsotaan. Asuntojen sekä maan hinnan nousu matkailun ydinalueella voi tuoda paikallisväestölle lisää tuloja, jos he myyvät omaisuuttaan hyvällä hinnalla. Toisaalta he voivat myös tuntea itsensä pakotetuiksi myymään maataan. Edelleen korkea hintataso voi tarkoittaa sitä, että paikallisilla asukkailla ei ole varaa asua matkailukeskuksen läheisyydessä. (Järviluoma 1993, 30; Archer & Cooper 1998, 66.)

Matkailun vaikutukset luontaiselinkeinoihin on tunteita herättävä puheenaihe. Pohjois-Suomessa erityisesti porotalouden ja matkailun välinen suhde on aiheuttanut runsaasti keskustelua. Järviluoman (1993, 30) mukaan matkailun nähdään kaventavan muiden elinkeinojen, mukaan luettuna luontaiselinkeinojen, kehittymismahdollisuuksia viemällä niiltä resursseja, kuten tilaa ja rahoitusmahdollisuuksia.

Aho (1994, 121) toteaa yhteenvetona, että alueen kehityksen näkökulmasta matkailun taloudelliset edut ovat yleensä konkreettisia ja suhteellisen merkittäviä. Haittavaikutuksia on sitä vastoin hankalampaa arvioida etukäteen ja niiden suuruus riippuu usein alueen omaleimaisista piirteistä, kuten alueen sijainnista ja matkatuotteiden tyypistä.

Matkailun taloudellisia vaikutuksia on Kuusamossa tutkittu suhteellisen paljon erityisesti 1990-luvun lopulla ja 2000-luvun alussa Oulun yliopiston ja Kuusamon kaupungin sekä muiden tahojen yhteistyön ansioista (esim. Kauppila 2001, Kauppila & Ervasti 2001). Kauppilan (1995, 95-101) mukaan Rukalla matkailualan työpaikat ovat lisääntyneet tasaisesti 1970- ja 1980-luvuilla. Työpaikkojen määrä kasvoi huimasti 1980-luvun lopussa, mutta kasvu hidastui laman aikana 1990-luvun alkupuolella. Matkailukeskuksen työpaikkojen määrä on nelinkertaistunut 20 vuoden aikana ja työpaikkoja on nykyisin useammalla toimialalla. Samassa tahdissa on lisääntynyt myös alueen yritysten lukumäärä. Maa- ja metsätalouden työpaikat ovat

kuitenkin vähentyneet selvästi 1970-luvulta. Tätä tosin selittää myös yleinen kehityssuunta, eikä sitä voi todeta yksinomaan matkailusta johtuvaksi.

Rukan väestömäärä on viimeisten vuosikymmenien aikana kasvanut ja ikäjakauma on painottunut työkäisiin ja lapsiin. Tämä on haja-asutusalueella poikkeuksellinen kehityssuunta, koska yleensä väestö vanhenee ja vähenee, ja myös työpaikat vähenevät. Kausivaihtelut ovat Rukalla suhteellisen merkittäviä, koska matkailuhuippu painottuu vahvasti kevättalven laskettelusesonkiin (Kauppila 1995, 66). Alueen vetovoimaa ja matkailijavirtaa on kuitenkin pyritty jakamaan tasaisemmin ympärivuotiseksi. Viime vuosina on panostettu erityisesti Kuusamon kesämatkailuun (esim. Luonnon valkoinen kirja... 2002). Voidaan todeta, että kausivaihteluita lukuun ottamatta Rukalla matkailu on tuonut tullessaan pääasiassa positiivisia taloudellisia vaikutuksia.

3.2 Ekologiset vaikutukset

Matkailututkimuksessa oli 1980-luvulle mennessä kiinnitetty huomiota pääasiassa taloudellisten vaikutusten tutkimiseen ja samalla ekologisten ja sosiaalisten vaikutusten tutkiminen oli jäänyt vähemmälle (Mathieson & Wall 1982, 3-4). Matkailun kasvuhuumassa päähuomio oli kohdistunut kohdealueiden potentiaalın lisäämiseen ja mahdollisimman suuren taloudellisen voiton tavoitteluun. Kasvun ajateltiin olevan ”ikuista”, eikä tulevaisuudesta oltu huolissaan. Ympäristössä alkoi kuitenkin nopeasti näkyä jälkiä ihmismassojen vierailuista, kun esimerkiksi roskaantuminen ja vesistöjen saastuminen lisääntyivät. Tämä johti siihen, että ympäristön tilaan alettiin 1960-luvulta lähtien kiinnittää huomiota, joskin suhteellisen hitaaseen tahtiin. (Vuoristo 2002b, 219-220.) Peattien ja Moutinhon mukaan (2000, 24) ympäristövaikutukset ovat vasta 1990-luvulla nousseet matkailualalla tärkeäksi keskustelunaiheeksi. Myös lähes kaikki koko yhteiskuntaa koskevat ympäristöongelmat, kuten muun muassa ilmastonmuutos, metsien väheneminen ja veden sekä ilman saastuminen, vaikuttavat matkailuun. Matkailu onkin eräs harvoista elinkeinoista, joissa ympäristön ja taloudellisen toiminnan vuorovaikutus on niin vahvasti näkyvissä.

Ekologisia vaikutuksia kutsutaan myös fyysisiksi vaikutuksiksi ja ympäristövaikutuksiksi (esim. Mathieson & Wall 1982, Hemmi, Lehtinen & Vuoristo

1987). Ekologisiksi vaikutuksiksi lasketaan tässä luonnon lisäksi myös fyysiseen ympäristöön, kuten rakennuksiin ja historialliseen perintöön kohdistuvat vaikutukset. Ekologiset vaikutukset kohdistuvat kuitenkin pääasiassa alueen luontoon ja suurin osa niistä koetaan negatiivisiksi (Borg 2000).

Tärkeimpänä myönteisenä ekologisena vaikutuksena voidaan pitää luonnonsuojeluun kohdistuvan kiinnostuksen ja arvostuksen lisääntymistä sitä mukaa, kun luonnon arvo vetovoimatekijänä on tunnustettu. Taloudellisia varoja voidaan myös suunnata ympäristönsuojeluun, jos esimerkiksi matkailijoilta perittävien kohdemaksujen avulla rahoitetaan luonto- tai kulttuurikohteiden suojelua. Koko ajan myös matkailijoiden ympäristötietoisuus lisääntyy, eivätkä he tyydy lomailemaan ympäristöltään pilatuissa tai ruuhkaisissa kohteissa. (Mathieson & Wall 1982, 99; Inskeep 1994, 33-34; Borg 1997, 40; Archer & Cooper 1998, 75.) Matkailu onkin ainoa suurista elinkeinoaloista, jonka avulla luonnonsuojelualueet voidaan saada taloudellisesti kannattaviksi (Borg, Kivi & Partti 2002, 50). Lisäksi eräs matkailua tukeva näkökulma liittyy matkailuelinkeinon ympäristövaikutusten vähäisyyteen suhteessa muihin elinkeinoin. Monet muut elinkeinot aiheuttavat paljon enemmän negatiivisia ekologisia vaikutuksia kuin matkailu. (Järviluoma 1993, 31-32.) Toisaalta kuitenkin esimerkiksi poronhoito ei kuluta luontoa yhtä paljon kuin matkailu, joten vaikutusten merkitys vaihtelee riippuen siitä, mihin elinkeinon matkailua verrataan.

Mikäli matkailun suunnittelussa, kehittämisessä tai johtamisessa ei olla onnistuttu voi ilmetä useita ympäristöön kohdistuvia ongelmia. Matkailijamäärien kohotessa ympäristö muuttuu matkailijoita palvelevaksi rakennetuksi ympäristöksi ja puhdas luonto, perinteinen maisema sekä eläimistö kärsii ja mahdollisesti katoaa kokonaan. Luonnon kuluminen on erityisesti herkillä alueilla, kuten tuntureilla ja rannikoilla, vakava ongelma. Meluun, saastumiseen ja jätehuoltoon liittyvät ongelmat lisääntyvät, koska näiden hallitsemiseen ei yleensä olla matkailun kasvun kannalta kiinnitetty tarpeeksi huomioita. (Hemmi, Lehtinen & Vuoristo 1987, 52; Archer & Cooper 1998, 74-75.) Myös infrastruktuurin rasittuminen eli esimerkiksi tieverkoston kuluminen matkailun myötä on ympäristöön liittyvä ongelma. Paikallistalouden näkökulmasta voidaan Borgin (2000) mukaan negatiiviseksi vaikutukseksi kokea myös luonnonvarojen väheneminen eli tietynlaisen omavaraistalouden perustan katoaminen. Esimerkkinä tästä voisi mainita tilanteen jossa maanomistajat, jotka enemmän tai vähemmän pakotettuina ovat myyneet maa- tai metsätalousmaansa

matkailun käyttöön. Tai Pohjois-Suomessa porotalouden, joka on joutunut väistymään matkakeskuksista ja niiden välittömästä läheisyydestä.

Väestö suhtautuu kuitenkin eri tavoin myös ympäristöä koskeviin vaikutuksiin. Borg (1997, 40) huomauttaa, että usein matkailuelinkeinon palveluksessa olevat paikalliset asukkaat ovat valmiita sietämään matkailun aiheuttamia kielteisiä ympäristövaikutuksia niin kauan kun matkailijat palaavat kohteeseen. Sen sijaan se osa paikallisväestöstä, joka ei hyödy matkailusta, vaan päinvastoin kokee, että heidän elämänlaatussa heikkenee esimerkiksi matkailijoiden käyttäessä alueen infrastruktuuria, havaitsevat herkemmin matkailusta aiheutuvat ongelmat.

Rukalla luontoa ja ympäristöä on muokattu erityisesti laskettelutoiminnan takia. Rinteiden raivaaminen ja mökkikylien rakentaminen ovat jättäneet huomattavat jäljet maisemaan. Suurten ihmismäärien liikkuminen alueella kuluttaa myös luontoa ja infrastruktuuria. Toisaalta on tosiasia, että ilman laskettelutoimintaa Ruka tuskin olisi menestyvä matkailukeskus. Luonnon huomioiminen on kuitenkin tärkeä osa matkailun kehittämistä tänä päivänä ja tämä on huomattu myös Kuusamossa. Erityisesti kesämatkailun imagosta luodaan luonnonläheistä ja erähenkistä (Kauppila & Äikäs 2002). Kuusamo on matkailun kannalta eräs maamme vetovoimaisimmista kunnista ja viime aikoina Kuusamon suosio on noussut entisestään luontomatkailuun kohdistuvan kiinnostuksen lisääntyessä (esim. Kauppila 1997, 11).

3.3 Sosiaaliset vaikutukset

3.3.1 Sosiaalisten vaikutusten määrittely

Matkailun vaikutusten jaottelussa on usein mukana erikseen myös kulttuurinen elementti, mutta monissa tapauksissa kulttuurinen puoli on yhdistetty sosiaalisiin vaikutuksiin (esim. Mathieson & Wall 1982, 133; Hemmi, Lehtinen & Vuoristo 1987, 52; Hemmi & Vuoristo 1993, 272). Murphyn (1985, 117) mukaan sosiaaliset ja kulttuuriset vaikutukset eroavat siten, että sosiaaliset vaikutukset ovat luonteeltaan nopeammin ilmeneviä, kun taas kulttuuriset vaikutukset voivat alkaa näkyä vasta pidemmän ajan kuluttua. Inskeep (1994, 35) ja Saarinen (1998, 18) kutsuvat tätä kolmatta elementtiä sosiokulttuuriseksi elementiksi, joka sopii hyvin kuvaamaan

synteesiä. Tässä tutkimuksessa sosiaaliset ja kulttuuriset vaikutukset käsitellään saman otsikon alla ja keskityn erityisesti sosiaalisiin vaikutuksiin.

Mathieson ja Wall (1982, 133) jakavat sosiaaliset vaikutukset kolmeen kategoriaan: matkailijaa koskeviin, isäntää (englanniksi *host*) eli paikallisasukasta koskeviin sekä matkailijan ja isännän suhdetta koskeviin vaikutuksiin. Sosiaalisten vaikutusten tarkastelussa pääpaino on Hallin ja Pagen (2002, 145) mukaan ollut matkailun kohdealueen asukkaissa. Vähemmälle tutkimukselle ovat jääneet matkailijat ja heidän lähtöalueet sekä matkailijan ja isännän suhde. Matkailijoita koskevat vaikutukset erotetaan usein kokonaan sosiaalisista vaikutuksista ja niitä kutsutaan psykologiseksi vaikutukseksi (Borg 2002). Lisäksi matkailijan kontaktit paikallisten asukkaiden kanssa ovat tilapäisiä, mutta paikallisväestön kannalta vuorovaikutus matkailijoiden kanssa on pysyvää, vaikka matkailijat vaihtuvat (Hemmi & Vuoristo 1993, 273). Matkailun aiheuttamat sosiaaliset vaikutukset muodostuvat tästä näkökulmasta matkailijoiden ja matkailun vaikutuksista kohdealueen väestöön, heidän kulttuuriinsa ja elämäntapoihinsa (Hemmi, Lehtinen & Vuoristo 1987, 52). Koen mielekkäämmäksi tarkastella sosiaalisia vaikutuksia nimenomaan paikallisten asukkaiden näkökulmasta, koska matkailu on osa heidän jokapäiväistä elämäänsä, toisin kuin matkailijoiden kannalta, joille matka on väliaikaista irrottautumista arjesta. Tarkastelen siis tässä tutkimuksessa matkailun sosiaalisia vaikutuksia keskittyen paikallisten asukkaiden näkökulmaan.

Godfrey ja Clarke (2000, 23) puolestaan jakavat vaikutukset asukkaiden elämänlaatuun ja paikan henkeen (*sense of place*) liittyviin. Tällä he tarkoittavat, että asukkaiden elämänlaatu voi joko parantua tai huonontua matkailun myötä. Paikan henkeen liittyvillä vaikutuksilla tarkoitetaan matkakohteen ominaispiirteitä ja sitä, miten matkailijat voivat auttaa niiden ylläpitämisessä. Riskinä on kuitenkin, että kulttuuri kaupallistuu matkailun myötä. Sosiaaliset ja kulttuuriset vaikutukset ilmenevät, esimerkiksi arvomaailman ja käyttäytymisen muutoksina tai uutena suhtautumisena perinteitä kohtaan. Lyhyesti voidaan sanoa, että matkailun sosiaaliset vaikutukset kohdealueella viittaavat paikallisväestön elämänlaadun muutoksiin. Samoin kuin ekologisten vaikutusten kohdalla, myös sosiaaliset vaikutukset koetaan yleensä enemmän negatiivisina. (Mathieson & Wall 1982, 133, 137.)

Hall ja Page (2002, 147) toteavat, että monet sosiaalisia vaikutuksia koskevat tutkimukset on tehty matkailun vaikutuksista kolmannen maailman maissa. Jos vertaa näitä tutkimuksia länsimaissa tapahtuvaan matkailuun, on otettava huomioon eroavaisuudet kulttuurissa. Erityisesti juuri sosiaaliset vaikutukset ovat usein sitä merkittävämpiä, mitä suuremmat kulttuuriset ja taloudelliset erot lähtöalueen ja kohdealueen välillä ovat. Ruka on ainakin vielä tällä hetkellä pääasiassa suomalaisten matkakohde, joten erot paikallisväestön ja matkailijoiden välillä eivät ole kovin suuria. Täytyy kuitenkin muistaa, että suurin osa Rukan kävijöistä tulee Etelä-Suomen suurista asutuskeskuksista ja näin ollen on olemassa pohjoisen ja etelän vastakkainasettelu. Toisaalta myös Ruka on muuttunut matkailijoiden myötä ja monelta osin urbaanit käyttäytymistavat ovat arkipäivää myös paikallisten asukkaiden keskuudessa. Ulkomaalaisten matkailijoiden määrä on Rukalla kasvussa, joten kansainvälisistä eroista johtuvia selkkauksia on mahdollisesti havaittavissa tulevaisuudessa. Venäläisten määrä kasvaa vuosi vuodelta ja kaudella 2003-2004 Alankomaista ja Iso-Britanniasta on tarkoitus aloittaa suorat lennot Kuusamoon. (Immonen 2003; Karjalainen 3.4.2003).

Matkailun sosiaalisia vaikutuksia on vaikea mitata. Mittaamisen ongelma lähtee Järviluoman (1993, 32) mukaan sosiaalisten vaikutusten subjektiivisesta luonteesta. Eri ihmiset kokevat matkailun vaikutukset eri tavoin, ja tästä syystä ei voida sanoa, mikä on vaikutusten "todellinen" taso. Myös määrittely tuottaa hankaluuksia, koska tutkijoilla ei ole selvää käsitystä siitä, mitkä vaikutukset ovat nimenomaan sosiaalisia, ja mitkä kuuluvat muiden otsikoiden alle. Lisäksi ongelmia aiheuttaa matkailun ja yhteiskunnan modernisoitumisen suhde. Tällä tarkoitan sitä, että jotkut matkailun sosiaalisiin vaikutuksiin luettavat asiat voisivat mahdollisesti olla kansainvälistymisen ja yhteiskunnan normaalin kehityksen seurauksesta johtuvia asioita.

On myös muistettava, että matkailun aiheuttamat sosiaaliset vaikutukset eivät jakaudu tasaisesti paikallisten asukkaiden kesken, vaan eri ihmiset kokevat vaikutukset eri tavoin. Pearce, Moscardo ja Ross (1996, 25) nostavat myös esille sen, että erityyppiset matkailijat koetaan paikallisväestön keskuudessa eri tavoin. Esimerkiksi Rukalla kävi ilmi, että vanhemman sukupolven edustajat suhtautuvat nuorempia negatiivisemmin venäläisiin matkailijoihin.

3.3.2 Myönteiset ja kielteiset sosiaaliset vaikutukset

Sosiaalisten vaikutusten näkökulmasta matkailun mukanaan tuomat hyödyt liittyvät alueen erilaisten mahdollisuuksien ja palveluiden parantumiseen sekä kulttuurien vuorovaikutukseen. Mikäli matkailun suunnittelu on onnistunut hyvin, se lisää hyödykkeiden ja palveluiden kysyntää ja yritysten kannattavuus kasvaa. Kysynnän lisän kautta myös paikallisväestön harrastusmahdollisuudet ja kulttuuritarjonta sekä muut palvelut, kuten joukkoliikenne, paranevat. Myös alueen infrastruktuuri ja kunnalliset palvelut paranevat usein matkailun myötä, koska kunta koee tarkoituksenmukaiseksi panostaa kehittyvälle alueelle. Infrastruktuurin kehittymisen voisi katsoa kuuluvan ympäristöä koskeviin vaikutuksiin ja palvelujen parantumisen mainitsin myös taloudellisten vaikutusten yhteydessä. Voidaankin todeta, että näiden kysymysten osalta sosiaalinen puoli kietoutuu tiiviisti yhteen ekologisten ja taloudellisten vaikutusten kanssa. (Inskeep 1994, 35-36; Hall & Page 2002, 132.)

Matkailu vaikuttaa myös positiivisesti kulttuurien vuorovaikutukseen. Tämä tapahtuu erityisesti silloin, kun paikalliset asukkaat ja matkailijat ovat toistensa kanssa luonnollisesti tekemisissä eli kun matkailu on pienimuotoista. Näin keskinäinen ymmärrys lisääntyy ja usein oman kulttuurin erityispiirteitä aletaan arvostaa enemmän. Matkailu voi näin vaikuttaa paikallisten asukkaiden itsetunnon kohoamiseen. Samalla myös alueen imago paranee usein matkailun myötä ja alue nähdään elinvoimaisena ja kehittyvänä. (Mathieson & Wall 1982, 162-164; Inskeep 1994, 35-36; Hall & Page 2002, 132.)

Matkailu voi aiheuttaa useita kielteisiä sosiaalisia vaikutuksia jos sitä ei olla suunniteltu, kehitetty ja johdettu hyvin. Ongelmia voi muodostua jos matkailijamäärät nousevat liikaa ja kohde ruuhkautuu, jolloin paikallisväestö ei ehkä enää koe viihtyvänsä asuinalueellaan. Kohteet voivat ruuhkautua, koska niitä on harvemmin suunniteltu ”oikeankokoiseksi” etukäteen. Infrastruktuuria voidaan toki myöhemmin rakentaa paremmin tarpeita vastaavaksi, mutta usein matkailijamäärien ennakoimaton nousu voi johtaa palveluiden ylikansoittumiseen. Tämän kokevat haitalliseksi sekä matkailijat että paikalliset asukkaat, koska matkailijoiden lomakokemus kärsii ja paikallisten arkielämä vaikeutuu. (Archer & Cooper 1998, 73; Godfrey & Clarce 2000, 24.) Infrastruktuurin rakentamisen ja myös erilaisten palveluiden tuottamisen osalta täytyy kuitenkin ottaa huomioon matkailun

kausivaihtelu, joka tuo mukanaan kannattavuusongelman. Monissa kohteissa joudutaankin pohtimaan, onko kannattavaa rakentaa puitteet suurten matkailijamäärien vastaanottamiselle, jos sesonki kestää vain pari kuukautta. Mikäli paikalliset asukkaat eivät koe viihtyväänsä, he voivat alkaa vastustaa matkailua. Vastustusta voi ilmetä erityisesti tapauksissa, joissa paikallisväestö ei hyödy matkailusta taloudellisesti vaan rahat kulkeutuvat alueen ulkopuolelle. (Inskeep 1994, 36.)

Osa matkailun kielteisistä sosiaalisista vaikutuksista liittyy paikallisiin tapoihin. Eräs on niin sanottu *akkulturaatio*, joka tarkoittaa tilannetta, jossa kulttuurien kohdatessa heikompi kulttuuri omaksuu valtakulttuurin piirteitä. Myös paikalliskielen käyttö voi matkailun lisääntymisen myötä vähentyä. (Murphy 1985, 131-133.) Erityisesti vähemmistö-kulttuurit ovat altavastaajan asemassa matkailuvirtojen edessä esimerkiksi Suomessa saamelaiset ovat olleet matkailijoiden kiinnostuksen kohteena jo vuosisatoja (Aikio & Aikio 1991, 131). Rukan tapauksessa tämä ei kuitenkaan ole keskeistä, koska alueella ei asu saamelaisia. Akkulturaatio on ongelma ulkomaille ja erityisesti kehitysmaihin suuntautuvassa matkailussa. Joskus se voidaan kuitenkin kokea ongelmana myös kotimaanmatkailun mittakaavassa, kun esimerkiksi kaupungeista tulevat matkailijat suuntaavat syrjäisille alueille, joilla on erilainen paikalliskulttuuri ja elämäntapa. Kotimaanmatkailuun sovellettuna paikalliskielen käytön väheneminen voisi tarkoittaa murteen käytön vähenemistä tai murteen muuttumista ”kaupunkilaislangiksi”.

Borg (2000) muistuttaa myös, että paikallinen kulttuuri kärsii usein kaupallistumisesta, jolloin esimerkiksi käsityöt ja perinteet voivat menettää alkuperäistä merkitystään asukkaille ja muuttua pelkäksi kauppatavaraksi. Tämäkin koskee usein kehitysmaita, mutta voisi ajatella, että myös esimerkiksi saamelaisuudelle on tiettyssä mielessä käynyt näin. Toisaalta joissain tapauksissa matkailijoiden kiinnostus kulttuuria kohtaan voi johtaa siihen, että jo osittain unohdettuja perinteitä herätetään henkiin ja näin paikallisidentiteetti voi jopa vahvistua.

Paikallisilla asukkailla, erityisesti nuorilla, on taipumusta ruveta matkimaan matkailijoiden käyttäytymistä ja pukeutumista. Tätä kutsutaan englanniksi termillä *demonstration effect*. Tämä on pääasiassa ulkomaille suuntautuvan massaturismin

ongelma, eikä sitä Suomen olosuhteissa juurikaan esiinny. (Järviluoma 1993, 33-34.) Voisi kuitenkin kuvitella, että kaupunkilaisten käyttäytymistavat kiinnostavat syrjäisempien matkakohteiden nuorisoa, esimerkiksi juuri Rukalla, mutta toisaalta tämän voi liittää myös normaaliin yhteiskunnan kehitykseen, jossa myös pienemmille paikkakunnille kantautuu vaikutteita ympäröivästä maailmasta. Yhteiskunta ja sen rakenteet ovat muuttuneet niin, että maaseutudullakin kohtaa samoja ongelmia kuin kaupungeissa. Inskeep (1994, 36) ja Borg (2000) tuovat lisäksi esiin sosiaalisena vaikutuksena paikallisväestön moraalikäsitusten muuttumisen. Moraalikäsitysten muuttumisella tarkoitetaan pahimmassa tapauksessa huumeiden käytön, rikollisuuden ja prostituution leviämistä tai lisääntymistä matkailun myötä. Myös tämä voi kuitenkin liittyä yhteiskunnan yleiseen kehitykseen, eikä välttämättä johdu pelkästään matkailusta.

Matkailun aiheuttamiin kielteisiin sosiaalisiin vaikutuksiin lasketaan myös sosiaaliset jännitteet, joita voi muodostua paikallisten asukkaiden, matkailijoiden ja muualta tulleiden yrittäjien välille. Nämä voivat johtua esimerkiksi elintasoeroista, jos paikallisväestö kokee olevansa köyhempää kuin vierailijat ja alkaa kadehtia matkailijoita. On myös mahdollista, että paikalliset asukkaat kokevat matkailutulojen karkaavan alueen ulkopuolelle, muualta tulleiden yrittäjien taskuun. Jännitteitä voi muodostua paikallisten asukkaiden välille, riippuen siitä, kuinka he ovat sidoksissa matkailuelinkeinoon. Matkailualalla työskentelevät, ja erityisesti yrittäjät, voivat ansaita enemmän kuin perinteisten elinkeinojen parissa työtä tekevät. Tämä voi aiheuttaa kateutta ja huonontaa paikallisväestön sosiaalista yhteenkuuluvuuden tunnetta. Jännitteitä voi muodostua paikallisväestön sisällä myös nuorten ja vanhojen ikäluokkien välille sekä sukupuolten välille, koska matkailuala palveluvaltaisena alana työllistää usein nuoria ja naispuolisia henkilöitä toisin kuin monet muut elinkeinot. (Hemmi & Vuoristo 1993, 278; Borg 2000.)

Pearce (1998, 137) toteaa, että matkailun sosiaaliset vaikutukset ovat suurimmat alueilla, joiden paikallisväestö on määrältään pieni, alhaisesti koulutettu ja kohteen sijainti on syrjäinen. Jos kohdealue on teknologisesti paremmin kehittynyt ja erot matkailijoiden ja paikallisväestön välillä ovat pienemmät, myös matkailun vaikutukset jäävät vähäisemmiksi. Kehitysmäihin suuntautuva matkailu aiheuttaa usein paljon negatiivisia sosiaalisia vaikutuksia, koska elintaso- ja koulutuserot ovat paikallisväestön ja matkailijoiden välillä suuria. Suomen oloissa, kotimaanmatkailua

tarkasteltaessa alueiden välillä ei kuitenkaan ole suuria eroavaisuuksia, joten kehitysmaiden ongelmiin verrannollisia sosiaalisia vaikutuksia ei maassamme koeta.

Godfreyn ja Clarken (2000, 23) mukaan sosiaaliset vaikutukset eroavat taloudellisista vaikutuksista muun muassa siksi, että sosiaaliset vaikutukset koskettavat enemmän henkilökohtaisella tasolla ja niiden ilmeneminen kestää kauemmin. He painottavat myös, että sosiaalisia vaikutuksia on vaikeampi mitata. Monet sosiaaliset vaikutukset liittyvät kuitenkin läheisesti taloudellisiin vaikutuksiin. Elinkeinojen muuttuminen matkailun myötä vaikuttaa koko elämäntavan muutokseen, ei pelkästään taloudelliseen toimeentuloon. Esimerkiksi poronhoidon lopettaminen ja siirtyminen muihin töihin merkitsee kokonaan uudenlaista suhtautumista päivittäiseen elämiseen. Myös aiemmin mainittu palvelutason muuttuminen sekä kysymys siitä, kuinka matkailun tuomat tulot vaikuttavat paikallisväestön asennoitumiseen kuuluvat sekä taloudellisiin että sosiaalisiin vaikutuksiin. Se väestönosa, joka hyötyy matkailusta on valmis sietämään matkailun aiheuttamia ongelmia hyvinkin pitkälle, jos matkailijat vaan ovat tyytyväisiä ja palaavat kohteeseen. Ne ihmiset taas, jotka eivät hyödy matkailusta vaan pikemminkin kokevat, että heidän elintasonsa laskee ruuhkien ja infrastruktuurin kulumisen myötä, reagoivat muita nopeammin matkailun aiheuttamiin ongelmiin ja vastustavat matkailun kehittämistä. (Borg, Kivi & Partti 2002, 51.) Myös Hemmi, Lehtinen ja Vuoristo (1987, 52) tuovat esiin taloudellisten ja sosiaalisten vaikutusten läheisen yhteyden ja kutsuvatkin niitä yhteistermillä sosioekonomisiksi vaikutuksiksi. Tarkastelen tästä syystä Rukan osalta sosiaalista kestävyyttä tietyn osin myös taloudelliselta kannalta.

Taulukkoon 1 olen koonnut kaikki käsittelemäni matkailun aiheuttamat vaikutukset kohdealueella. Taulukosta käy ilmi, että kielteisiä vaikutuksia näyttää lukumäärältään olevan hieman enemmän. Mutta kuten olen jo aiemmin maininnut, arvioitaessa vaikutusten painoarvoa voidaan todeta, että erityisesti positiiviset taloudelliset vaikutukset ovat nyky-yhteiskunnassa usein merkittävimmissä roolissa.

Taulukko 1. Matkailun taloudelliset, ekologiset ja sosiaaliset vaikutukset.

Taloudelliset vaikutukset	Ekologiset vaikutukset	Sosiaaliset vaikutukset
<p>+</p> työpaikat matkailutulo kerrannaisvaikutukset verotulot kysynnän lisääminen	<p>+</p> luonnonsuojelun arvostus varoja luonnonsuojeluun melko pienet ympäristövaikutukset	<p>+</p> palvelutarjonta infrastruktuuri harrastusmahdollisuudet kulttuurien vuorovaikutus perinteiden säilyminen paikallisten itsetunto imago
<p>-</p> työvoima ulkopaikkakunnalta kausiluontoisuus matkailutulon ohivirtaus liiallinen riippuvuus matkailusta hintojen nousu luontaiselinkeinot kärsivät	<p>-</p> vaikutukset kasvistoon ja eläimistöön saastuminen, jäteongelmat melu maisemahaitat luonnonvarojen väheneminen infrastruktuurin rasittuminen	<p>-</p> ruuhkautuminen akkulturaatio demonstration effect kulttuurin kaupallistuminen sosiaaliset jännitteet moraalikäsitteiden muuttuminen

4 KESTÄVÄ MATKAILU

Kestävän matkailun käsite pohjautuu kestävään kehitykseen eli tavoitteeseen, että ihmiskunnan nykyiset tarpeet on turvattava vaarantamatta tulevien sukupolvien mahdollisuuksia tyydyttää omia tarpeitaan. Toisin sanoen samalla kun pyritään turvaamaan taloudellinen ja sosiaalinen kehitys, on ympäristö huomioitava mahdollisimman hyvin. (Borg 1998, 7-8.) Kestävän kehityksen periaatteita tulisi soveltaa kaikilla elinkeinoaloilla ja kaikessa ihmisen toiminnassa. Käytännössä tämä on vaikeaa, koska se vaatii ihmisten ja yhteisöjen arvojen muuttumista. Matkailualalla kestävyys nousi esille ympäristöä ja paikallisyhteisöä koskevien ongelmien kautta ja samalla syntyi kestävä matkailun käsite. (Borg, Kivi & Partti 2002, 87, 90.)

Matkailun vaikutusten jakoa mukailen kestävä matkailu jaetaan vastaavasti usein kolmeen peruselementtiin: taloudellisesti, ekologisesti ja sosiaalisesti (sosio-kulttuurisesti) kestävä matkailuun (esim. Woodley 1993, 136; Saarinen 1998 17-

18). Tämä jako on yksinkertaistus, jossa elementtien alle on yhdistetty monia tekijöitä. Esimerkiksi Matkailun edistämiskeskus jakaa kestävän matkailukehityksen tavoitteet viiteen tasoon. Ero edelliseen on siinä, että taloudellisen ja ekologisen tason lisäksi kulttuurinen ja sosiaalinen taso on esitetty erillisinä. Näiden lisäksi mukaan on otettu matkailijatytyväisyyden taso. (Vuoristo 2002a, 15.) Matkailijatytyväisyys voidaan kuitenkin myös integroida sosiaalisen kestävyuden määritelmään, koska matkailijat ovat sidosryhmänä yhtä tärkeitä kuin esimerkiksi paikalliset asukkaat. Tässä tutkimuksessa kestävä matkailu jaetaan kolmeen edellä mainittuun elementtiin: taloudellisesti, ekologisesti ja sosiaalisesti kestäväan matkailuun.

Jakoja on luotu siksi, että olisi helpompi hahmottaa kestävyuden erilaisia puolia, mutta eri elementtien osalta ei ole olemassa täsmällisiä määritelmiä. Kokonaisvaltainen kestävyys rakentuu kaikkien ulottuvuuksien summana vuorovaikutuksen ja elementtien yhteensovittamisen kautta. (Saarinen 1998, 17-18.) Kestävä matkailu tulisikin nähdä ennen kaikkea pitkäjänteisenä prosessina ja koko matkailuyrittämistä uudelleen suuntaavana toimintatapana. Kestävä matkailu tulisi myös soveltaa eri lailla eri alueilla, koska kohteen omaleimaiset piirteet vaikuttavat matkailukehitykseen. Tässä yhteydessä on hyvä kuitenkin muistuttaa, että yrityksiin, jotka mainostavat itseään kestävän matkailun yrityksinä on suhtauduttava kriittisesti, koska monissa tapauksissa kestävä matkailu on pelkkä iskulause eivätkä kestävyuden periaatteet käytännössä toteudu. (Borg 2000.) Kestävän matkailun käsitteelle onkin käymässä samoin kuin kestävän kehityksen käsitteelle on jo käynyt: kestävydestä ja kestävästä kehityksestä on tullut muotitermejä, joita käytetään kaikkialla ja monessa yhteydessä väärin perustein. (Celecin 1997, 102.)

Kestävän matkailun periaatteiden mukaan pyritään siis kehittämään matkailua, joka on ympäristövastuullista ja huomioi paikallisyhteisön eli parantaa paikallisväestön taloudellista ja sosiaalista elinvoimaa vahingoittamatta yhteisöjen sosiaalista rakennetta tai luonnon- ja kulttuuriperintöä. Näin myös matkailijan viihtyvyys paranee. Kestävän matkailun näkökulman avulla matkailun kehittämisen tulisi onnistua aiheuttamatta ylitsepääsemättömiä seurausvaikutuksia pitkällä aikavälillä. (Saarinen 1998, 17-18, 26.) Saarinen (1998, 16) sanookin kestävän matkailun olevan tasapainoilemista matkailun aiheuttamien hyöty- ja haittavaikutusten välissä. Archerin ja Cooperin (1998, 79) mukaan suuri osa negatiivisista vaikutuksista voidaan

kuitenkin minimoida tarkkaan harkitulla suunnittelulla ja kehittämisellä. Kestävyys ei siis tarkoita vain yksittäisiä parannuksia, vaan kokonaisvaltaisuutta ja matkailutoiminnan uudelleen suuntaamista sekä uudentyyppistä asennoitumista. Toiminnan jatkuva arviointi kuuluu myös kestävyuden periaatteisiin. Kestävän matkailukehityksen lähestymistapa ja sen rakentaminen sisään suunnitteluun on koko matkailuelinkeinon kannalta tärkeää, koska matkailun menestys on kiinni kohdealueen luonnosta ja kulttuurista. Jos perusta tuhoutuu, matkailijat menettävät kiinnostuksensa aluetta kohtaan. (McIntyre 1993, 9; Borg, Kivi & Partti 2002, 95.)

Kestävän matkailun näkökulma tulisi sisällyttää matkailun suunnitteluun jo matkakohteen kehityksen alkuvaiheissa. Jo olemassa olevien matkakohteiden osalta tämä ei tietenkään onnistu, vaan kestävyuden periaatteita on siirryttävä noudattamaan askel askeleelta. Saarinen (1998, 24) kuvaa artikkelissaan Ashworthin ja Dietvorstin esittämää mallia, jonka mukaan kestävyteen tähtäävät toimenpiteet on hyvä ajoittaa ajankohtaan, jolloin matkakohteen kehitys muuttuu kysyntävetoisesta tarjontavetoiseksi. Kuitenkin esimerkiksi monet Pohjois-Suomen hiihtokeskuksista, Ruka mukaan lukien, ovat jo ohittaneet tämän kehitysvaiheen. Kestävään matkailuun siirtymistä ei silti tietenkään ole koskaan liian myöhäistä aloittaa.

Eräs kestävä matkailun tärkeä osa on paikallisuuslähtöisen (*community-based*) matkailun tukeminen. Tämä tarkoittaa paikallisyhteisön osallistumista matkailun suunnitteluun ja kehittämiseen sekä myös matkailun kehittämistä niin, että paikallisväestö hyötyy matkailusta. Kun paikallisväestö saa matkailusta tuloja ja muita hyötyjä, he yleensä suhtautuvat koko elinkeinoon myönteisemmin. (Inskeep 1994, 8.) Taloudellisesti kestävä matkailun näkökulmasta mahdollisimman suuren osan tuloista pitäisikin jäädä kohdealueelle, jotta paikallinen väestö hyötyisi matkailusta. Matkailuelinkeinon pitäisi myös mahdollisuuksien mukaan työllistää ensisijaisesti paikallisväestöä. (Borg 1998, 8.) Kuusamossa paikallisten asukkaiden työllistämässä on onnistuttu melko hyvin, koska Saarisen (2003b) mukaan vuonna 1997 vain kahdeksan prosenttia kuusamolaisien matkailuyritysten työvoimasta tuli kunnan ulkopuolelta. Tämä on pieni luku verrattuna esimerkiksi Inariin (23%) ja Pelkosenniemeen (41%). Taloudellisen kestävyden kannalta pitkän aikavälin suunnittelu ja tiiviimpien yhteyksien luominen matkailun ja perinteisten sekä paikallisten elinkeinojen välille on tärkeää. Jotta sidoksien luominen onnistuisi, matkailu pitää sovittaa paikalliseen sosio-ekonomiseen rakenteeseen. Matkailun tulisi

näin ollen yhdessä muiden elinkeinojen kanssa tukea alueellista kehitystä, hyvinvointia sekä resurssien ja ympäristön kestävästä käyttöä.

Luonto on usein matkailun menestymisen kannalta tärkein vetovoimatekijä, mutta samalla matkailu kuluttaa ja hyödyntää ympäristöään. Tämän vuoksi ympäristönsuojelu on ensisijaisen tärkeää matkailun kehittämisessä pitkällä tähtäimellä. (McIntyre 1993, 16.) Olisi siis tärkeää löytää kompromissiratkaisu, jossa matkailijat viihtyisivät ja luontoa pyrittäisiin suojelemaan liialta kulumiselta ja saastumiselta, jotta alueen ekologinen kantokyky ei ylittyisi. Kestävän matkailun kriteereihin kuuluvatkin koko matkailutoiminnan kattava ympäristövastuullisuus sekä luonnon- ja kulttuuriperinnön säilyttäminen. Myös tuotteiden ja toimintojen kierrätettävyys on tärkeä osa matkailun ennakoivaa ja kokonaisvaltaista suunnittelua. (Borg 1997, 40; 1998, 8.) Ekologista kestävyttä on tärkeä parantaa elinkeinon jatkuvuuden kannalta, koska matkailijat ovat kasvavassa määrin ympäristötietoisia, eivätkä halua viettää lomaansa ympäristöltään pilatussa ja ruuhkaisessa kohteessa (McIntyre 1993, 16).

Usein puhuttaessa kestävästä matkailusta tarkoitetaan pelkästään ekologisesti kestävästä, ympäristöystävällistä matkailua. Näin on ehkä käynyt siksi, että kestävyttä on kokonaisuudessaan vaikea hallita. Voidaan jopa miettiä sitä, onko kaikkia kestävyden tasoja edes vielä tunnistettu. On kuitenkin muistettava, että ekologinen kestävyys on vain osa koko matkailun kestävyttä.

4.1 Sosiaalisesti kestävä matkailu

Sosiaalisesti kestävä kehitys määritelmää mukailen sosiaalisesti kestävällä matkailulla voidaan tarkoittaa matkailuun liittyviä toimia, joilla vähennetään tai korjataan sosiaalisia ongelmia. Tämän voi matkailijan kannalta ymmärtää esimerkiksi siten, että matkailu vapaa-ajantoimintana lievittää stressiä ja matkailun kautta luodaan uusia kontakteja. Paikallisväestön kannalta matkailu voi toteuttaa sosiaalista tasa-arvoa parantamalla kohdealueen työllisyystilannetta ja infrastruktuuria. (Sievänen 1998, 62.) McIntyre (1993, 11) tiivistää asian lyhyesti sanomalla, että kestävä matkailu tulisi parantaa paikallisväestön elämänlaatua.

Veronica Longin (1993, 201-202) mukaan sosiaalisella kestävyydellä pyritään siihen, että matkailua kehitettäessä otetaan huomioon paikallisväestö ja sen elinmahdollisuudet mahdollisimman hyvin. Samalla matkailun ja paikallisväestön vuorovaikutuksen tulisi olla tasapainoinen niin, että paikalliset asukkaat hyötyvät matkailusta. Jos matkailun hyödyt siirtyvät kohdealueen ulkopuolelle ja matkailun haittavaikutukset jäävät paikallisväestön kestäviksi, ei voida puhua sosiaalisesti kestävästä matkailusta. (Saarinen 1999, 86.)

Sosiaalista kestävyyttä voidaan tarkastella myös matkailun suunnittelun kannalta, jolloin tärkeäksi kysymykseksi nousee se, miten aidosti paikallisen väestön ja muiden sidosryhmien toivomukset ja näkemykset huomioidaan matkakohteen sellaisessa kehittämisessä, joka tuo hyötyjä paikallisväestölle. Eräs tärkeimmistä kestävä matkailun kriteereistä onkin juuri sidosryhmien huomioiminen. Sidosryhmillä tarkoitetaan tahoja, jotka ovat tavalla tai toisella tekemisissä matkailuelinkeinon kanssa. Sidosryhmistä keskeisin on siis tässä tarkastelussa paikallisväestö, mutta myös muun muassa matkailijat, hallinnosta vastaavat tahot, matkanjärjestäjät ja erilaiset järjestöt on huomioitava kokonaisvaltaisessa suunnittelussa. (Borg 2000; Godfrey & Clarke 2000, 50-51; Inskeep 1994, 8.) Borg (1998, 10) painottaakin, että kestävä matkailun suunnittelu lähtee paikallisten asukkaiden kiinnostuksen lisäksi myös muiden sidosryhmien tarpeista. Yleisenä tärkeänä periaatteena voidaan pitää matkailun asteittaista kehittämistä niin, että paikallisyhteisö ehtisi tottua matkailuun ja muotoutua sen mukaan. Samalla paikallisia asukkaita tulisi kouluttaa jotta he oppisivat näkemään matkailun edut ja hyötymään niistä. Asteittainen kehittäminen antaisi myös aikaa viranomaisille selvittää matkailun vaikutuksia ja tarttua mahdollisiin ongelmiin hyvissä ajoin. (Inskeep 1994, 36.)

Sosiaalisesti kestävä matkailun näkökulma on erittäin tärkeä ottaa huomioon matkailussa, koska monet tutkijat (esim. Murphy 1985, 134; Long 1993, 200-203) ovat todenneet, että paikallisväestön kielteinen suhtautuminen matkailijoihin voi tuhota koko matkailuelinkeinon. Näin voi käydä, jos paikalliset asukkaat ovat syystä tai toisesta pettyneitä matkailuun ja purkavat vihansa matkailijoihin. Matkailijoiden saadessa huonoja kokemuksia kohteesta he eivät ehkä enää palaa sinne ja matkailuelinkeino on uhattuna.

Long (1993, 203-208) esittelee artikkelissaan menettelytapoja, joilla sosiaalisesti kestävä matkailukehitystä voidaan edistää. Menettelytavat on jaettu suunnitteluvaiheessa ja toteuttamisvaiheessa suoritettaviin, joskin samat teemat toistuvat molemmissa. Tärkeinä Long pitää paikallisyhteisön osallistumista, kommunikaatiota eri tahojen välillä ja asukkaiden sekä matkailijoiden kouluttamista. Lisäksi markkinointi ja taloudellinen kehittäminen ovat molemmissa vaiheissa esillä. Menettelytapaohjeet ovat idealistisia, eikä niitä voi ottaa ehdottomina, mutta ne kokoavat kuitenkin yhteen monta tärkeää seikkaa, jotka sosiaalisesti kestävässä matkailussa pitäisi huomioida. Longin kanssa pitkälti samoilla linjoilla on Hamzah (1997, 213-214) Malesiassa suorittamansa tutkimuksen tulosten perusteella. Hamzah ehdottaa artikkelinsa yhteenvedossa kestävä matkailun mukaisia kehittämiskeinoja, joista monet ovat mukana myös Longin toimenpiteiden listalla. Hamzah painottaa lisäksi paikallisten asiantuntijoiden käyttämistä suunnittelussa sekä vuoropuhelua asukkaiden, kunnan ja valtion edustajien välillä.

Matkailun kestävyden kokonaisvaltaisuus tarkoittaa sitä, että matkailua arvioidaan ja kehitetään kaikkien siihen liittyvien asioiden pohjalta sekä kategoriarajojen yli. Näin ollen sosiaalisesti kestävä matkailu on hankala rajata tarkasti erilleen kestävyden muista elementeistä, eikä siihen pidä edes pyrkiä. Sosiaalinen kestävyys sekoittuu erityisesti taloudelliseen kestävyteen, mutta myös ekologinen puoli on tietyissä kysymyksissä lähellä, esimerkiksi tarkasteltaessa luonnonsuojelualueille kohdistuvaa matkailua.

Sosiaalisesti kestävä matkailu pitäisi kuitenkin paikallisten asukkaiden näkökulmasta tarkoittaa ainakin sitä, että matkailijoiden vierailu olisi asukkaille pääsääntöisesti miellyttävä kokemus. Paikallisväestön asenteet matkailua ja matkailijoita kohtaan riippuvat kuitenkin useista seikoista, kuten ympäristön muuttumisesta, taloudellisista vaikutuksista ja asukkaiden mahdollisuuksista osallistua päätöksentekoon. (Hellén 2002, 62.) Näin ollen asukkaiden kokemuksia ja asenteita on hankala yksiselitteisesti mitata. Tutkijat ovat kuitenkin esitelleet erilaisia malleja ja tapoja, joilla paikallisten asukkaiden asenteita on pyritty selittämään. Näitä malleja tarkastelen enemmän luvussa viisi.

Hallin ja Pagen (2002, 147) mukaan maantieteilijät ovat jo pitkän aikaa painottaneet, että paikallisten asukkaiden osallistuminen matkailua ja matkailun kehittämistä

koskeviin päätöksiin on tärkeää. Visainen kysymys kuitenkin on, kuinka paikallisväestön osallistuminen matkailun suunnitteluun ja kehittämiseen käytännössä tulisi järjestää. Nykyisin matkailua kehitettäessä paikalliset asukkaat jätetään vielä usein täysin huomioitta (Krippendorf 1987, 45).

4.2 Paikallisväestön osallistuminen matkailun suunnitteluun

Furze, De Lazy ja Birkhead (1996, 10-11, 174-175) käsittelevät kirjassaan syitä siihen, miksi paikallistaso tulisi huomioida suojelualueille suuntautuvan matkailun suunnittelussa. Samaa teoriaa voi mielestäni käyttää myös yleisesti matkailun suunnittelussa. Ensinnäkin kirjassa painotetaan käytännön osoittamia syitä. On paljon todisteita siitä, että paikallisten asukkaiden integrointi matkailua koskevaan päätöksentekoon ja matkailun kehittämiseen sekä myös itse matkailuelinkeinon tuo mukanaan myönteisempää suhtautumista. Toiseksi paikallistaso on tärkeä myös eettisistä syistä. Tämä viittaa siihen, että paikallisilla asukkailla pitää olla mahdollisuus vaikuttaa asuinalueensa koskeviin päätöksiin tavoilla, joilla on todellista merkitystä. Paikallisten osallistuminen on erittäin tärkeä osa paikallistason kehittämistyötä.

Kestävän matkailun näkökulmasta paikalliset asukkaat tulisi huomioida matkailun suunnittelussa ja kehittämisessä. Osallistumisen kautta asukkaat saisivat vaikuttaa alueensa kehitykseen ja samalla heille muodostuisi kuva siitä mitä etuja matkailu tuo alueelle. Yksi matkailun kehittämisen tavoitteista tulisikin olla se, että paikallisväestö hyötyisi matkailusta. Matkailualalla olisi omaksuttava periaate, että paikallisille asukkaille annetaan mahdollisuus vaikuttaa oman alueensa kehitykseen. Tätä ei kuitenkaan voida hoitaa pelkästään järjestämällä muodollisia osallistumistilaisuuksia, joilla ei ehkä ole todellista merkitystä, vaan on kehiteltävä muita tapoja. (Inskeep 1994, 8-9; Borg 1997, 47-48.) Osallistumisella tarkoitetaan tässä asukkaiden, yrittäjien ja kunnallisten luottamushenkilöiden sekä viranomaisten välistä aikaisempaa läheisempää vuorovaikutusta eli keskustelua ja yhteistyötä. Tämä on tärkeää, koska edustuksellinen demokratia ei aina tarjoa tarpeeksi vaikutusmahdollisuuksia. Tänä päivänä suoran vaikuttamisen muodot kiinnostavat yhä enemmän. Suora osallistuminen on sitä, että asukas, joko yksin tai osana ryhmää, pääsee jollain tavalla vaikuttamaan esimerkiksi kunnallisen politiikan

sisältöön. (Kettunen 2002, 20.) On kuitenkin muistettava, että paikallisväestö on heterogeeninen kokonaisuus, mikä tarkoittaa, ettei kaikkien toiveita voida huomioida.

Asukkaiden vaikutusmahdollisuudet riippuvat usein heidän hallussaan olevista poliittisista resursseista, jotka muodostuvat aineellisista, intellektuaalisista ja sosiaalisista tekijöistä. Näiden ansiosta asukkaalla on paremmat mahdollisuudet vallankäyttöön. Lopullinen toiminta on kuitenkin kiinni asukkaan omasta aktiivisuudesta. Aineellisilla resursseilla tarkoitetaan taloudellisia voimavaroja kuten työvoimaa ja rahaa, kun taas koulutuksen avulla hankittu tieto on intellektuaalinen resurssi. Kolmannen poliittisen resurssin muodostavat sosiaaliset suhteet ja suhdeverkostot, joiden kautta ihmiset voivat vaikuttaa. Toimintamotivaatio on kuitenkin edellytyksenä osallistumiselle. Asukkaita voi motivoida esimerkiksi taloudellinen hyöty tai asuinalueen viihtyvyyden paraneminen. (Keränen & Mäkitalo 1987, 23-24; Kujansivu, Tanhua & Häme 2001, 75-76.)

Asukkaiden lakisääteiset osallistumismahdollisuudet perustuvat pääasiassa asianosaisuuteen, joten esimerkiksi maan omistaminen alueella lisää mahdollisuuksia osallistua. Uusi maankäyttö- ja rakennuslaki astui voimaan vuonna 2000 ja sen eräänä tavoitteena on avoin ja vuorovaikutteinen kaavoituskäytäntö, joka takaa aiempaa suuremmalle joukolle mahdollisuuden vaikuttaa kaavoitukseen. Laki velvoittaa kaavoitusta hoitavat viranomaiset tiedottamaan kaavoituksesta niin, että kaikilla osallisilla eli maanomistajilla ja niillä, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava vaikuttaa, on mahdollisuus kertoa kantansa heidän niin halutessaan. (Maankäyttö- ja rakennuslaki 1999, 62§.) Horelli ja Kukkonen (2002, 244) muistuttavat kuitenkin, että laki edellyttää vain osallisten kuulemista eli antaa heille mahdollisuuden kertoa mielipiteensä erilaisista vaihtoehdoista, mutta se ei siis välttämättä takaa osallistujille todellisia mahdollisuuksia vaikuttaa päätöksentekoon. Osallistumisen lisääminen herättää myös kysymyksiä siitä, miten se käytännössä kytetään vallitseviin toimintaperiaatteisiin. Ongelmat voivat ilmetä esimerkiksi päätöksentekijöiden haluttomuutena ryhtyä noudattamaan uusia periaatteita ja säädöksiä voidaan tulkita mahdollisimman suppeasti. Vanhojen menetelmien muuttaminen voi tuntua hankalalta ja uusien pelisääntöjen luomisessa menee aikaa. (Kettunen 2002, 21.) Joissain kunnissa kansalaisten osallistumiseen perustuva suunnittelu on kuitenkin ollut arkipäivää jo ennen uutta lakia. Kuusamon kaupungissa

osalliset on huomioitu jo aiemmin, joten uusi laki ei muuttanut käytäntöjä (Mankinen 2003).

Asukkaiden osallistumista suunnitteluun voitaisiin edistää joko kehittämällä nykyisiä menettelytapoja tai luomalla uusia. Tavanomaista suunnittelua voitaisiin kehittää niin, että suunnitteluprosessin edetessä kaikkiin vaiheisiin sisältyisi osallistumismahdollisuuksia. Asukkaat voisivat esimerkiksi osallistua tarpeiden määrittelyyn, arkitiedon tuottamiseen ja suunnitelman toimeenpanoon. Horelli ja Kukkonen (2002, 253-259) esittävät lisäksi suunnitteluprosessiin uusia ominaisuuksia, jotka todennäköisesti vaikuttaisivat positiivisesti osallistumisen onnistumiseen. Näitä ovat esimerkiksi suunnittelun käsitteistön kääntäminen arkikielelle, mikä helpottaisi osallistumista sekä osallistumisen eteneminen melko nopeasti antaen osallistujien koko ajan nähdä myös työnsä tuloksia.

Pohjois-Suomessa Metsähallitus on keskeinen maanomistaja ja toimija maankäyttökysymyksissä. Metsähallituksen toiminnassa osallistaminen on keskeinen osa suunnitteluprosessia. Hankkeiden suunnittelussa paikallisille asukkaille ja sidosryhmille annetaan mahdollisuus osallistua eri tilaisuuksien kautta. Tällä tavoin halutaan kerätä tietoja ja näkemyksiä asukkailta suunnittelun tueksi. Lisäksi Metsähallituksen toimintaperiaatteisiin kuuluu asioista tiedottaminen eri kanavia hyväksi käyttäen. (Itä-Suomen luonnonvarasuunnitelma 2000, 42-43.) Osallistavan suunnittelun avulla, sidosryhmiä kuuntelemalla ja ottamalla niiden kannanotot huomioon ehkäistään myös ristiriitojen syntymistä. Tekemällä yhteistyötä saadaan aikaan laajasti hyväksytyjä suunnitelmia, koska suurempi ihmisjoukko on yhteisen suunnitelman takana. Parhaimmillaan osallistavalla suunnittelulla pyritään ratkaisemaan yhteisiä ongelmia avoimella, rehellisellä, tasapuolisella, pitkäjänteisellä ja vastuuntuntoisella yhteistyöllä, johon saavat osallistua kaikki intressiryhmät. Metsähallituksen osallistavan suunnittelun oppaassa painotetaan, että kuhunkin suunnitteluvaiheeseen tulee räätälöidä sopivat osallistumisjärjestelyt. Osallistuminen voidaan järjestää monin eri menetelmin. Yksilömenetelmät, kuten kysely ja haastattelu tai palautteen pyytäminen joko kirjallisesti tai internetin kautta, ovat käyttökelpoisia menetelmiä, mutta osallistuminen voidaan järjestää myös yleisötilaisuuksin tai työryhmiä perustamalla. (Loikkanen, Simojoki & Wallenius 1997, 13, 24, 43-67.) Samoilla linjoilla on myös Inskeep (1994, 9), joka mainitsee, että

osallistuminen voisi tapahtua muun muassa erilaisten tiedotus- ja keskustelutilaisuuksien kautta.

5 MATKAILUALUEEN KEHITTYMINEN JA PAIKALLISVÄESTÖN REAGOINTIMALLEJA

Matkailualueen kehittyminen ja alueen kantokyky luovat pohjaa paikallisten asukkaiden asenteiden tarkastelulle. Käsittelen tässä luvussa sosiaalista kantokykyä ja kantokyvyn yhteyttä matkailualueen elinkaarimalliin. Esittelen myös paikallisväestön asenteita kuvaavia teorioita ja pohdin niiden käyttökelpoisuutta.

5.1 Kantokyky ja sen yhteys kestäväan matkailuun

Kestävän matkailukehityksen tarkastelussa *kantokyvyn* käsite nousee keskeiseksi. Matkailun aiheuttamien kielteisten vaikutusten saavuttaessa tietyn tason sanotaan, että kohdealueen kantokyky on ”saavutettu”. Edellisellä tarkoitetaan, että paikalliset asukkaat tai matkailijat alkavat kokea matkailun haitat hyötyjä suurempina ja näin ollen matkailun vaikutukset koetaan pääosin negatiivisina. Luonnonympäristön kohdalla kantokyvyn sanotaan ylittyvän kun luonto ei enää pysty palautumaan muutoksista. Kantokykyä voidaan siis tarkastella osa-alueittain esimerkiksi ympäristöllisen ja sosiaalisen ulottuvuuden kautta. Kestävässä matkailussa pyritään toimimaan kantokyvyn rajoissa ja ennaltaehkäisemään liiallisten kielteisten vaikutusten syntyminen. (Mathieson & Wall 1982, 21-23; Murphy 1985, 64-68; Kauppila 1995, 31; Borg 1998, 6.) Saarinen (1995, 193) viittaa kantokyvyn käsitteen olevan vahvasti maantieteellinen, koska se liittyy aina tiettyyn tilaan ja sille on ominaista alueellinen vaihtelu. Jos kantokyky ymmärretään matkailijoiden kokemusten kautta, se liittyy lisäksi myös aikaan ja paikkaan.

Kantokyvyn käsite on hyvin subjektiivinen, koska ei ole olemassa tiettyjä mittareita sen mittaamiseksi. Ympäristöllistä kantokykyä on ehkä helpompi mitata, mutta mittaajana on siinäkin usein ihminen ja eri ihmiset kokevat kantokyvyn rajat hyvin eri lailla. Rajat voivat myös muuttua ajan kuluessa, esimerkiksi jos sosiaalinen sietokyky matkailijoita kohtaan nousee. Saarinen toteaaakin (1998, 22), että kantokyvyn

määrittelemisessä on tavallaan kyse vallasta. Kuka saa määrittellä, mikä on hyväksyttävä matkailijamäärä luonnon tai paikallisväestön kannalta? Matkailu- ja ympäristökysymykset ovatkin viime kädessä poliittis-taloudellisia ja sosiaalisia kysymyksiä.

5.1.1 Sosiaalinen kantokyky

Sosiaalista kantokykyä voidaan myös nimittää sosiaalisesti sietokyvyksi. Murphyn (1985, 134-135) mukaan sosiaalinen kantokyky on paikallisen väestön hyväksynnän raja. Rajan ylittäminen aiheuttaa negatiivisia vaikutuksia matkailuelinkeinolle, koska paikallisväestön negatiivinen suhtautuminen vähentää kohteen vetovoimaisuutta. Sosiaalinen kantokyky vaihtelee kuitenkin suuresti paikallisväestön sisällä. Erityisesti ne ihmiset, jotka ovat matkailuelinkeinon palveluksessa, ovat valmiita sietämään huomattavasti enemmän matkailun aiheuttamia negatiivisia vaikutuksia, koska heidän toimeentulonsa riippuu matkailusta. Sen sijaan ne ihmiset, jotka eivät hyödy matkailusta havaitsevat nopeammin matkailun aiheuttamat negatiiviset vaikutukset ja vastustavat matkailun kasvua. Tämä väestönosa voi myös kokea menettävänsä osan elintasostaan, kun matkailijat ruuhkauttavat palveluita ja käyttävät paikallisille rakennettua infrastruktuuria. (Borg 1997, 40.)

Peter Murphy (1985, 134-139) esittelee kirjassaan D'Amoren mukaisia ohjenuoria paikallisyhteisön huomioivalle matkailun kehittämiseksi. Paikallisyhteisölle tulisi tämän teorian mukaan esimerkiksi tiedotuskampanjoilla näyttää, kuinka matkailuelinkeino tuo alueelle sosioekonomisia hyötyjä. Myös paikallisten asukkaiden mahdollisuudet vaikuttaa matkailun suunnitteluun ja sitoutua siihen ovat tärkeässä osassa. Paikallisen pääoman ja työvoiman sitouttaminen matkailuun tuo paikallisväestölle lisää motivaatiota ja mahdollisuuksia vaikuttaa matkailun kehitykseen. Lisäksi paikallisten asukkaiden tulisi voida osallistua matkailijoille järjestettyihin tapahtumiin ja pyrkiä tuomaan esiin omaa kulttuuriensa ja elämäntapojansa. Näin myös matkailijoiden arvostus paikallisväestöä kohtaan nousisi.

Sosiaalisen kantokyvyn hallintaan ja mittaamiseen ei kuitenkaan ole olemassa mitään selkeitä menetelmiä, koska käsite vaihtelee kohdealueen ympäristöstä ja mahdollisuuksista riippuen. Murphy (1985, 139, 151) muistuttaa kuitenkin, että sosiaalisen kantokyvyn tiedostamisella voidaan vähentää paikallisten asukkaiden ja

matkailijoiden välille syntyviä jännitteitä. Integroinnin onnistuessa matkailu tuo paljon positiivisia vaikutuksia alueelle ja matkailijat sekoittuvat paikalliseen elämään. Matkailu voi näin elävöittää paikallista elämää tuhoamatta kuitenkaan paikallisuutta.

5.1.2 Kantokyky ja matkailukeskuksen elinkaari

Kantokyvyn käsite liittyy keskeisesti matkailualueen elinkaarimalliin. Butlerin (1980, 7-10) esittämän elinkaarimallin mukaan matkailualueella on tietty kantokyvyn raja, jota ei voida pitkäaikaisesti ylittää ilman negatiivisia seurauksia. Mallin mukaan matkailualue ja sen asukkaat käyvät läpi erilaisia vaiheita elinkaarensa aikana. Asukkaat suhtautuvat eri tavoin matkailuun ja matkailijoihin elinkaaren eri vaiheissa. Aluksi he ovat innostuneita ja kiinnostuneita matkailijoista. Matkailijamäärien kasvaessa matkailuun aletaan suhtautua puhtaasti liiketoimintana. Kun kohdealueen kantokykyraja ylittyy alueella alkaa ilmetä erilaisia ongelmia koskien sekä ympäristöä että paikallisväestöä mutta myös matkailijoita. (Ryan 1991, 133-135.)

Alueen kantokyky voi kuitenkin muuttua, esimerkiksi nousta, jos matkailualue laajenee ja paine tasaantuu suuremmalle alueelle. Tämä edellyttää kuitenkin usein kestävän matkailun vastaisia toimenpiteitä, kuten luonnonympäristön muokkaamista ja tehokasta rakentamista, jolloin myös paikallisväestön rooli voi marginalisoitua. Tästä johtuen Saarinen (1998, 21-22) tulkitseekin, että elinkaarimallissa kantokyvyllä ei välttämättä tarkoiteta samaa kuin kestävän matkailun kantokyvyllä. Elinkaarimallissa kantokyky voidaan tulkita myös kehitystä rajoittavaksi tekijäksi, joka yritetään kiertää. Saarinen jatkaa, että ekologisen ja kulttuurisen kantokyvyn raja saavutetaan usein ennen kuin kapasiteettiongelmista johtuva kantokyky tulee vastaan.

Kauppila (1995, 71-108) on soveltanut Butlerin elinkaarimallia Rukaan ja käynyt tutkimuksessaan läpi Rukan matkailukeskuksen elinkaaren tähänastiset vaiheet. Elinkaaren alussa oleva *löytämisvaihe* on ajallisesti pitkä, ja se alkoi Rukalla jo yli sata vuotta sitten. Varsinaista matkailutoimintaa ei alueella tällöin ollut, vaan kulkeminen perustui omatoimisuuteen ja enemmänkin seikkailuun. *Sitoutumisvaihe* alkoi Kauppilan mukaan 1950-luvulla, kun Kuusamon ja Rukan matkailua alettiin kehittää. Rukalle raivattiin ensimmäinen laskettelurinne ja alueelle saatiin myös majoitustiloja. Alueen matkailijamäärät kasvoivat tasaiseen tahtiin.

Kehittymisvaiheeseen siirryttiin 1970-luvulla, kun Rukalle tehtiin merkittäviä matkailuinvestointeja sekä majoituksen että infrastruktuurin parantamiseksi. Myös hiihtokeskusta kehitettiin 1980-luvulla. Matkailijamäärät lisääntyivät tässä vaiheessa nopeasti. Kun investointien ja matkailijoiden määrä edelleen kasvoi, oli 1990-luvun alussa vuorossa *vakauttamisvaihe*. Tästä eteenpäin kehitys voi Butlerin (1980, 7-10) mukaan jatkua joko kohti uutta nousua tai lähteä taantumaan. Rukan matkailun taantumisesta ei kuitenkaan ainakaan vielä näy merkkejä, koska 1990-luvun alun laman jälkeen aluetta on edelleen kehitetty ja rakennettu, eivätkä matkailijamäärät ole lähteneet laskuun. Voidaan todeta, että matkailun kehitys on Rukalla pikemminkin noususuunnassa.

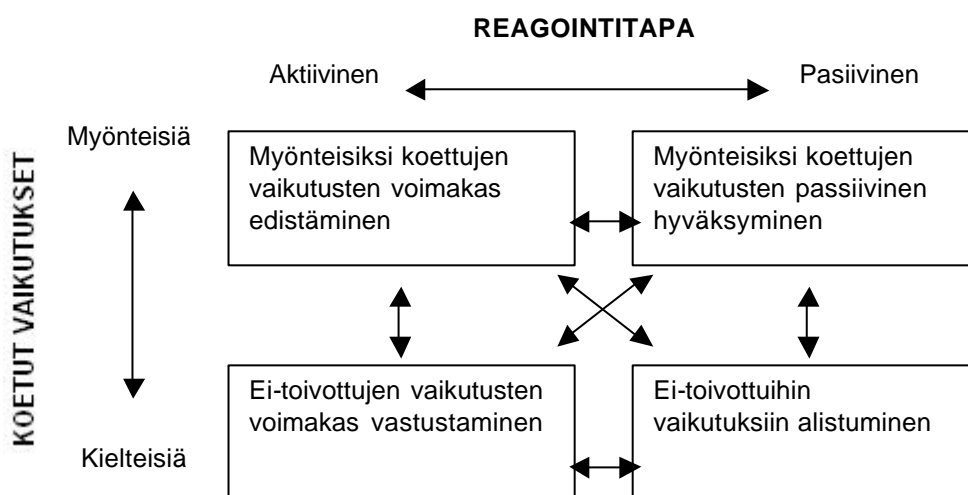
5.2 Paikallisväestön asenteita kuvaavia teorioita

Elinkaarimallin lisäksi matkailualueen kehittymistä ja paikallisväestön asenteita on kuvattu useilla muilla malleilla, joita muun muassa Ryan (1991, 133-137, 144-150), Hemmi ja Vuoristo (1993, 275-283) sekä Getz (1994, 248-249) ovat esitelleet. Malleissa keskitytään usein suuremman mittakaavan matkailuun ja maiden väliseen matkailuun, joten monet niistä eivät sovi kotimaanmatkailun tarkasteluun. Käsittelen tässä muutamia teorioita, joita on käytetty useissa asennetutkimuksissa, ja jotka ovat mielestäni oman tutkimukseni kannalta mielenkiintoisia.

Butlerin¹ esittelemä intressiryhmien reagoititapoja havainnollistava malli on eräs tapa kuvata paikallisväestön asenteita (Butler 1975, 85-90). Getz (1994, 248) kertoo artikkelissaan, että Butlerin malli selventää jo edellä todettua käsitystä siitä, että asennoituminen on tiiviissä yhteydessä siihen, hyötyykö paikallisväestö matkailusta vai ei. Voidaankin sanoa, että paikallisväestön reagoititavat heijastavat pitkälti matkailualueen kehityksen myötä tapahtuvia muutoksia eri intressiryhmien voimasuhteissa (Järviluoma 1993, 48). Butler on mallissaan rinnastanut matkailuun asennoitumisen siihen miten asukkaat kokevat matkailun vaikutukset.

¹ Järviluoman (1993, 47) mukaan mallin esittivät Björklund ja Philbrick vuonna 1972, mutta se julkaistiin vasta vuonna 1975 Butlerin toimesta. Tämän vuoksi malliin viitataan kirjallisuudessa enimmäkseen Butlerin nimellä.

Kuten kuvasta 1 näkyy syntyy rinnastuksen tuloksena neljä erilaista reagoititapaa. Esimerkiksi matkailuyrittäjät kuuluvat usein ylhäällä vasemmalla sijaitsevaan kategoriaan. He suhtautuvat matkailuun myönteisesti ja haluavat aktiivisesti edistää matkailun kehittämistä, koska he hyötyvät korkeista matkailijamääristä. Vastaavasti luonnonsuojelijat ynnä muut. ryhmät kuuluvat alhaalla vasemmalla olevaan kategoriaan. He eivät hyödy matkailusta, vaan kokevat, että heille tärkeä elementti eli luonto kärsii. He suhtautuvat matkailutoimintaan yleensä kielteisemmin ja vastustavat voimakkaasti matkailuhankkeita. Matkailuyrittäjät ja luonnonsuojelijat reagoivat matkailua koskeviin asioihin aktiivisesti ja haluavat vaikuttaa. Suurin osa ihmisistä kuitenkin suhtautuu matkailuun passiivisesti, hyväksyen myönteiset vaikutukset tai alistuen kielteisiin. (Ryan 1991, 148-149; Hemmi & Vuoristo 1993, 277; Getz 1994, 248.)



Kuva 1. Paikallisväestön reagoititavat (Butler 1975).

Toisena nostan esille Krippendorfin (1987, 46-49) ryhmittelyyn, jossa paikallinen väestö jaetaan viiteen ryhmään riippuen siitä, kuinka he suhtautuvat matkailuun. Krippendorfin mukaan ihmisten suhtautumiseen vaikuttaa suuresti se, mihin ammatilliseen ryhmään he kuuluvat. Ensimmäisen ryhmän muodostavat *matkailupalvelujen suoraan työllistämät henkilöt*, jotka suhtautuvat matkailuun myönteisesti yksinkertaisesti siksi, koska he jäisivät ilman matkailua työttömiksi. Positiivinen suhtautuminen ei siis välttämättä johdu vieraanvaraisuudesta, vaan oman edun ajattelusta. Toiseen ryhmään kuuluvat paikalliset *matkailuyrittäjät* sekä sellaiset yrittäjät, joiden toiminta kytkeytyy matkailuun epäsuorasti. Tämän ryhmän asenteille on tyypillistä vielä edellistä ryhmää vahvempi painottuminen taloudellisiin

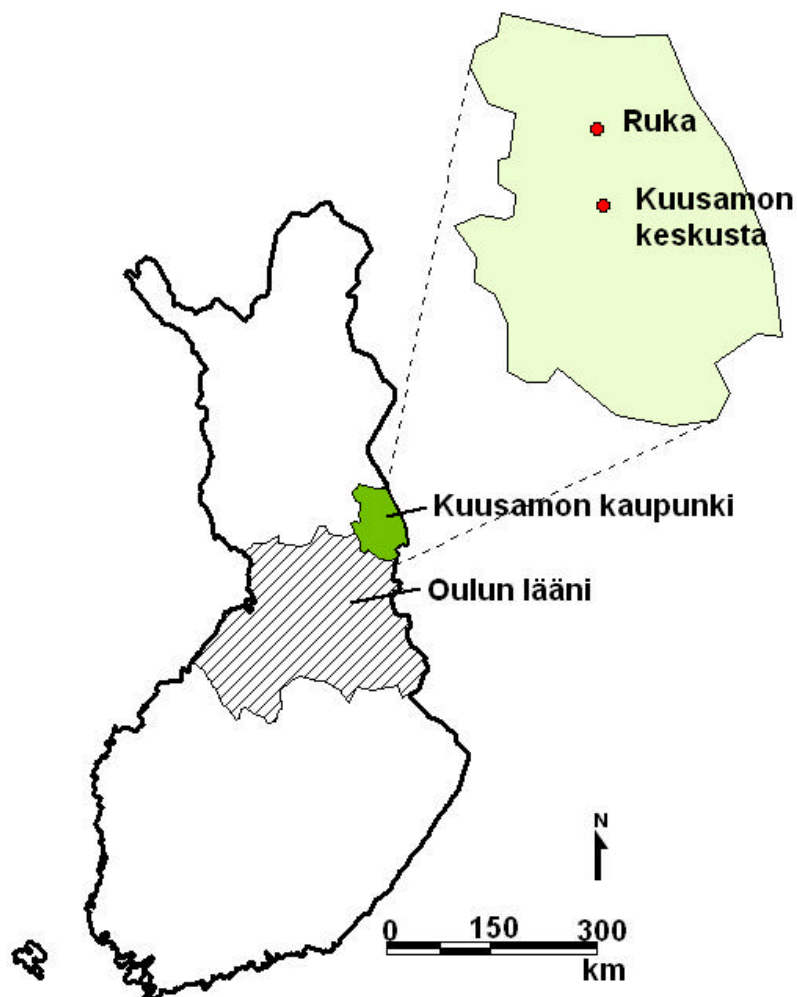
Asukkaat suhtautuvat yleensä matkailuun positiivisesti, jos haitat pysyvät hyötyjen kanssa tasapainossa. Asukkaiden suhteen matkailun on perustuttava tyytyväisyyteen, vastavuoroisuuteen ja oikeudenmukaisuuteen. Kun paikalliset asukkaat vertailevat hyötyjä ja haittoja ja kokevat esimerkiksi taloudelliset hyödyt merkittävämpinä kuin ympäristölle koituvat haitat, he hyväksyvät matkailun. Getzin (1994, 247) mukaan monet tutkijat ovat antaneet hyväksyntänsä Apin teorialle.

Monet asennoitumisteoriat tukevat sitä käsitystä, että asukkaan ollessa paljon tekemisissä matkailun kanssa, hänellä on todennäköisesti vahvat ja eriteltyt mielipiteet asiasta (Pearce, Moscardo & Ross 1996, 24-25). Lisäksi teorioita ja malleja tarkastelemalla käy ilmi, että niissä on huomioitu matkailun sosiaalisten ja taloudellisten vaikutusten tiivis yhteys. Kuten myös matkailun vaikutuksien tarkastelussa kävi ilmi, ne, jotka hyötyvät matkailusta, suhtautuvat matkailijamäärien kasvuun myönteisemmin. Monet matkailuun liittyvät sosiaaliset ja kulttuuriset ongelmat ovat myös suoraan verrannollisia matkailun intensiivisyyteen. Vaikka sosiaalisia vaikutuksia on vaikea mitata, voidaan todeta, että matkailijamäärän lisääntyessä myös matkailun vastustus kasvaa. Malleja tarkastellessa on otettava huomioon, että paikallinen väestö ei ole homogeeninen ryhmä, vaan asukkaiden mielipiteet ja asenteet vaihtelevat myös niiden kesken, jotka hyötyvät matkailusta.

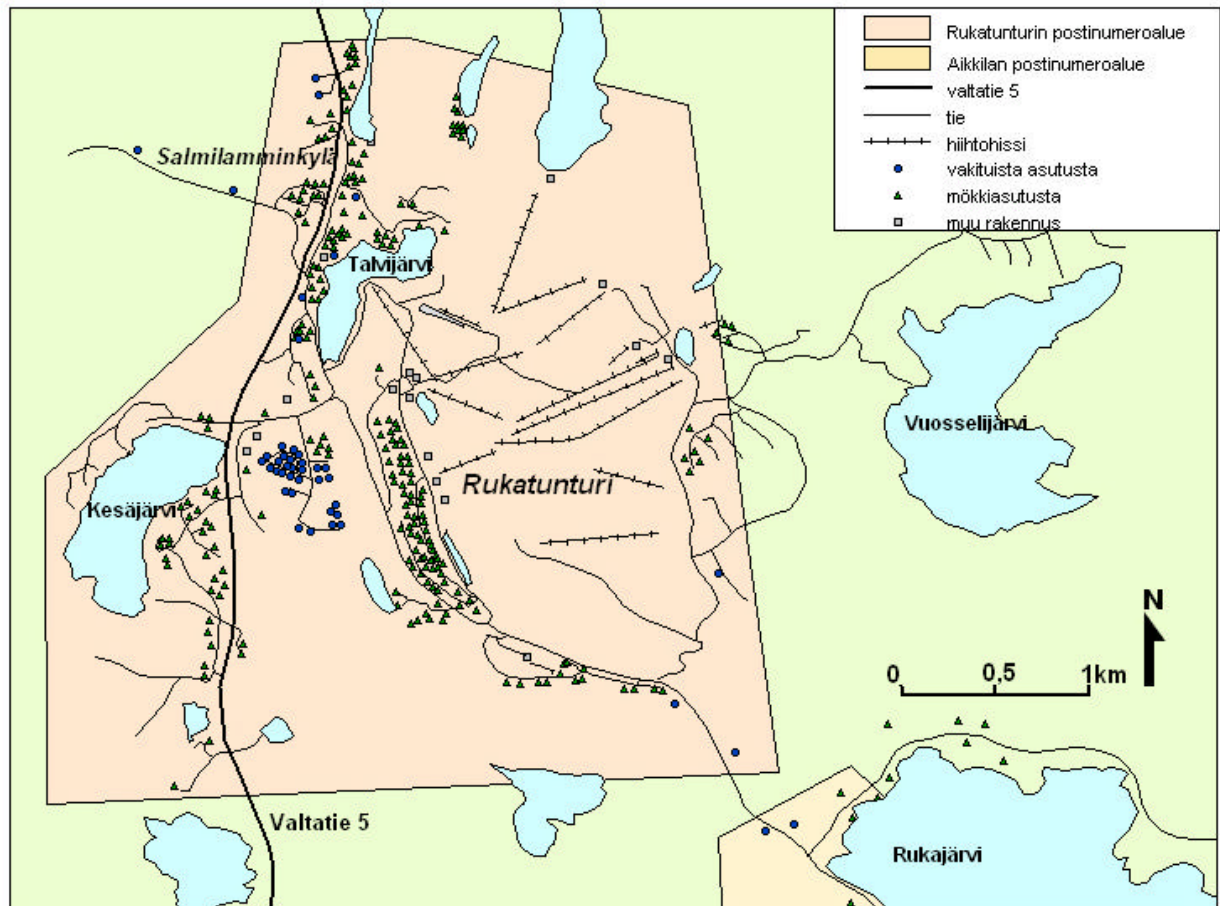
Ap (1990, 614-615) toteaa artikkelinsa lopuksi, että matkailun sosiaalisen puolen arviointi on tutkijoille valtava haaste. Yhteenvetona voidaan sanoa, että sosiaalisen kestävyuden periaatteiden mukaisen matkailun suunnittelu ja toteuttaminen on haasteellista monestakin syystä. Tähän liittyvät muun muassa uudenlaisen suunnittelukäytännön luominen, todellisen vuorovaikutuksen järjestäminen ja paikallisväestön sekä matkailijoiden asennoituminen yhteistyöhön. On myös muistettava, että paikallisten asukkaiden asenteiden ja kokemusten heterogeenisuus johtaa siihen, että joku ryhmä väistämättä kokee itsensä syrjityksi. Lisäksi käytännön toteuttamiseen liittyy ongelmakohtia: miten järjestää onnistunut vuoropuhelu? Miten saada mahdollisimman suuri osa paikallisväestöstä osallistumaan? Tutkijoille haasteita tuo ilmiön ymmärtämiseen ja selittämiseen liittyvät vaikeudet, kuten miten saada asiasta objektiivinen ja kattava kuva.

6 TUTKIMUSALUE

Kuusamon kaupunki sijaitsee Oulun läänissä Koillismaalla (kuva 2). Ruka on Kuusamon keskustaajamasta vajaat 30 kilometriä pohjoiseen. Rukalla tarkoitetaan tässä tutkimuksessa Rukan matkailukeskusta eli Rukatunturin ja Salmilamminkylän ympäristöä. Vielä tarkemmin alue voidaan rajata Rukatunturin postinumeroalueeksi (93825), jolla kyselyyn vastanneet ja haastateltavat asuvat (kuva 3). Kuten kuvasta 3 näkyy, kysely olisi mahdollisesti kannattanut lähettää myös osittain Aikkilan (Rukajärven) postinumeroalueelle (93820), koska se sijaitsee hyvin lähellä Rukatunturia. Kyselyn postituksen ja aluerajauksen teki kuitenkin Oulun yliopiston tutkimusryhmä ja mukana on pelkästään Rukatunturi.



Kuva 2. Kuusamo ja Oulun lääni Suomen kartalla.

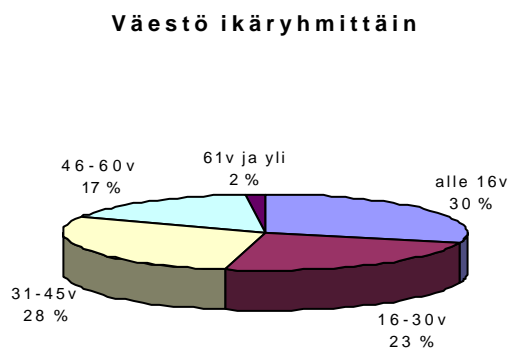


Kuva 3. Rukatunturin postinumeroalue (Rukan opaskartta 1998; Määttä 2003).

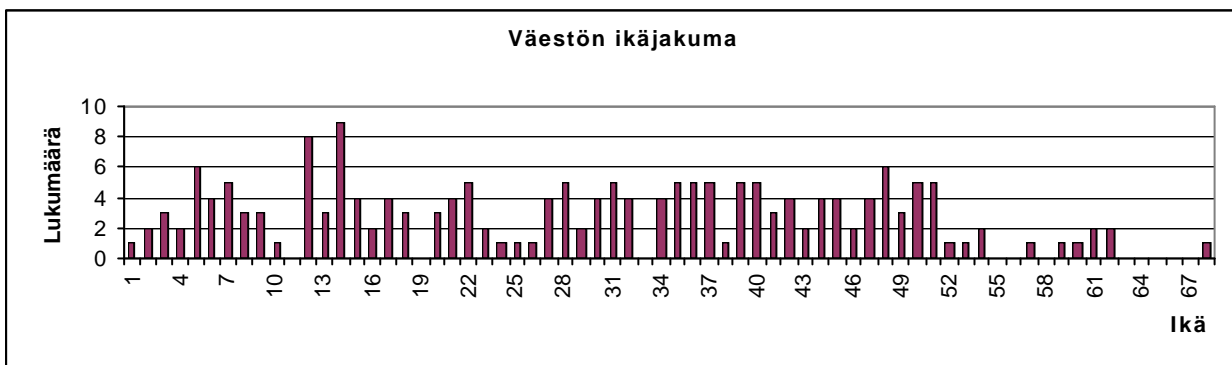
Kuusamo kuuluu Koillismaan-Sallan matkailualueeseen, joka ulottuu Itä-Suomen Vaara-alueelta Lappiin. Siellä sijaitsevat Suomen eteläisimmät tunturit, joihin myös Rukatunturi (482 m) kuuluu. (Vuoristo & Vesterinen 2001, 241-242.) Kuusamo on historiallinen matkakohde, jota ovat jo 1800- ja 1900-lukujen taitteessa ”markkinoineet” kirjailijat ja taiteilijat, joiden teosten kautta kuva Kuusamosta levisi kaikkialle (Kauppila 1995, 74). Jatkosodan jälkeen Kuusamon ja Rukan merkitys matkailukohteina kasvoi, koska aluemenetysten vuoksi moni matkailukohde jäi rajan taakse. Rukatunturi ja Oulangan kansallispuisto ovat Kuusamon tärkeimpiä matkakohteita. (Vuoristo ja Vesterinen 2001, 244-246.) Suomen matkailun aluerakenteessa Kuusamolla ja Rukalla on tänä päivänä suuri merkitys. Kuusamo luokitellaan A-luokan matkailukunnaksi, joita maassamme on yhteensä 18 kappaletta (Vuoristo 2001). Ruka puolestaan on paikallinen matkailukeskittymä, joita maassamme ovat Vuoriston (2002b, 95) mukaan myös esimerkiksi Koli, Ylläs ja Ähtäri.

Liikenneyhteyksiltään Ruka sijaitsee edullisessa paikassa, koska matkailukeskus on valtatie 5:n varressa (kuva 3). Rukalle on Etelä-Suomesta lyhyempi matka kuin Lapin matkailukeskuksiin, joten Ruka houkuttelee matkailijoita myös ”eteläisellä” sijainnillaan. Liikenne Kuusamon lentokentällä on vilkasta ja lentoja on Helsingistä vilkkaimpana aikana jopa 21 viikoittain (Luonnon valkoinen kirja... 2002, 23). Tulevaisuudessa Kuusamossa ja Rukalla panostetaan yhä enemmän myös ulkomaalaisiin matkailijoihin, ja matkanjärjestäjien kanssa jo on sovittu suorista lennoista Kuusamoon muun muassa Englannista ja Alankomaista (Immonen 2003, Karjalainen 3.4.2003).

Rukan väestömäärä on viime vuosikymmeninä lisääntynyt, toisin kuin useimpien muiden haja-asutusalueiden kohdalla. Kauppilan (1995, 97) mukaan väestömäärä on lähes kolminkertaistunut vuoden 1970 tilanteesta (75 asukasta) vuoteen 1992 mennessä (207 asukasta). Tämän jälkeen väestökehitys on tasaantunut, koska vuonna 2002 Rukalla asui vakituisesti 188 henkilöä. Kauppilan tutkimuksessaan käyttämä alue on suunnilleen sama kuin Rukatunturin postinumeroalue, joten luvut ovat vertailukelpoisia. Kuten kuvista 4 ja 5 näkyy, Rukatunturin alueen väestön ikärakenne on myös haja-asutusalueille harvinainen, koska alueella ei asu eläkeläisiä juuri ollenkaan, vaan ikärakenne on painottunut työikäisiin ja lapsiin. Tilanne on ollut sama jo 1970-luvulta lähtien. Normaalista poikkeava ikärakenne johtuu todennäköisesti siitä, että Rukalla tai tarkemmin Salmilammin kylällä on ennen matkailun nousukautta ollut vain muutama talo, joten vakituista, vanhempaa väestöä on hyvin vähän. Voidaan kuitenkin ihmetellä, miksi vanheneva väestö hakeutuu pois Rukalta. Mahdollinen syy tähän voisi olla matkailukeskuksen kiireinen elämäntyyli ja se, että moni, joka on koko ikänsä ollut töissä matkailualalla, haluaa päästä rauhallisempaan ympäristöön viettämään eläkepäiviään. Erään haastattelun yhteydessä asia tuli puheeksi ja haastateltavan mukaan vanhemmat asukkaat ovat joko muuttaneet Kuusamon keskusta tai ”siirtyneet ajasta ikuisuuteen”.



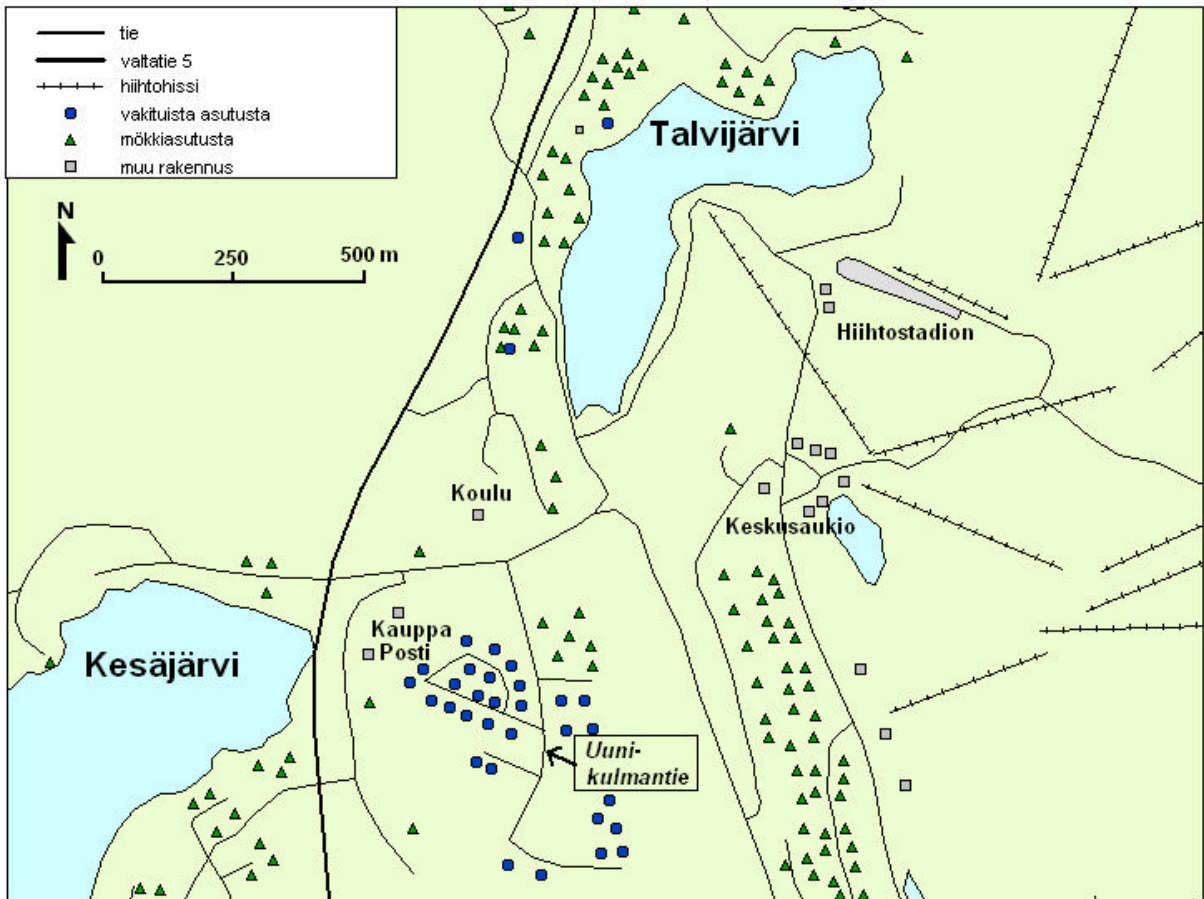
Kuva 4. Väestö ikäryhmittäin (Lohi 2003).



Kuva 5. Väestön ikäjakauma (Lohi 2003).

Kauppilan tutkimuksessa (1995, 97-99) todetaan, että vuonna 1992 suurin osa Rukan asukkaista työskenteli kaupan tai yhteiskunnallisten palveluiden aloilla, mutta myös muiden alojen työntekijöitä, kuten teollisuuden, rakentamisen ja rahoituspalveluiden parissa toimivia oli muutamia. Voidaan olettaa, että elinkeinorakenne on vielä nytkin samansuuntainen, koska alueen yleinen kehitys ja väestönkehitys on vuoden 1992 jälkeen ollut tasaisempaa. Alueen koko ja kehitys huomioon ottaen Rukan elinkeinorakenne on näin ollen suhteellisen monipuolinen ja samalla Rukasta on tullut vakituinen asuinalue. Ruka tarjoaa työpaikkoja myös matkailukeskuksen ulkopuolella asuville ihmisille, joten matkakohteen merkitys Kuusamon kaupungille on suuri. Samalla kuitenkin osa rukalaisista käy Kuusamon keskustassa töissä.

Rukalta löytyy laaja palvelutarjonta. Alueen peruspalveluihin kuuluu muun muassa kauppa, asiamiesposti, ala- ja yläkoulu, päiväkotia, kirjastoauto ja neuvola. (Luonnon valkoinen kirja... 2002, 19, 31.) Pohjois-Kuusamon alueen koulu on toiminut Rukalla 1970-luvun alusta saakka ja koulussa oli vuonna 2000 reilut 260 oppilasta (Korkiakoski 2000, 14-15). Lisäksi Rukalla on paljon matkailukeskuksen palveluita kuten hotelleja, muita majoitusliikkeitä, asuntovaunualue sekä useita ravintoloita ja matkamuiستomyymälöitä. Alueelta löytyy myös vapaapalokunta, Alkon tilauspalvelu, hieroja, kampaaja ja kuntosali ja niin edelleen. Rukan keskusaukio on matkailutoiminnan keskipiste, josta pääsee helposti rinteeseen ja ladulle, ja jonka ympärille on keskitetty useita matkailupalveluita, kuten ravintoloita sekä erilaisia myymälöitä (kuva 6). (Luonnon valkoinen kirja... 2002, 17-21, 31.)



Kuva 6. Palveluiden ja paikallisväestön asutuksen pääasiallinen sijoittuminen (Rukan opaskartta 1998, muokkaus Vanhamäki).

Ruka on vuodepaikoissa mitattuna maamme suurin talviurheilukeskus. Vuonna 2002 Rukalla oli 16 000 vuodepaikkaa. Seuraavana oli Levi (15 000), mutta muut jäivätkin jo selvästi taakse. (Vuoristo 2002b, 139.) Laskettelukeskuksen toiminnasta vastaa Rukayhtiöt, joka jakautuu Rukakeskus osakeyhtiöön ja RukaSki osakeyhtiöön. Rukakeskuksen alaisuuteen kuuluu muun muassa hissien ja rinteiden kunnossapito, kun taas RukaSki vastaa vuokraamo- ja ravitsemustoiminnasta. (Mourujärvi 2003.) Rukakeskus Oy:n arvion mukaan kauden 2000-2001 aikana Rukan rinteessä kävi noin 110 000 eri asiakasta. Liikennelaskelmilla on selvitetty, että kesäisin Rukan keskusaukiolla pysähtyy yli 200 000 matkailijaa (kuvat 6 ja 7). (Rukakeskus Oy, 2003.)



Kuva 7. Rukan keskusaukio.

7 AINEISTO JA MENETELMÄT

Tutkimuksen aineisto on koottu postikyselyllä ja haastatteluilla. Halusin tällä valinnalla selvittää, pääseekö eri menetelmillä samankaltaiseen lopputulokseen. Jos molemmat menetelmät osoittavat saman suuntaisia tuloksia, voidaan todeta, että tulos ei ole pelkästään sattumanvarainen. Tutkittavan ilmiön lähestymistä monelta suunnalta, monimenetelmällisesti, kutsutaan *triangulaatioksi*. Triangulaatiolla pyritään kohottamaan tutkimuksen luotettavuutta. Usein triangulaatio tapahtuu niin, että kvantitatiivista, eli määrällistä tutkimusta käytetään selvittämään yleisiä tunnuspiirteitä ja kvalitatiivisilla eli laadullisilla menetelmillä syvennetään tutkimusta. (Anttila 1999.) Tässä tutkimuksessa kvantitatiivinen aineisto jäi kuitenkin lopulta hyvin suppeaksi, joten aivan oikeasta triangulaatiosta ei voida puhua, mutta kahden menetelmän käyttö parantaa kuitenkin tutkimuksen luotettavuutta.

7.1 Kyselyaineisto

Lomakekysely eli *surveytutkimus* tarkoittaa haastattelemalla tai postitse tehtyä kyselyä. Siinä käytetään lähinnä strukturoituja ja suljettuja kysymyksiä eli vastausvaihtoehdot ovat suurimmaksi osaksi valmiiksi määriteltynä. Kysely tehdään yleensä perusjoukkoa edustavalle otokselle, mutta voidaan myös kohdistaa koko

perusjoukolle, jolloin tutkimusta kutsutaan kokonaistutkimukseksi. Kyselytutkimuksella koottu aineisto on yleensä suuri ja sitä analysoidaan kvantitatiivisin menetelmin. (Uusitalo 1990, 71, 90-91.) Kyselytutkimuksen etuna onkin juuri se, että sen avulla voi kerätä laajan tutkimusaineiston ja huolellisesti suunnitellun lomakkeen tiedot on myös helppo tallentaa ja käsitellä tietokoneella. Lisäksi tutkimuksen kulut voidaan arvioida suhteellisen tarkasti etukäteen. Kyselytutkimuksella on kuitenkin myös heikkouksia. Useimmiten kritiikki kohdistuu kyselyn pinnallisuuteen, koska suljetuilla kysymyksillä ei saada selville mielipiteiden takana vaikuttavia suurempia kokonaisuuksia ja arvoja. Vastaajat eivät myöskään aina ota kyselyitä tosissaan, tai he vastaavat kysymyksiin epätarkasti. Kysymykset voidaan myös ymmärtää väärin. Lisäksi vastausprosentti jää postikyselyissä usein matalaksi. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2000, 182.)

Kyselyn tavoitteena oli selvittää laajemmin, millainen kanta Rukan alueen asukkailla on matkailua koskevista kysymyksistä. Kyselylomake laadittiin syksyllä 2002 yhteistyössä Kuusamon kaupungin, Metsähallituksen ja Oulun yliopiston kestävään luontomatkailuun liittyvän projektin kanssa, jossa FM Anne Törn tekee väitöskirjatyötään. Yhteistyötahon tutkimus liittyy laajaan metsien käyttöä tutkivaan hankkeeseen (*"Landscape level indicators for sustainable use of forests"*, vastuututkija Professori Markku Orrel, Oulun yliopisto). Olin mukana yhteistyöryhmässä laatimassa kysymyksiä ja sain vaikuttaa lomakkeen sisältöön. Kyselyllä selvitettiin laajemmin kestävää luonnon virkistyskäyttöä Kuusamon alueella ja lomake jakautui kahteen teemaan: luonnonsuojeluun ja luontomatkailuun (liite 1). Luontomatkailu oli yhteistyötahon puolesta määritelty kyselylomakkeessa hyvin laajasti kaikenlaiseksi luonnossa tapahtuvaksi matkailuksi, mukaan luettuna esimerkiksi laskettelu ja moottorikelkkailu. Näin ollen kyselyn tuloksia oli mahdollista hyödyntää myös tässä tutkimuksessa, joka käsittelee matkailun vaikutuksia yleensä, eikä keskity pelkästään luontomatkailuun. Tässä tutkimuksessa on käytetty Rukalta saatuja vastauksia lomakkeen luontomatkailu-osuudesta.

Kyselylomakkeen muotoilussa käytettiin apuna aiempien tutkimusten lomakkeita (esim. Järviluoma 1993). Lomakkeessa oli sekä monivalintakysymyksiä ja avoimia kysymyksiä että väittämiä. Väittämien kohdalla vastaajat valitsivat asteikolta, miten voimakkaasti he olivat samaa tai eri mieltä esitetyn väittämän kanssa. Lomake oli kokonaisuudessaan seitsemän sivua pitkä ja kysymyksiä siinä oli 31 kappaletta.

Lomakkeen alussa kysyttiin vastaajien taustatietoja kuten sukupuolta, syntymävuotta, ammattia ja oliko vastaaja syntyperäinen kuusamolainen. Tämän jälkeen oli vuorossa luonnonsuojelua koskeva osuus ja lopuksi matkailua koskevat kysymykset. Suurin osa matkailua käsittelevistä kysymyksistä oli olennaisia tämän tutkimuksen kannalta, mutta joukossa oli myös muutamia luontoon ja ympäristöön liittyviä kysymyksiä, jotka palvelivat pelkästään Törnin väitöskirjatyötä. Matkailukysymysten aihepiirit olivat karkeasti jaotellen: vastaajan suhde matkailuun, matkailun vaikutukset kohdealueella ja matkailun suunnittelu. Monet kysymykset ja väittämät käsittelevät väitöskirjatyön vuoksi koko Kuusamon kaupunkia (esimerkiksi kysymys 25, kysymys 27 väittämät 2, 8, 9), mutta olen pyrkinyt soveltamaan niitä Rukaan.

Kyselylomake lähetettiin marraskuussa 2002 osalle Kuusamon kotitalouksista ja kaikkiin Rukatunturin postinumeroalueella (93825) sijaitseviin talouksiin (kuva 3). Väestörekisterikeskuksen mukaan talouksia oli Rukatunturin alueella 69 kappaletta. Kyselyn vastausprosentti jäi matalaksi, koska vain 28% kotitalouksista palautti kyselyn (19/69). Alhaista vastausprosenttia selittävät todennäköisesti ainakin osaksi kyselyn pituus ja parin alkupään kysymyksen hankaluus (liite 1, esim. kysymys 10).

Kyselyyn vastanneiden sukupuolijakauma oli tasainen, yhdeksän naista ja kymmenen miestä. Vastaajat olivat iältään 19-67-vuotiaita, jakautuen niin, että 30-vuotiaita ja sitä nuorempia oli kuusi, 31-45-vuotiaita yhdeksän, 46-vuotiaita ja sitä vanhempia neljä. Kun vastaajien ikäjakaumaa verrataan koko Rukatunturin postinumeroalueen väestön ikäjakaumaan, voidaan todeta, että he edustavat melko hyvin alueen todellista ikäjakaumaa (vrt. kuvat 4 ja 5). Aikuisväestöstä eniten Rukalla asuu 31-45-vuotiaita ja heitä on myös eniten kyselyyn vastanneiden joukossa.

Kyselyyn vastanneista kahdeksan oli syntyperäisiä kuusamolaisia, lisäksi kolme vastaajaa oli asunut paikkakunnalla jo kymmeniä vuosia. Loput olivat asuneet paikkakunnalla vasta lyhyemmän ajan (0,5 - 7 vuotta). Yli puolella vastaajista oli siis pidempiaikainen näkökulma alueen matkailuun. Ammatillisesti vastaajista oli suurin osa palkansaajia (12), ja seuraavaksi suurin ryhmä oli yrittäjät (4). Yksikään vastaajista ei ollut työtön tai kotiäiti/isä.

Koottu kyselylomakeaineisto on kuitenkin Rukan osalta niin suppea, ettei sitä voi käsitellä tilasto-ohjelmilla, joten analysoin aineistoa poimimalla siitä teemoja, joita on

käsitelty myös haastatteluissa ja vertailen vastauksia. Muutamien kysymysten kohdalla esitän kaavioita havainnollistaakseni vastausten jakautumista.

7.2 Haastatteluaineisto

Haastatteluilla halusin täydentää kyselyn perusteella saamiani tietoja ja syventää ymmärtämystäni asukkaiden asenteista ja mielipiteistä. Haastattelut olivat teemahaastatteluita, joissa haastattelijana ohjasin keskustelua tiettyihin etukäteen määrättyihin teemoihin ja esitin tarpeen vaatiessa tarkentavia kysymyksiä. Valmista kysymysrunkoa ei teemahaastattelussa kuitenkaan yleensä käytetä, vaan pyritään siihen, että keskustelu sujuisi luontevasti. (Eskola & Suoranta 1999, 87.) Kirjallisuudessa teemahaastattelu käsitellään usein puolistrukturoidun haastattelun muotona. Puolistrukturoidussa haastattelussa kysymykset ovat kaikille samat, mutta haastateltava saa vastata niihin omin sanoin (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2000, 195). Teemahaastattelun kohdalla tämä kuitenkin lähinnä tarkoittaa sitä, että haastattelun aihepiirit ovat kaikille samat, mutta kysymysten muoto ja järjestys voi vaihdella (Hirsjärvi & Hurme 2001, 48). Halusin varmistaa haastatteluiden sujuvuuden miettimällä etukäteen lisäkysymyksiä, joita esitin saadakseni varmasti tietää kaikkien näkemyksen tärkeimmistä teemoista. Kysymykset olivat monilta osin samantapaisia kuin kyselylomakkeessa.

Kvalitatiivisessa tutkimuksessa haastattelun eri muodot ovat olleet pääasiallisia tutkimusmenetelmiä. Haastattelun selvä etu muihin tiedonkeruutapoihin verrattuna on, että aineiston kokoaminen tapahtuu joustavasti ja siinä voidaan reagoida ja säädellä aineiston keruuta tilanteen edellyttämällä tavalla. Haastattelun avulla voi myös selvittää syvemmin asioiden taustoja ja pyytää haastateltavia perustelemaan mielipiteensä. Haastattelun hyvänä puolena pidetään myös ihmisläheisyyttä eli sitä, että haastateltava on haastattelutilanteessa subjekti ja aktiivinen osapuoli. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2000, 191-194; Hirsjärvi & Hurme 2001, 35.)

Haastatteluun liittyy kuitenkin myös ongelmia. Jotta haastattelu onnistuisi se vaatii haastattelijalta taitoja ja kärsivällisyyttä. Haastattelu sisältää monia virhelähteitä, jotka johtuvat haastattelijasta, haastateltavasta tai itse tilanteesta. Tilanne voi esimerkiksi olla haastateltavalle epämiellyttävä ja hän yrittää selvittää siitä mahdollisimman

nopeasti ja helposti. Haastateltava voi myös pyrkiä antamaan kysymyksiin sosiaalisesti suotavia vastauksia ja luomaan itsestään hyvän kuvan. Haastattelijan olisikin osattava tulkita haastateltavan vastauksia kulttuuristen merkitysten valossa eli kyettävä erottamaan mahdolliset yleisesti suotavat mielipiteet varsinaisista asenteista. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2000, 191-194; Hirsjärvi & Hurme 2001, 35.)

Tein haastattelut Rukalla tammikuussa 2003. Haastatteluja oli 12 kappaletta, joista yksi oli parihaastattelu, haastateltavia oli siis yhteensä 13. Haastateltavat valitsin lomakekyselyssä käytetystä väestörekisterikeskuksen toimittamasta Rukatunturin postinumeroalueen osoitelistasta. Otin listasta ensin joka viidennen ja saadakseni tarpeeksi haastateltavia poimin vielä lopuksi muutamia välistä. Tässä täytyy ottaa huomioon, että kaikille ei löytynyt puhelinnumeroita, osa ei vastannut soittoihini ja muutama kieltäytyi haastattelusta. Pidin koko ajan mielessä, että jakaumasta tulisi sukupuolten osalta tasainen, ja että saisin myös mukaan henkilöitä, jotka asuivat muualla kuin Uunikulmantien ympäristössä, joka on Rukan asukkaiden pääasiallinen asuinalue (kts. kuva 6). Sovin haastatteluista puhelimitse muutamaa viikkoa etukäteen ja annoin haastateltaville mahdollisuuden päättää haastattelupaikasta. Useimmat haastattelut tapahtuivat haastateltavien kotona, muutama heidän työpaikoillaan ja yhden heistä tapasin ravintolassa. Sovin myös etukäteen nauhurin käytöstä.

Haastattelutilanteessa, ennen nauhurin käynnistämistä, kysyin haastateltavalta taustatietoja kuten syntymävuotta, ammattia ja kauanko hän oli asunut Rukalla tai Kuusamossa. Viittaan aineistonkäsittelyn yhteydessä haastateltaviin kirjain- ja numeroyhdistelmällä, jossa kirjain merkitsee sukupuolta ja numero ikää: esimerkiksi N26 tarkoittaa *nainen 26 vuotta*. Niissä tapauksissa, joissa on kaksi samanikäistä saman sukupuolen edustajaa olen erottanut henkilöt kirjaimilla, esimerkiksi M50A. Ennen haastattelun alkua annoin myös haastateltavien nähdä pelkistetyn haastattelurungon, jotta he eivät jännittäisi turhaan.

Itse haastattelussa oli viisi teemaa: haastateltavan suhde matkailuun, matkailun vaikutukset arkielämään, matkailun merkitys paikkakunnalle ja haastateltavalle, haastateltavan mahdollisuudet vaikuttaa matkailun kehittämiseen ja lopuksi matkailun tulevaisuus. Jouduin käyttämään suhteellisen monia tarkentavia

kysymyksiä, jotta sain kaikilta haastateltavilta vastauksen tärkeimpiin asioihin. Haastattelurunko oli pohjana etenemiselle (liite 2), joten kävin kaikkien kanssa läpi samat teemat samassa järjestyksessä.

Halusin saada sukupuolisesti tasa-arvoisen näkökulman asioista ja olin siksi tietoisesti valinnut haastateltaviksi suunnilleen yhtä monta miestä ja naista. Kuusi haastateltavista oli naisia ja seitsemän miehiä. Haastateltavien iät vaihtelivat 26 ja 61 vuoden välillä, joten sain väestöstä otannallani hyvän poikkileikkauksen, joka myös kuvaa suhteellisen hyvin alueen ikäjakaumaa (vrt. kuva 5). Tähän en tietenkään ennalta voinut vaikuttaa, koska en haastatteluista sopiessani voinut tietää haastateltavan ikää.

Kun tiedustelin haastateltavilta, kauanko he olivat asuneet Rukalla, joukko jakautui karkeasti ottaen kahtia. Noin puolet oli asunut Rukalla vähintään vuosikymmenen (7) ja puolet vasta kuukaudesta muutamaan vuoteen (6). Kaksi haastateltavista (N38, N56) oli syntyperäisiä rukalaisia ja seitsemän syntyperäisiä kuusamolaisia. Loput olivat muuttaneet paikkakunnalle muualta. Osa Rukalla vasta vähemmän aikaa asuneista oli aiemmin asunut Kuusamon keskustassa. Lähes kaikki, jotka olivat asuneet Rukalla vähän aikaa olivat alun perin ulkopaikkakuntalaisia.

Ammatillisesti haastateltavat jakoutuivat pääasiassa yrittäjiin ja palkansaajiin. Neljällä haastateltavalla oli oma matkailualan yritys. Viisi haastateltavaa työskenteli matkailualan yrityksissä, pääasiassa palvelualalla. Loput haastateltavista olivat muissa tehtävissä, jotka eivät suoranaisesti liittyneet matkailuun. Kaksi haastateltavaa työskenteli päivittäin Kuusamon keskustassa, mutta asui Rukalla. Aineistonkäsittelyssä viittaa usein suluissa siihen, kuinka moni kyselyyn vastanneista tai haastateltavista oli kunkin mielipiteen takana: esimerkiksi *suurin osa (8/13) haastateltavista*.

Kyselyllä ja haastattelulla tavoitettiin yhteensä 29 eri kotitaloutta. Kolme haastateltavista oli vastannut myös kyselyyn, eikä heitä laskettu kahteen kertaan, joten tämä laski kokonaismäärää. Näin voidaan todeta, että kysely ja haastattelu yhteensä kattavat 42% rukalaisista, minkä pohjalta voidaan melko hyvin hahmottaa alueen asukkaiden suhtautuminen matkailuun.

Analysoin haastatteluita ensin luokittelemalla aineiston eri teemojen ja kysymysten osalta. Käsittelin kunkin aihepiirin ja kysymyksen erikseen ja selvitin itselleni minkälaisia ajatuksia haastateltavat niistä kertovat. Tämän jälkeen pyrin luomaan kokonaisuuksia ja yhdistelemään luokkia sekä samalla ymmärtämään haastateltavien mielipiteiden taustalla vaikuttavia asioita.

8 RUKALAISTEN ASENNOITUMINEN MATKAILUUN

Olen käsitellyt Rukalta keräämäni kysely- ja haastatteluaineistoa analyysiosiossa rinnakkain ja pyrkinyt luomaan niistä yhtenäisen tulkinnan. Kysely- ja haastatteluvastausten pohjalta selviää vastausten yleinen suunta ja haastattelun perusteella pyrin ymmärtämään syvemmin ihmisten näkökulmia ja niiden taustoja. Useimmissa aihepiireissä kyselyyn ja haastatteluun vastanneet ovat samoilla linjoilla, eikä suuria eroavaisuuksia ole. Ehkä huomattavimmat erot löytyvät matkailun kielteisten vaikutusten kohdalta, joihin kyselyyn vastanneet suhtautuivat haastateltavia kriittisemmin.

8.1 Asukkaiden suhtautuminen

Rukan asukkaiden selvä enemmistö näyttää sekä kyselyn että haastattelun perusteella suhtautuvan matkailuun myönteisesti. Yhtä lukuun ottamatta kaikki kyselyyn vastanneet olivat joko täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä väitteestä, että Rukalle suuntautuva matkailu on myönteinen asia (kysymys 27, väittämä 3). Myös haastatteluaineisto puoltaa tätä käsitystä, koska kaikki haastateltavat olivat sitä mieltä, että matkailu tuo tullessaan enimmäkseen myönteisiä asioita Rukalle. Näitä ovat muun muassa työllisyys, palvelutaso ja vireys, joita käsittelen lähemmin matkailun vaikutusten yhteydessä. Broughamin ja Butlerin (1981, 569-589) mukaan syntymäpaikka voi vaikuttaa asukkaiden asenteisiin, mutta Rukan tapauksessa en huomannut tätä yhteyttä.

Asenteiden mahdollisia muutoksia tiedusteltiin kyselyssä vain niiltä, jotka olivat asuneet Kuusamon kaupungissa vähintään kymmenen vuotta, koska oletimme kyselylomaketta tehdessämme, että heillä on tarpeeksi pitkä aikaperspektiivi asian

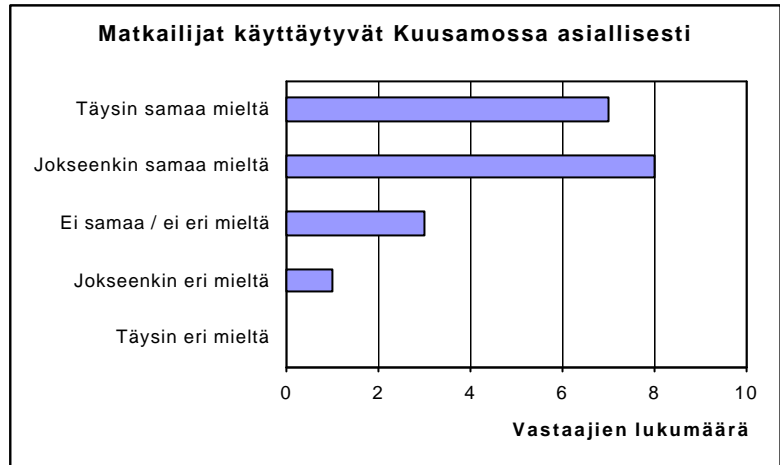
tarkasteluun. Kyselyyn vastanneista 11 oli asunut Kuusamossa yli kymmenen vuotta ja heistä suurin osa (8/11) kertoi asenteidensa muuttuneen myönteisemmiksi. Muutaman vastaajan kohdalla asenteissa ei ollut tapahtunut muutoksia ja vain yksi kertoi asenteidensa muuttuneen kielteisemmiksi. Haastattelussa tiedustelin asenteiden muutoksia kaikilta; myös niiltä, jotka olivat asuneet Rukalla vain vähän aikaa. Monien lyhyt aikaperspektiivi kuvaa ehkä vastausten jakaumaa, koska suurin osa haastateltavista vastasi, ettei heidän asenteissaan ollut tapahtunut muutoksia. Parin haastateltavan osalta käsitykset matkailijoista olivat menneet huonompaan suuntaan ja vain yhden kohdalla käsitykset olivat tulleet positiivisemmiksi. Tässä on siis havaittavissa eroavaisuuksia kyselyn ja haastattelun välillä. Ne johtuvat osaksi erilaisesta kysymyksen asettelusta, mutta yhdistämällä vastaukset voidaan kuitenkin todeta, että selvä enemmistö rukalaisista suhtautuu matkailuun joko myönteisemmin tai samalla tavalla kuin aiemmin.

Aiemmat Suomessa tehdyt tutkimukset osoittavat, että paikallisväestö suhtautuu melko myönteisesti matkailua kohtaan. Pohjoiskarjalassa vuonna 1973 tehdyn tutkimuksen mukaan 65% vastaajista piti myönteisiä kokemuksia matkailusta kielteisiä merkittävimpinä. Vain 7% piti kielteisiä kokemuksia suurempina. Kolarilaisista vielä suurempi osa suhtautui matkailuun positiivisesti. Vastaajista 87% suhtautui matkailuun joko erittäin tai melko myönteisesti ja vastaavasti kielteisesti suhtautuvia oli vain 5%. (Järviluoma 1993, 64, 66.) Björnin (1999, 53) pro gradu-tutkielman mukaan myös Punkaharjulla matkailuun suhtauduttiin varsin positiivisesti ja samoilla linjoilla liikuttiin siis myös Rukalla.

8.1.1 Matkailijoiden käyttäytyminen

Sekä kyselyssä että haastattelussa selvitettiin asukkaiden kokemuksia matkailijoiden käyttäytymisestä. Kuten kuva 8 osoittaa voidaan kyselyn perusteella todeta, että pääosa kyselyyn vastanneista asukkaista kokee matkailijoiden käyttäytyvän asiallisesti, kolme ei osannut sanoa selkeää kantaa ja vain yksi koki matkailijoiden käyttäytymisen asiattomaksi. Väittämässä viitataan koko Kuusamoon, ei pelkästään Rukaan, mutta voidaan olettaa että ihmiset yleensä ajattelevat asiaa oman asuinympäristönsä kannalta.

Haastateltavista lähes kaikki (11/13) kuvailivat myös kokemuksiaan matkailijoista ja heidän käyttäytymisestä positiivisiksi tai pääosin positiivisiksi. Kahdella haastateltavalla oli omien sanojensa mukaan vaihtelevia kokemuksia



Kuva 8. Matkailijoiden käyttäytyminen kyselyn perusteella.

matkailijoista (N26, N47). Muutama haastateltava toi esille, että lomalla ihmiset käyttäytyvät usein vapautuneemmin ja rennommin kuin arkena, mutta he eivät kuitenkaan pitäneet tätä huonona asiana. Monet haastateltavista mainitsivat tässäkin yhteydessä matkailijoiden ja paikallisväestön toimeentulon läheisen yhteyden ja perustivat myönteisen käsityksensä siihen, että koska matkailijat tuovat tuloja, heillä on positiivinen merkitys ja siksi heistä myös pidetään.

”No lomakäyttäytyminen nyt on vähä vapautuneempaa ku arkena, mutta niin, positiivista on minun mielestä pelkästään.” M32

”Täällähän on kaikennäköstä, mut kyllä ne niiku, siististi ne käyttäytyy... Ihan hyviä asiakkaita, ja elättävät juuri meitä täällä, että ilman matkailua ja tämmöstä niin Kuusamo olis aika hiljanen.” M50a

Muutama haastateltava toi esille sen, että kauden eri aikoina matkailijat ovat erilaisia. Kesämatkailijat mielletään rauhallisemmiksi, kun taas talvimatkailijat, joista pääosa on laskettelijoita ovat usein nuorta ja riehakasta porukkaa. Myös matkailijoiden lähtöalueella on yhden haastateltavan mukaan merkitystä (N47).

”No siis, vois sanoo et mitä vanhempia niin sitä fiksummin käyttäytyviä... Sillo kun on ihan tämmönen talvisesonki niin täällä käy enemmän nuoria ihmisiä. Ja silloin on elämä ehkä välillä vähä levotonta. Mutta tollee kesäsin niin tännehän tulee enemmän luontomatkailijoita ja ne taas on sitte niinku, ihan rauhallisia, fiksummi käyttäytyviä, siistejä ihmisiä, jotka ei silleen tuu rellestämään.” N34

”No tota, ihan hyviä (kokemuksia) sikäli et ne käyttäytyy kyllä ihan noin ok ja muuten. Mut sittehän on tietenki tuo etelän hiihtoloma niin, siitä tulee semmonen kausi että ne tykkää et ne omistaa kaiken ja voi käyttäytyä ihan miten ne haluaa, et se on semmonen negatiivinen puoli.” N47

Asukkaiden mielipiteitä matkailijoiden käyttäytymisestä ei oltu käsitelty esimerkiksi Järviluoman (1993) tutkimuksessa. Halusin kuitenkin Rukan tapauksessa ottaa asian esille, koska oletan sen vaikuttavan omalta osaltaan asukkaiden suhtautumiseen kokonaisuudessa.

8.1.2 Toimeentulon ja asenteiden suhde

Tekijä, joka selittää suurelta osin asenteita matkailua kohtaan on toimeentulo. Jos elantonsa saa matkailusta on todennäköistä, että suhtautuminen matkailuun on positiivista. Tämä yhteys on huomattu monissa muissa tutkimuksissa, kuten esimerkiksi Ryan ja Montgomery (1994, 358-369) totesivat Iso-Britanniassa sekä Milman ja Pizam (1988, 191-204) Floridassa. Mutta Kolarin tapauksessa Järviluoma (1993, 86) havaitsi, ettei tämä aina pidä paikkansa, koska Kolarissa tulojen ja positiivisen suhtautumisen välillä oli hyvin heikko yhteys. Rukalla yhteys oli kuitenkin selvästi näkyvissä.

Kyselyyn vastanneista suurin osa (12/19) vastasi taloutensa saavan tuloja matkailusta. Lisäksi kaksi vastannutta ilmoitti saavansa tuloja satunnaisesti. Myös valtaosa haastateltavien kotitalouksista (10/13) sai tuloja matkailualalta. Haastateltavista neljällä oli oma yritys ja loput olivat töissä matkailualaan liittyvissä yrityksissä, kun taas kyselyyn vastanneista vain kolme oli matkailuyrittäjiä ja loput palkansaajia. Suurin osa tavoitetuista rukalaisista, noin kolme neljännessä, saa tuloja matkailualalta jossain muodossa. Tämä selittää myös heidän positiivista suhtautumistaan matkailuun. Käsittelen aihetta enemmän matkailun vaikutusten yhteydessä.

8.2 Arkielämä matkailukeskuksessa

Arkitoimien sujuvuutta matkailukeskuksessa ja kausivaihteluiden vaikutusta arkeen halusin selvittää, koska ajattelin näiden asioiden olevan yhteydessä ihmisten jokapäiväiseen viihtyvyyteen asuinalueella. Niissä tutkimuksissa, joihin olen tutustunut ei mielestäni ole käsitelty näitä yhteyksiä. Esimerkiksi kausivaihteluita on tutkittu pääasiassa ilmiönä ja esitetty syitä vaihteluihin sekä pohdittu kuinka kausivaihtelua voitaisiin tasata (mm. Honkanen 2001). Haluan kuitenkin itse lähestyä

ongelmaa nimenomaan asukkaiden kannalta. Kyselylomakkeessa arkielämän ja matkailun kausivaihteluiden käsittely jäi vähemmälle, koska yhteistyössä toteutetussa lomakkeessa minun oli joustettava Oulun yliopiston alaisen tutkimusryhmän tavoitteiden mukaan. Haastattelussa käsittelin asiaa laajemmin.

8.2.1 Arkitoimien sujuvuus

Tutkimuksissa on todettu, että matkakohteen ruuhkautuminen vaikuttaa negatiivisesti paikallisväestön suhtautumiseen matkailua kohtaan (Archer & Cooper 1998, 73; Godfrey & Clarce 2000, 24). Esimerkiksi Uudessa Seelannissa Mason ja Cheyne (2000, 391-411) huomasivat erityisesti liikenneongelmien ja melun vaivaavan asukkaita. Kyselyssä arkitoimien sujuvuutta matkailukeskuksessa oli tarkoitus selvittää väittämällä (kysymys 26, väittämä 1). Arkitoimien sujuvuudella tarkoitin matkailijamäärien vaikutuksia arkirutiineihin eli esimerkiksi kaupassakäynnin sujuvuutta ruuhka-aikana. Oletin etukäteen, että asukkaat ovat sitä mieltä, että matkailijat hankaloittavat heidän arkista toimintaansa ainakin jonkin verran.

Vastausten perusteella vaikutti kuitenkin siltä, että väittämä oli ehkä ymmärretty osittain väärin. Moni oli vastannut matkailun vaikuttavan erittäin myönteisesti arkitoimien sujuvuuteen. Ehkä vastaajat olivat tässä yhteydessä ajatelleet enemmänkin matkailun positiivista vaikutusta palvelutarjontaan kuin todelliseen arjen toimintaan. Kolmasosa oli vastannut, ettei matkailu vaikuta arkitoimien sujuvuuteen myönteisesti eikä kielteisesti. Kukaan ei vastannut matkailun vaikuttavan kielteisesti asiaan. Muutama oli jättänyt vastaamatta koko väittämään, ehkä siksi, etteivät he olleet ymmärtäneet, mitä sillä tarkoitettiin. Toisaalta en voi kuitenkaan olla varma siitä, ovatko vastaajat ymmärtäneet väittämän väärin, koska myöskään haastateltavat eivät suuremmalta osin kokeneet matkailun vaikuttavan negatiivisesti arkitoimien sujuvuuteen. Haastattelutilanteessa pystyin kuitenkin tarkentamaan kysymystä, jotta sain varmasti vastauksen oikeaan kysymykseen. Ennakkoletukseni negatiivisesta suhtautumisesta tähän väittämään osuivat mahdollisesti väärään, mutta väärinymmärtämisen epäilyksen vuoksi en mielestäni kuitenkaan voi käsitellä väittämään annettuja vastauksia. Minun olisi siis pitänyt esittää väittämä selkeämmin, jotta olisin saanut vastauksia varmasti oikeaan asiaan.

Haastattelussa matkailun vaikutukset arkielämään muodostivat yhden aihekokonaisuuden, johon kuului muutamia alateemoja, kuten matkailun kausivaihtelu, matkailijamäärät ja kysymys siitä, miksi haastateltava oli valinnut asuinpaikakseen Rukan. Keskustelin haastateltavien kanssa ensimmäiseksi siitä, vaikuttavatko matkailijamäärät heidän arkeensa. Halusin tässä tietää, miten asukkaat kokevat sesonkivaihtelusta johtuvat ruuhkat. Haastatteluissa kävi ilmi, että vain muutama heistä piti ruuhkia ongelmana. Useimpien mielestä ruuhkia ei ollut paljon ja pari haastateltavaa viittasi Etelä-Suomen ruuhkiin todeten, että Rukalla on vielä hyvin tilaa. Kysyin haastateltavilta myös sovittavatko he esimerkiksi kaupassa käyntinsä matkailijaruuhkien mukaan ja menevät kauppaan silloin kun uskovat matkailijoiden olevan rinteessä. Kahta lukuun ottamatta kaikki haastateltavat lähes tulkoon ihmettelivät kysymystäni ja sanoivat, etteivät he koskaan ole edes ajatelleet asiaa tältä kannalta. Kaksi haastateltavaa mainitsi yrittävänsä välttää kauppaan menoa ruuhka-aikoina, esimerkiksi ilta-aikaan, kun laskettelijat tulevat rinteestä kauppaan. Suurin osa asukkaista ei kuitenkaan koe minkäänlaisiksi ongelmaksi hoitaa arkitoimiaan matkailijoiden keskellä.

"No sanoisko näin, että tuota, ei se minun mielestäni niin ruuhkasta oo, ku on nähny pääkaupunkiseudun ruuhkat, nii eihän se liikenne ja ihmismäärä täällä niin iso oo." M61

"Eei, ihan samalla lailla (mennään ruuhka-aikana kauppaan) kun aina on menty, et sekaan vaan." N26

"En miä mieti koskaan semmosia (koska on ruuhkaa). Me käyään (kaupassa) sillo ku se omaan aikatauluun soppii ja sillo mennää. Jos joutuu jonottamaan niin ei se haittaa, sillo jonottaa. Aika vähä siel o tarvinnu jonottaa." M40a

"No kyllä sitä sen verran noin talvisaikaan, että nii, joku tämmönen pääsiäinen tai uuen vuoen seutu, nii koittaa välttää sitä iltaruuhkaa, että rinteestä lähetään ja haetaan ruoat. Nii koittaa keritä ennen sitä käyä kaupassa." M32

Muuten hetkittäiset ruuhkahuiput koetaan kyllä jossain määrin negatiivisina, mutta niiden vuoksi ei omaa elämänrytmiä kuitenkaan juurikaan muuteta. Yksi haastateltavista mainitsi harkitsevansa laskettelemaan menoa kahteen kertaan, jos kyseessä on ruuhka-aika kuten hiihtoloma tai pääsiäinen. Laskettelu ei kuitenkaan kuulu arkitoimiin.

8.2.2 Kausivaihteluiden vaikutus

Kun siirryimme keskustelemaan kausivaihteluista, pyysin haastateltavia pohtimaan kausivaihtelun merkitystä heille itselleen. Ne vastaajat, jotka työskentelivät matkailualalla, pohtivat kausivaihteluita työn ja kiireen kannalta. Talvisesongin aikana ihmiset ovat hyvin kiireisiä ja monet kokevat helpottavana sen, kun sesongin jälkeen tulee kesä ja matkailijamäärät laskevat. Silloin jää enemmän aikaa itselle ja omille harrastuksille sekä perheelle. Matkailualalla työskentelevistä useat kokivat siis kausivaihtelut tavallaan positiiviseksi asiaksi, kunhan toimeentuloa riitti ympäri vuoden. Lähes kaikilla haastateltavilla työtä oli myös kesäsesongin aikana, joten heidän ei tarvinnutkaan olla huolissaan toimeentulosta. Toki haastateltavat toivoivat kesämatkailun lisääntymistä ja kausivaihteluiden vähentymistä yleisellä tasolla, mutta heidän puheistaan voidaan ymmärtää, että he toivoisivat sen tapahtuvan ehkä ennemmin siten, että sesonkihuiput tasaantuisivat niin, että kiireet jakautuisivat pidemmälle aikajaksolle, josta tulisi ”sopivan kiireinen”. Moni vaikuttaa kuitenkin olevan suhteellisen tyytyväinen myös nykyiseen tilanteeseen.

Tässä voidaankin pohtia, onko niin, että kunta, suuremmat yritykset, pätkätyöläiset ja he, jotka eivät ole arjessa tekemisissä matkailun kanssa, toivovat enemmän kesämatkailun lisääntymistä kuin pienet matkailuyrittäjät ja ympärivuotisessa matkailualan työssä olevat palkansaajat? Näyttää olevan niin, että monet pienet yrittäjät ovat tyytyväisiä, kun saavat kesällä hetken hengähtää ennen uutta talvisesonkia. Kesämatkailun elpyminen toisi mahdollisesti alueelle enemmän uusia yrityksiä tai jo olemassa olevat yritykset laajentaisivat toimintaansa, joten yhteiskunnalliselta kannalta matkailu tuottaisi enemmän, mutta yksittäisen yrittäjän kohdalla elämä olisi ehkä kiireisempää kuin nykyään. Eräs perheellinen yrittäjä vastasi kysymykseen kausivaihteluista näin:

”Minä tykkään niistä (kausivaihteluista). Silloin on hiljasta nii o enemmän perheelle aikaa.” M40a

Muutkin pienyrittäjät kokivat hiljaisemmassa ajassa hyviä puolia. Hiljaisempaan aikana voi valmistautua tulevaan kauteen, eikä työ ei ole silloin niin paikalle sitovaa kuten sesonkina on.

"Se on mukavaa vaihtelua, että on välillä hiljasempaa. Silloha ei tartte aatella että joku (matkailija) lähtee ja joku tulee. Kyllä se on seki hiljasesa ajassa hyvä puoliki. Silloha korjataan paikkoja ja tehään suursiivoukset ja... Niin saa kato rauhassa. (...) Et sillaihan sitä pittää olla niinku asemissa aina ku on asiakkaita." N56

"Ku on sesonkiaika niin sillo ollaan ympäri vuorokauden töissä, et ei siinä niinku oo sitä (rauhaa)... ei ehdi nauttia sillon." M50b

Myös monet matkailualalla työskentelevät palkansaajat olivat samaa mieltä yrittäjien kanssa siitä, että kiireiset ja hiljaiset kaudet tasapainottavat toisiansa. Ympäri vuoden kestävää kiirettä ei kukaan kestäisi kauaa. He toivat myös esille sen, että sesonkina ei ehdi harrastamaan, koska silloin tehdään niin paljon töitä.

"Sillo ku on enemmän ihmisiä niin sillo tehään töitä, sitte ku on rauhallisempaa niin joutaa itte juoksemaan tuolla (luonnossa)." M32

"Kun toi on toi talvi ja sesonki takana nii se on niin mahoton henkinen ja fyysinen rääkki että, sitte ku sesonki on ohitte ja ollaan saatu suursiivo tehtyä, sit sitä tulee semmonen aika et sä saat vaan olla. Niin sitä sit vaan on." N47

Jotka eivät työssään suoranaisesti olleet tekemisissä matkailun kanssa kokivat kausivaihtelut negatiivisemmiksi, ja he pohtivat asiaa enemmän koko matkailuelinkeinon kannattavuuden kannalta. Vastaajat esittivät tuttuja yleisiä argumentteja kausiluontoisuuden haitoista ja yhdellä haastateltavalla oli myös monia omia ideoita siitä, kuinka sesonkihuippuja voitaisiin tasata ja kesämatkailua elvyttää. Eräs haastateltava, joka itse ei työskennellyt matkailun parissa, asettui kuitenkin puheissaan myös niiden ihmisten asemaan, jotka olivat matkailualalla ja ymmärsi heitä.

"Mun mielestä huippuja pitäs tolla ohjelmatarjonnalla pyrkiä pikkasen tasaamaan, tai että pitäskö sanoo että huippuja vois olla enemmänkin. (...) Kuusamon omaleimaisuutta pitäs korostaa ja ku aattelee miten trendikästä nyt on kaikki tommonen extreme-juttu, ja luonto ja tämmöset suuri seikkailu-kuviot ja muuta. Niinku lasten näkövinkkelistä joku suuri seikkailu-teema, semmosii tempuratajuttuja ja muuta, niin siin olis mun mielestä paljon enemmän ideaa." N34

8.2.3 Kausivaihtelut ja asukkaiden viihtyvyys

Haastateltavien kanssa oli myös puhetta siitä, kokevatko he asuinalueensa viihtyisämpänä sesonkina vai sesongin ulkopuolella. Ennalta olin ajatellut, että moni kokee Rukan viihtyisämpänä silloin, kun matkailijamäärät eivät ole huipussaan. Osoittautui kuitenkin, että vain kaksi haastateltavaa vastasi viipymättä kokevansa alueen viihtyisämmäksi sesongin ulkopuolella. Molemmat näistä työskentelivät matkailualalla, toinen yrittäjänä ja toinen tarjoilijana. Neljä haastateltavaa koki Rukan mukavammaksi sesonkina. Heistä kolme työskenteli matkailualalla, mikä oli mielestäni aika yllättävää, koska sesonki on kiireistä aikaa. Loput haastateltavista kokivat sekä sesongin että hiljaisemman ajan omalla tavallaan viehättävinä ja juuri niiden vaihtelu toi monen mielestä viihtyvyyttä.

"No en ossaa sanna (koska on viihtyisämpää). Mie oon kylä viihtyny joka päivä yhtä hyvin." N56

"Niin, ei se (sesonki) vaikuta viihtyvyyteen, ne on muut asiat." N38

"No se ei oo kauheen yksiselitteinen juttu (viihtyvyys). Yks asia siinä on nimenomaan tää kausivaihtelu et minkä takia se niinku tietyllä tapaa viehättää asua siellä, et siin on puolensa molemmissa." N34

Kun tiedustelin haastateltavilta mitä nämä viihtyvyystekijät ovat, toistuivat kolmenlaiset vastaukset. Yli puolet haastateltavista oli sitä mieltä, että matkailu tuo Rukalle eloa, mikä on positiivinen asia. Pari haastateltavaa piti kuitenkin myös rauhallisuutta viihtyvyystekijänä kesällä. Muutamat korostivat, että he pitävät nimenomaan elämäntyylisiä Rukalla eli asumisesta pohjoisessa, luonnon helmassa mutta samalla vireässä matkailukeskuksessa.

"Se että o elämää ja ulkomaalaisia ja kaikkia. Sen takia tultiinki asumaan tähän että on naapureita lähellä, et on niinku elämää." M40a

"Minä ainaki henkilökohtasesti tykkään siitä, että täällä on eloa." M50a

"Se rauhallisuus nimenomaan tekee viihtyvyyttä." M50b

"Kyl se on tää ympäristö ja elämäntyyli. Ja se että, täällä on ihmiset niin paljo erilaisempia kun kaupungissa jos sä jollekki meet jotain sanomaan tai hymyilet jollekki nin ihmiset kattoo ei mikähä se tuoki o. Täällä sitä pietään ihan ittestään selvänä asiana." N47

8.2.4 Miksi valita Ruka asuinpaikaksi?

Halusin haastattelussa kysyä tämän ehkä hieman provosoivan kysymyksen, jotta saisin spontaanisti selville hyvät puolet Rukalla asumisesta. Kysymys herätti hilpeyttä monessa haastateltavassa. Asukkaat eivät ehkä itse olleet miettineet tätä kysymystä omalta kohdaltaan tai kyseenalaistaneet omaa asumistaan Rukalla ja siksi heistä tuntui oudolta vastata tähän. Kaikki osasivat kuitenkin nopeasti kertoa, miksi olivat valinneet juuri Rukan asuinpaikakseen. Vastaukset tähän kysymykseen kertovatkin osan asian ytimestä eli siitä, mitä tällä tutkimuksella halutaan selvittää. Miksi joku haluaa asua vuoroin ruuhkaisessa ja vuoroin ”autiossa” matkailukeskuksessa, viikoittain vaihtuvien ”naapureiden” seassa.

Haastateltavat esittivät pääosin kolmen otsikon alle sopivia argumentteja asumisensa syistä. Nämä olivat työ, palvelut ja viihtyminen. Viisi haastateltavaa kertoi asuvansa Rukalla, koska heidän työpaikkansa sijaitsee siellä. Saman verran haastateltavista mainitsi palveluiden läheisyyden tärkeäksi perusteeksi. Lähes kaikki haastateltavat mainitsivat myös seikkoja liittyen viihtyvyyteen, esimerkiksi hyvät harrastusmahdollisuudet ja luonnonläheisyyden. Entisajan kylärakenne, johon kuuluu pieni asuinyhteisö, ja jossa palvelut ovat lähellä vaikuttikin viehättävän monia haastateltavia. Kaksi haastateltavaa (N38, N56) kertoi erääksi syyksi Rukalla asumiseen sen, että he asuivat sukunsa kotitilalla. Eräs haastateltava kertoi asuvansa Rukalla osaksi siksi, että siellä asuu niin vähän alkuperäistä paikallista väestöä. Hänen mukaan ulkopaikkakuntalaisen on helpompi sopeutua Rukalle, koska paikallisten asukkaiden yhteisö ei siellä ole niin vahva. Tässä muutamia vastauksia kysymykseen ”Miksi asutte juuri Rukalla?”:

”Työn takia (.) ja luonnon takia. Työn takia tulin tänne näin ja luonnon taika ehkä jään pitemmäksi aikaa.” M32

”Minä tykkään asuu... Minä en tykkää tommosesta keskusta-asumisesta. Mulla on kaikki harrastukset sitte tässä ihan vieressä ja sitte mulla on lyhyt työmatka.” M50a

”Sen takia kun meillä on työpaikka tossa vieressä. Ihan pelkästään sen takia.” M50b

”No se oli yks peruste se että on semmonen pienoinen asuinalue niinku tämä missä me nyt asutaan, sit kuitenkin että siinä on kauppa lähellä ja koulu, ennenkaikkea koulu ku on kouluikäsiä lapsia.” M40b

Luonteva jatkokysymys tähän väliin koski matkailun mukanaan tuomia palveluita. Halusin tiedustella, kuinka suuri vaikutus palvelutarjonnalla oli asuinpaikan valintaan, eli haluaisivatko haastateltavat asua Rukalla mikäli siellä ei olisi matkailun mukanaan tuomia palveluita. Alun perin tarkoitus oli selvittää lisäpalvelujen eli virkistyspalvelujen käyttöä, mutta haastattelujen edetessä liitin tähän myös peruspalvelujen merkityksen, koska totesin, että oli tärkeää saada tietää virkistyspalvelujen ja peruspalvelujen tärkeyssuhde. Virkistyspalveluilla tarkoitan muun muassa kuntosalia, hierojaa, kampaamoja sekä myös laskettelutoimintaa ja latuverkostoa.

Kuten arvata saattaa, monet asukkaat lähtivät miettimään myös tätä kysymystä kokonaisuuden eli oman työnsä ja toimeentulonsa kautta, vaikka kysymys koskikin pelkästään palveluita. Tosiasia onkin, että ilman matkailua ja matkailun mukanaan tuomia palveluita monella rukalaisella ei olisi työtä. Kolmasosa haastateltavista vastasi, ettei heillä matkailun puuttuessa olisi töitä ja he eivät siksi haluaisi asua Rukalla. Muutama suhtautui kysymykseen optimistisemmin, joskin perusajatus oli sama. He vastasivat haluavansa asua Rukalla, mikäli töitä löytyisi. Noin neljännes haastateltavista vastasi kysymykseen suoraan kieltävästi.

”En varmaankaan asuis täällä ku täällä ei olis varmaankaan töitä sit. Asuisin varmaan jossain muualla. M50a

”Me mahdollisesti asuttais tässä jos jotain töitä olis.” N56

Kolmannesta haastattelusta alkaen pyysin haastateltavia kertomaan, kummat olivat heidän mielestään tärkeämpiä: peruspalvelut vai virkistyspalvelut eli matkailukeskuksen mukanaan tuomat palvelut. Kaksi kolmasosaa, joilta asiaa kysyin oli sitä mieltä, että peruspalvelut, kuten kauppa, posti ja koulu olivat heidän asumisen kannalta erittäin tärkeitä; paljon tärkeämpiä kuin matkailukeskuksen palvelut. Monet kuitenkin käyttävät satunnaisesti virkistyspalveluita kuten kuntosalia ja hierojaa, mutta niitä ei haastateltavien keskuudessa pidetty tärkeinä. He totesivat, että on mukavaa, että niitä on olemassa, mutta ne eivät kuitenkaan olleet vaikuttaneet asuinpaikan valintaan. Muutama haastateltava olisi valmis hakemaan kaikki palvelut Kuusamon keskustasta. Yksi haastateltava kertoi asuvansa Rukalla pelkästään matkailukeskuksen ja luonnon vuoksi ja hakevansa muut palvelut Kuusamon keskustasta (N34).

”Jos ei ois kauppaa ja koulua nii varmaan asuttais kirkolla, lapset vaatis jo asumista kirkolla.” N38

”Mä koen että mulla on täällä kaikki mitä mä tarvitsen ja sillee... Kauppa on tietenki tärkee vaikka on nyt isot Prisma ja muut tuolla kylillä ja paljo käyn siellä joka päivä mut silti mä ostan aina tosta mielelläni, et se on niinku helpompi. No kaupat ja nää (ulkoilumahdollisuudet), ku mä oon ikäni sporttia harrastanu nii mä tykkään näistä paikoista.” M47

”No ei me ehkä noita virkistyspalveluita (tarvita)... Kauppa nyt on semmonen mikä... jos ei olis kauppaa niin en välttämättä (haluaisi asua Rukalla), mut muuten ei oo sillä niiku väliä, et onko laskettelukeskus kuinka lähellä.” N26

”Ei se (virkistyspalvelut) oikeestaan oo syy asua täällä. Näitä pikkumukavia ku on tullu tässä vuosien varrella lissää tänne, että ei ne haittaa ja kyllä niitä joskus joku käyttääki meidän porukasta... mutta ei ne vaikuta siihen asumiseen.” M50b

Koska Ruka on yksi maamme johtavista laskettelukeskuksista oletin, että ihmiset jotka ovat hakeutuneet asumaan sinne käyttäisivät ahkerasti hyväkseen paikan tarjoamia liikuntamahdollisuuksia. Yllätyin kuitenkin, kun selvisi, että vain muutama haastateltava harrasti laskettelua. Latu- tai retkeilyreitiverkoston käytöstä en suoranaisesti kysynyt, mutta muutamissa haastatteluissa tuli esiin, että niitä käytetään suhteellisen aktiivisesti. Lähes kaikki haastateltavat vaikuttivat ”luontoihmisiltä”, jotka viihtyvät Rukalla osaksi juuri paikan luonnonläheisyyden takia. Rukalla ja koko Kuusamossa luonto onkin helposti lähestyttävissä juuri hyvän reitiverkoston johdosta.

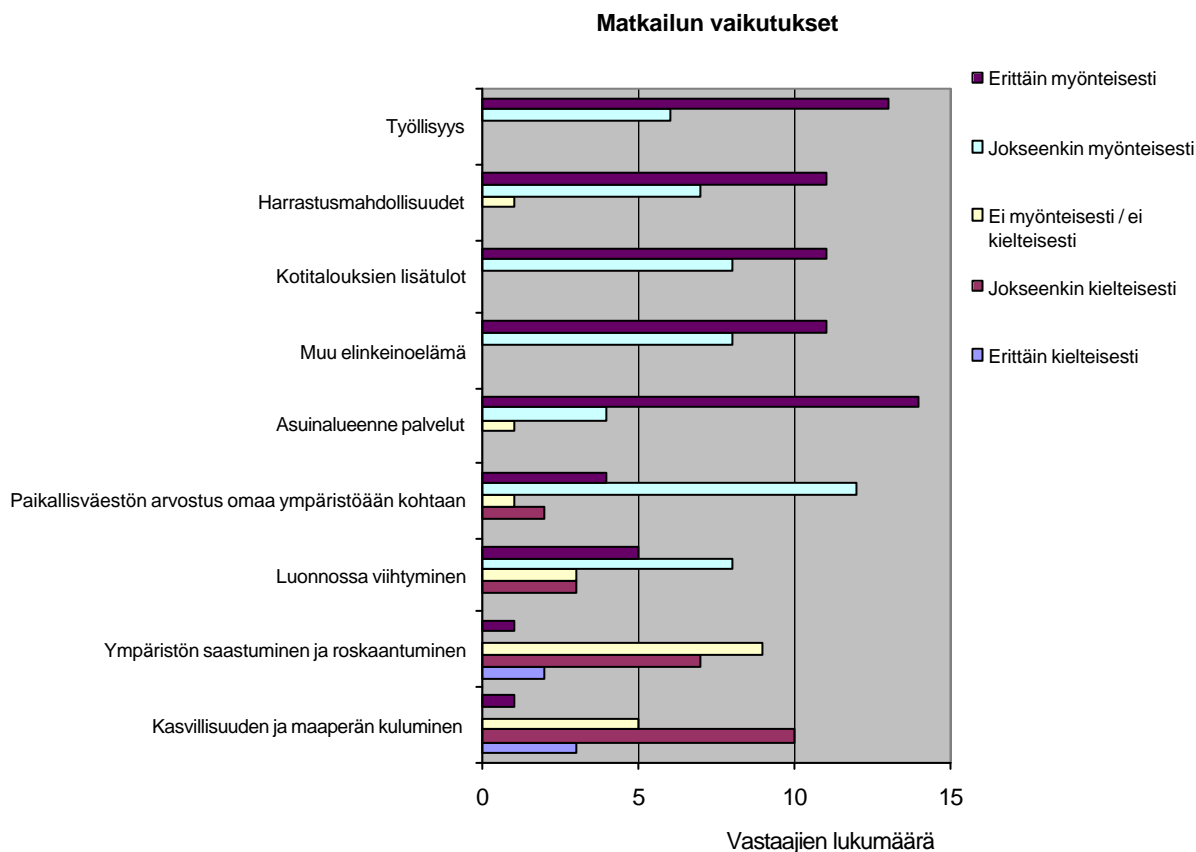
8.3 Matkailun vaikutukset

Selvitettäessä matkailun kestävyyttä, ja erityisesti sosiaalista kestävyyttä, on tärkeää saada tietää, miten alueen asukkaat kokevat matkailun vaikutukset. Sosiaalisia vaikutuksia ei voi mitata muutoin, kuin kysymällä osallisilta eli tässä tapauksessa paikallisilta asukkailta, heidän mielipiteitään asiasta. Seuraavaksi tarkastelen, mitkä ovat kyselyyn ja haastatteluun vastanneiden mukaan tärkeimpiä matkailun mukanaan tuomia vaikutuksia.

Kyselyssä matkailun vaikutuksia selvitettiin usealla kysymyksellä (24, 26, 29, 30) ja muutamalla väittämällä (kysymys 27 väittämät 2, 4, 9). Yleisesti voidaan todeta, että

kyselyyn vastanneet kokevat matkailun positiivisesti, koska kaikki vastaajat olivat sitä mieltä, että matkailusta on Rukalla hyötyä (kysymys 24). Tämä ei kuitenkaan ole täysin yksiselitteistä, koska voihan olla niin, että joku toteaa matkailun olevan hyödyllistä alueelle, mutta kokee sen silti itse epämiellyttävänä. Matkailu tuo kuitenkin mukanaan myös kielteisiä asioita ja pyrin tässä selvittämään, mitkä ovat asukkaiden mukaan matkailun myönteisempiä, ja mitkä kielteisempiä seurauksia (kysymys 26).

Kuten kuvasta 9 käy ilmi kaikki vastaajat kokivat matkailun vaikuttavan myönteisesti työllisyyteen, kotitalouksien lisätuloihin sekä muuhun elinkeinoelämään. Lähes kaikki näkivät matkailun vaikuttavan positiivisesti myös harrastusmahdollisuuksiin ja alueen palveluihin. Matkailu on myös edistänyt monien asukkaiden luonnossa viihtymistä. Tämän voisi olettaa tarkoittavan esimerkiksi sitä, että asukkaiden mielestä luonnossa on mukava liikkua, koska siellä on hoidettuja latuja ja merkittyjä vaellusreittejä. Toisaalta muutama vastaaja oli sitä mieltä, että matkailu on vaikuttanut kielteisesti luonnossa viihtymiseen. Yksi heistä oli kirjoittanut kommentiksi, että luonnossa on nykyään liikaa ihmisiä, mikä vähentää viihtymistä.



Kuva 9. Matkailun vaikutukset kyselyyn vastanneiden mielestä.

Kuva 9 kertoo myös, että puolet kyselyyn vastanneista ovat huolissaan ympäristön tilasta. Puolet vastaajista (9/19) ovat sitä mieltä, että matkailu vaikuttaa kielteisesti ympäristön saastumiseen ja roskaantumiseen. Myös kasvillisuuden ja maaperän kuluminen huolestutti suurta osaa vastaajista (13/19). Nämä luvut ovat huomattavasti suurempia kuin haastateltavien keskuudessa. Yksi vastaaja oli mahdollisesti ymmärtänyt luontoon ja ympäristöön liittyvät väittämät väärin tai vastannut ajattelemattomasti, koska hän oli sitä mieltä, että matkailu vaikuttaa ympäristöön erittäin myönteisesti.

Lomakkeessa oli myös mahdollisuus mainita tärkein myönteinen ja kielteinen vaikutus (kysymykset 29 ja 30). Toiset vastaajat olivat jättäneet kirjoittamatta mitään, mutta monet olivat maininneet useammankin asian molemmissa kohdissa. Ylivoimaisesti tärkeimmäksi myönteiseksi tekijäksi nousi työllisyys. Muita mainittuja olivat matkailutulo, paikallisen elämän vireys ja hyvä palvelutaso. Kielteisistä vaikutuksista selvästi eniten mainintoja tuli luonnon kulumisesta ja roskaantumisesta. Myös melu ja jätekuormitus vaivasi asukkaita. Yksittäisiä kommentteja tuli myös korkeasta hintatasosta, autojen paikoitustilan puutteesta sekä Rukan matkailukeskuksen liiallisesta kasvusta.

Myös haastattelussa matkailun mukanaan tuomina myönteisinä vaikutuksina lähes kaikki vastaajat mainitsivat työllisyyden lisääntymisen ja hyvän palvelutason. Haastattelun osalta voidaan todeta, että kaikki haastateltavat kokivat matkailun myönteiset vaikutukset selkeästi hallitsevammiksi kielteisiin vaikutuksiin verrattuna. Vajaa puolet haastateltavista piti myös matkailutuloa hyvin myönteisenä vaikutuksena. Mainintoja tuli lisäksi siitä, että matkailu lisää alueen vireyttä ja elämää sekä edistää alueen kehitystä.

"No siis kyllä mä pidän kaikista merkittävämpänä sitä että täällä on tollanen kiinnostava kohde niin se vaihtaa verta täällä kaupungissa ja pitää täkäläistä kulttuuria niinku jonku verran virtauksessa. (...) Tuohan se rahaa ja markkaa tänne ihan kummasti. Ja sitte se, et se pitää niinku myös palvelutarjonnan jonkulaisessa kehityksessä." N34 "

"No se nyt on valtava määrä myönteistä, ku se on tuonu valtavasi rahaa! ihan rehellisesti sanottuna nii sehä on valtavasti tuonu työpaikkoja ja sitä kautta rahaa, eihän sitä, joka toisin väittää nii se ei taatusti tiiä yhtään mitään koko asiasta!" M40b

"Työllisyys ja sitte muutenki et kunta on viriä ja tämmönen näin." M40a

Yksi haastateltava painotti myös matkailun kerrannaisvaikutusten merkitystä. Hän muistutti, että paikkakunnalle tullut raha lähtee kiertoon ja synnyttää lisää varallisuutta ja kasvattaen kysyntää. Kerrannaisvaikutusten tärkeys on todettu myös monissa muissa tutkimuksissa (esim. Mathieson & Wall 1982, 64-65; Hall & Page 2002, 142).

"No sehän on sillee, että ku sanotaan että matkailumarkka poikii aina kaks niinku... Ku matkailumarkka tulee niin se pyöräyttää sitte täällä kaks muuta että, sillehän se on hyvä. Se panee niinku muuhunki virtaa."
M47

Eryteisesti ne kymmenen haastateltavaa, joiden kotitalouksien toimeentulo oli sidottu matkailuun perustivat myönteisen suhtautumisensa vahvasti työllisyyteen ja toimeentuloon. He olivat sitä mieltä, että koska matkailu tuo toimeentuloa, joka on ihmiselle tärkeä perusedellytys, kielteiset vaikutukset eivät ole merkittävässä roolissa. Haastateltavien puheista saattoi ymmärtää, että he kokivat, että asioiden välillä on valittava, jolloin toimeentulo painaa vaakakupissa huomattavasti muita asioita enemmän. Tämän ovat huomannet myös Ryan ja Montgomery (1994, 358-369) Iso-Britanniassa sekä Milman ja Pizam (1988, 191-204) Floridassa.

"Kyllä siinä varmaan jottain kielteisiä puoliakki on mutta näinku sitä ajattelee että se leivän tuopi, kyllä se on aika myönteistä! Se on tässä sama ku kaikissa muissaki hommissa että se leipä on kumminki se tärkein. Jos siinä ny välillä on hiuka rauhattomampaa, mutta, toine vaihtoehto o sitte että ois tosiaan täysin kuollu kylä, täälläois muutama eläkeläinen..." M50b

"Joku voi kokee sen (matkailun) eri tavalla, mutta en minä. Minä elän siitä matkailuista niin ei passaa hirveesti käyä alistamaan, sillo pitää vaihtaa hommia." M32

"Eloa ja leipäähän se (matkailu) tuopi." N56

Myönteisiä kulttuurisia vaikutuksia ei kyselyissä eikä haastatteluissa tullut esille. Tutkimuksissa on selvinnyt, että jos paikalliset asukkaat ja matkailijat ovat toistensa kanssa luonnollisesti tekemisissä keskinäinen ymmärrys lisääntyy ja usein oman kulttuurin erityispiirteitä aletaan arvostaa enemmän. Tämä tapahtuu yleensä helpommin, kun matkailu on pienimuotoista. (Mathieson & Wall 1982, 162-164; Hall & Page 2002, 132.) Yhdysvalloissa tehdyn tutkimuksen mukaan paikalliset asukkaat

olivat Coloradossa huomanneet, että matkailu auttoi heitä oppimaan enemmän omasta kulttuuristaan ja jakamaan sen sekä myös säilyttämään kulttuuriaan (Besculides, Lee & McCormick 2002, 303-319). Rukalla tämä näkökulma jäi selvittämättä, koska asiaa ei suoranaisesti kysytty kyselyssä eikä haastattelussa, eivätkä haastateltavat ottaneet sitä esille. Matkailijoiden käyttäytymisen yhteydessä asiaa tosin sivuttiin osittain.

Tiedustelin myös haastateltavilta, mitä kielteistä matkailu on Rukalle tuonut mukanaan. Ennakkoon olin olettanut, että monet tuovat esille luonnon kulumisen tai muita ympäristövaikutuksia sekä mahdollisesti ruuhkat. Yllätyin kuitenkin, kun lähes puolet haastateltavista (6/13) kertoi, ettei matkailulla heidän mielestään ollut mitään kielteisiä vaikutuksia. Kuten myös edellä olleista lainauksista sekä kyselyn tuloksista käy ilmi, monet ovat sitä mieltä, että kaikista tärkeintä on, että matkailu tuo paikkakunnalle työtä. Koska matkailu tarkoittaa toimeentuloa ja vaihtoehtona olisi työttömyys, matkailulla ei ajatella olevan negatiivisia vaikutuksia. Tämä osoittaa sen, minkä myös muun muassa Krippendorf (1987) ja Borg (1997) ovat todenneet: ne asukkaat, jotka kokevat hyötyvänsä matkailusta ovat valmiita hyväksymään matkailun aiheuttamat lieveilmiöt, jos vaan matkailijat ovat tyytyväisiä ja palaavat kohteeseen.

Loput haastateltavat olivat havainneet matkailun negatiivisia vaikutuksia ja he toivat esille muutamia huomaamia asioita. Kuitenkin vain kaksi mainitsi ympäristöön liittyviä negatiivisia vaikutuksia. Pari haastateltavaa mainitsi lisääntyvän huumeidenkäytön. Toinen näistä perusteli huolensa Kuusamon lukoissa tehtyyn tutkimukseen, jossa oli hänen mukaansa todettu, että huomattava osa nuorista oli kokeillut huumeita. Mahdollinen huumeidenkäyttö voidaan liittää moraalikäsitusten muuttumiseen, mikä on kielteinen sosiaalinen vaikutus (Inskeep 1994, 36; Borg 2000). Muutama haastateltava mainitsi myös ruuhkat kielteisenä vaikutuksena, mutta he totesivat niiden kuitenkin olevan osa matkailukeskuksen arkea sesonkina. Jo aiemmin tuli ilmi etteivät ruuhkat haittaa asukkaiden arkea. Yksi haastateltava kertoi, että liikenneasioita ei olla hänen mielestä vielä järjestelty matkailijamäärien vaatimusten mukaan, vaan hän kaipasi lisää kevyenliikenteen väyliä.

"En minä kyllä ajattelen ette ois kielteistä mitään." M40a

"Kielteisiä (vaikutuksia) ei oikeestaan vielä ole. Ei oo vaikuttanu, sanotaan että asuntomurtoja ei oo ollu." M61

"En mä oikeen tiiä (mitään negatiivista). Hyvin tääl on siistinä paikat, niistä huolehitaan, et ei voi ainakaan aatella ympäristöhaittoja, en minä oo ainakaan huomannu. Ehkä se ruuhka joskus välillä keväällä ku on kunnan sesonki, niin tuntuu et ku, jonotat baariin ja jonotat kauppaan ja jonotat postissa. se on ehkä... mut se on sitte normaalia taas. En mä keksi nyt semmosta muuta (negatiivista)." N28

"Kyllähä se (matkailu) kuluttaa niinku luontoa esimerkiks jos aattelee, sillai ekologiselta kannalta aattelee niin onhan se aika kuluttavaa, isot matkailijamäärät tossa, jos vaikka Karhunkierrosta ajattelee. Aika paljo se kuluu se maasto. Sellasta kielteisistä. Ja sitte nää kaikki jäteongelmat mistä on puhuttu, että mökkiläiset ei tiiä oikeen mihin ne roskiansa veis, ja tämmösiä. Mitkä ei niinku suoranaisesti johdu siitä että on matkailijoita vaan siitä ettei no oo hoidettu, ne asiat kuntoon." N26

Kun vertaa kyselyn ja haastattelun kautta saatuja vastauksia voidaan todeta, että huomattavasti suurempi osa kyselyyn vastanneista suhtautui ympäristöön kohdistuviin vaikutuksiin negatiivisesti. Kyselyyn vastanneet ympäristötietoiset asukkaat ovat huolissaan muun muassa maaston kulumisesta ja jätteistä. Kokonaisuudessaan vaikuttaa kuitenkin siltä, että vain osa rukalaisista on huolissaan ympäristöasioista tai ylipäänsä matkailun kielteisistä vaikutuksista.

Järviluoma (1993, 73-74) päätyi tutkimuksessaan hyvin samantapaisiin tuloksiin matkailun vaikutusten osalta Kolarissa. Myös kolarilaisten mukaan matkailun myönteisimmät vaikutukset koskivat selkeästi työllisyyttä ja elintasoja. Kielteisimmät vaikutukset kohdistuivat ympäristöön kuten osa rukalaisistakin ajatteli. Tosin kolarilaisia huolettivat ympäristöasiat enemmän kuin rukalaisia, koska yli puolet heistä oli esittänyt huolensa luonnon saastumisesta.

Matkailun myönteiset vaikutukset näkyvät Rukalla paitsi työpaikkoina ja matkailutulona myös muun muassa kysynnän lisääntymisenä. Tämä kysynnän lisääntyminen merkitsee haja-asutusalueiden matkailukeskusten palvelurakenteelle sitä, että esimerkiksi peruspalvelut pysyvät kannattavina matkailijoiden myötä (Aho 1997, 116-117; Hall & Page 2002, 132). Myös harrastusmahdollisuudet ovat matkailun vuoksi paikallisasukkaille monipuolisemmat. Rukalla ei todennäköisesti olisi postia eikä palolaitosta saati kuntosalia tai hierojaa ilman matkailua.

Rukan asukkaat tuntuvat pitävän matkailua erittäin myönteisenä asiana paitsi omalle asuinalueelleen myös koko Kuusamon kaupungille. Kyselyssä asiaa selvitettiin väittämällä: ”Matkailun ansiosta Kuusamo on menestyvä kaupunki” (kysymys 27, väittäjä 2). Täysin samaa mieltä väittäjän kanssa oli 14 vastaajaa ja loput viisi olivat jokseenkin samaa mieltä. Haastattelussa en kysynyt asiaa kaikilta, mutta se tuli puheeksi kymmenessä haastattelussa ja kaikki nämä olivat ehdottomasti sitä mieltä, että Ruka on Kuusamon matkailun ja ehkä jopa koko kaupungin elinkeinoelämän veturi. Muilla alueilla nähtiin pääasiassa mahdollisuuksia luontomatkailulle, esimerkiksi vaellus- ja koskenlaskureittien muodossa.

”Sanotaanko et jos Rukaa ei ois nii Kuusamo ei ois yhtää mittää. Siis kuntatasolla ja samaten yksilötasolla, oli sitte tekemisissä matkailun kans tai ei.” M40a

”No sehän (matkailu) elättää tämän koko alueen ja pitää Kuusamonki pystyssä! Jos tätä Rukaa ei olis ja näitä systeemeitä nii täähä ois ihan tuppukylä niinku Sallat ja Suomussalmet, et pari lyhtytolppaa on ja kaikki on kurjaa ja sillee. Täähän on tän alueen, niinku aluekeskus muotoutunu koko tästä Kuusamosta Rukan takia.” M47

Kolaria koskevassa tutkimuksessa Järviluoma (1993, 74) selvitti asukkaiden mielipiteitä koko kunnan alueelta ja osa heistä oli sitä mieltä, että kunta panostaa liikaa matkailuun ja Ylläksen alueeseen, jolloin kunnan muut osat ja elinkeinotoiminnan osa-alueet jäävät liian vähälle. Rukan osalta tätä asetelmaa ei selvitetty, koska kaupungin muissa osissa asuvien mielipiteitä ei kysytty. Joissain haastatteluissa kuitenkin tuli puheeksi, että kuusamolaiset yleisesti saattavat olla sitä mieltä että kaupunki satsaa liikaa Rukaan. Tässä yhteydessä eräs haastateltava kuitenkin muistutti, että Rukan vetovoima hyödyttää koko aluetta laajemmin, eikä pelkästään Rukaa.

Kaikki tavoitetut rukalaiset olivat siis sitä mieltä, että matkailun myönteiset vaikutukset ovat alueella selvästi hallitsemampia, vaikka myös kielteisiä vaikutuksia on huomattu. Matkailu edistää työllisyyden ja palvelutarjonnan kautta asukkaiden elintasoja, joka on eräs sosiaalisesti kestävä matkailun kriteereistä (Sievänen 1998, 62). Ihmiset vetoavat matkailun merkitykseen koko paikkakunnan olemassaolon kannalta, koska ilman matkailua Ruka olisi hiljainen kylä ja Kuusamo yksi pohjoisen kunta muiden joukossa. Ehkä ihmiset tämän uhkakuvan takia mieluummin joustavat omista periaatteistaan, jotta Kuusamo ei kokisi naapurikuntien kohtaloa. Näin ollen

matkailun kielteisiä vaikutuksia kestettäisiin todennäköisesti hyvin, mutta tällä hetkellä enemmistö ei koe, että niitä olisi edes olemassa. Rukan tapauksessa voidaan siis todeta, että paikalliset asukkaat hyötyvät matkailusta ja eivät koe matkailun haittavaikutuksia häiritseviksi, joten tältä osin voidaan puhua sosiaalisesti kestävästä matkailusta paikallisväestön kannalta. Koska asukkaiden asenteet ovat hyvin positiivisia voidaan myös todeta, että alueen sosiaalista kantokykyä ei olla ylitetty, vaan toiminta on ainakin tällä hetkellä asukkaiden mukaan toivotuissa rajoissa.

8.4 Matkailun tulevaisuus

Halusin selvittää Rukan asukkaiden ajatuksia matkailun tulevaisuudesta, jotta tietäisin, näkevätkö he matkailulla tulevaisuuden ja minkälaisen. Eräs kestävä matkailun keskeisistä teemoista on pitkäjänteinen suunnittelu ja siinä on myös tärkeänä osana asukkaiden oma panos ja usko tulevaisuuteen. Kyselyssä ja haastattelussa asiaa on käsitelty hieman eri kysymysten kautta, mutta pyrin luomaan kokonaiskuvan siitä, miten asukkaat suhtautuvat matkailun tulevaisuuteen.

Kyselyssä asukkaiden kantaa selvitettiin ensin väittämällä, joka koski sitä, kuinka tärkeänä rukaiiset pitävät matkailun kehittämistä tulevaisuuden kannalta (kysymys 27, väittämä 10). Ennakkoon tuntui selvältä, että asukkaat ovat tältä osin samaa mieltä väittämän kanssa eli, että matkailun kehittäminen on hyvin tärkeää. Oletukseni osoittautui paikkansa pitäväksi, kun muutama vastaaja oli väittämän kanssa jokseenkin samaa mieltä ja loput olivatkin täysin samaa mieltä. Rukaiiset pitävät matkailua merkitystä tärkeänä alueelleen ja he toivovat matkailun kehittämistä, jotta Ruka myös tulevaisuudessa olisi menestyvä kohde.

Kysymyksellä, joka koski matkailijamääriä haluttiin tietää, miten asukkaat suhtautuvat matkailijavolyymiin sekä omalla asuinalueellaan että Kuusamossa yleensä. Erittäin myönteinen suhtautuminen matkailuun ja matkailun tuomaan toimeentuloon näkyy myös tämän kysymyksen kohdalla, koska lähes kaikki (15/19) vastaajat lisäisivät matkailijamääriä sekä Kuusamossa että Rukalla. Muutamat eivät enää toivoisi matkailijamäärien nousevan joko koko kaupungissa tai Rukalla. Koska kysymyksessä ei pyydetty perusteluja voin vain arvella vastaajien ajatuksia.

Todennäköisesti perustelut määrien kasvulle ovat samansuuntaisia kuin haastateltujen osalta.

Keskustelin haastateltavien kanssa sekä Rukan matkailijamäärien tulevaisuudesta että heidän henkilökohtaisesta tulevaisuudestaan. Kysyin heiltä ensin, mitä mieltä he olivat Rukan tämänhetkisistä matkailijamääristä, ja kuinka he toisaalta luulevat ja toisaalta toivovat niiden kehittyvän. Tämä vastaa kyselyssä esitettyä kysymystä siitä, miten asukkaat toivovat matkailijamäärien kehittyvän. Yhtä lukuun ottamatta kaikki haastateltavat luulivat ja toivoivat Rukan matkailijamäärien kasvavan. He painottivat että kasvulle on aina tilaa ja että se tuo lisää työpaikkoja sekä varallisuutta. Vain yksi haastateltava (N26) oli siis sitä mieltä, että matkailijamäärät ovat nykyisellään sopivia, ja että kasvu tulee jossain vaiheessa todennäköisesti tasaantumaan.

Oletin etukäteen, että suurempi osa asukkaista olisi sitä mieltä, että Rukalla matkailijamäärät ovat jo niin korkeita, etteivät he toivoisi niiden nousevan. Sen sijaan uskoin kaikkien toivovan lisää matkailijoita Kuusamoon. Vaikuttaa kuitenkin siltä, että ylivoimainen enemmistö sekä kyselyyn että haastatteluun osallistuneista asukkaista toivoisi matkailun kasvavan ”lähes rajattomasti”, jotta alueelle tulisi lisää matkailutuloa. Rajaton kasvu ei kuitenkaan ole kestävän matkailun periaatteiden mukaisesti toivottavaa.

Haastateltavat kertoivat henkilökohtaisista tulevaisuudensuunnitelmistaan sen verran, että heistä lähes kaikki (11/13) haluaisivat asua Rukalla myös tulevaisuudessa ja vain kaksi oli halukasta muuttamaan pois. Tämä tarkoittaa sitä, että rukalaiset viihtyvät asuinalueellaan hyvin ja matkailu on sosiaalisesti kestävää myös tältä osin. Kaksi haastateltavaa, jotka harkitsivat poismuuttoa, halusivat lähteä viettämään eläkepäiviään muualle. Keskustelimme myös siitä, olisivatko matkailijat syynä mahdolliseen poismuuttoon. Tähän haastateltavat vastasivat kieltävästi, perustellen muuttoaan henkilökohtaisilla syillä.

Kysyin myös toivoisivatko haastateltavat, että heidän lapsensa tulevaisuudessa saisivat elantonsa matkailualalta. Tässä vastaukset hajaantuivat ehkä hieman yllättävällä tavalla, koska vain kolme haastateltavaa vastasi toivovansa lapsilleen matkailualan työtä. Viisi vastasi kysymykseen kieltävästi ja toiset viisi eivät osanneet sanoa, koska heillä ei ollut lapsia tai lapset olivat vielä pieniä. Yksi niistä, jotka

toivoivat lastensa saavan elannon matkailusta toivoi yritykselleen jatkajaa ja kaksi muuta pitivät alaa muuten sopivina lapsilleen. Matkailuala on kuitenkin henkisesti raskas muun muassa kausiluontoisuuden takia ja siksi jotkut haastateltavat eivät toivoneet lastensa jäävän alalle.

No tottakai, toivottavaa tietysti (että lapset jatkaisivat matkailualalla), ettei tartte kaikkia hävittää vieraille.” N56

”No mä sano et en mä toivo mutta ei sitä koskaan tiiä. Siin on, ainaki yrittäjänä ollessa nii... leivän saa helpomminki muualta!” M50b

”En toivo. Se on hirveen kuluttavaa työtä. Just sen takia et on ne sesongit, niin sillon kun työtä on niin sitä on ympäri kellon ja sitte ku on hiljaseempaa niin tahtoo olla ettei sitä palkkaakaan saa. Toivosin et löytäis leipänsä jostain helpommalla.” N26

8.5 Asukkaiden osallistumismahdollisuudet

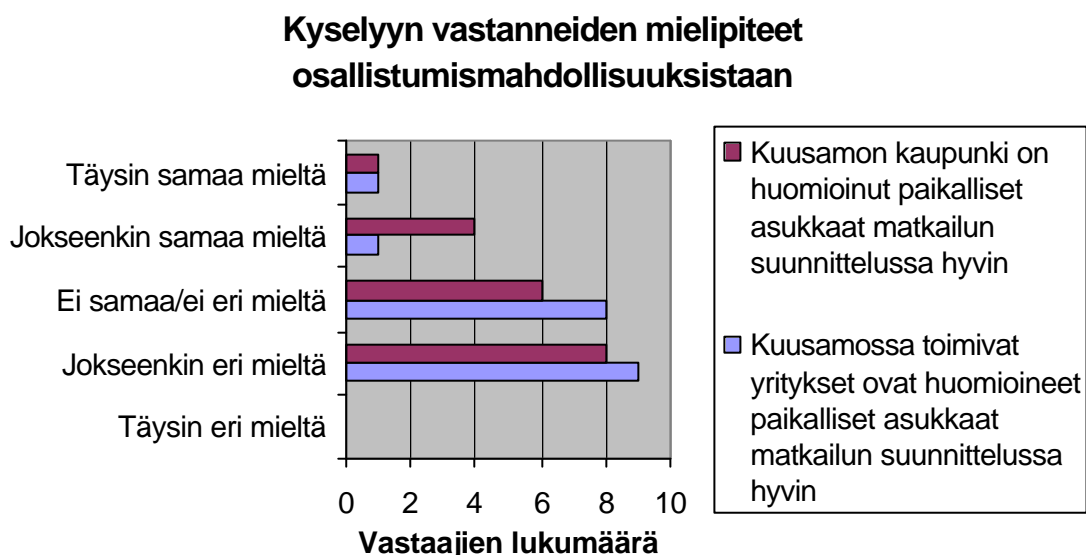
Paikallisyhteisön osallistumismahdollisuuksien järjestäminen ja kommunikaatio matkailuun liittyvien tahojen välillä ovat asioita, jotka kuuluvat sosiaalisesti kestävän matkailun periaatteisiin. Sidosryhmien eli tässä tapauksessa paikallisten asukkaiden huomioiminen matkailun kehittämisessä on eräs kestävän suunnittelun keskeisimpiä teemoja. (Long 1993, 203-208; Hamzah 1997, 213-214.) Yksi tutkimuksen osa-alueista koskee siis asukkaiden mahdollisuuksia vaikuttaa matkailun kehittämiseen ja suunnitteluun. Selvitin kyselyn ja haastattelun avulla, millaisina rukalaiset ovat kokeneet osallistumismahdollisuutensa ja tiedustelin myös heidän halukkuuttaan osallistua matkailun suunnitteluun tulevaisuudessa.

Kyselylomakkeessa selvitettiin kahdella väittämällä, kuinka Kuusamon kaupunki ja Kuusamossa toimivat yritykset ovat asukkaiden mielestä huomioineet heidät (kysymys 27, väittämät 6 ja 7). Lisäksi kysyttiin osittain avoimilla kysymyksillä, miten asukkaat olivat saaneet vaikuttaa matkailun kehittämiseen ja olisivatko he halunneet vaikuttaa matkailun kehitykseen enemmän (kysymykset 31 ja 32). Haastattelussa käsittelin aihetta lähes samojen kysymysten kautta. Minulla ei ollut tarkempia ennako-oletuksia Kuusamon kaupungin ja yritysten toiminnasta, koska en ollut tietoinen siitä, miten asiat on Rukalla hoidettu. Perusolettamus kuitenkin oli, että koska asukkaiden osallistuminen on tullut vasta viime vuosina tärkeäksi

puheenaiheeksi sitä ei olla aiemmin juurikaan otettu huomioon. Oletin kuitenkin, että asukkaiden puolelta kiinnostus osallistua alueensa kehittämiseen olisi korkea.

8.5.1 Kuusamon kaupungin ja Rukakeskuksen rooli

Kuten kuvasta 10 näkyy suuri osa kyselylomakkeeseen vastanneista oli epävarmoja (ei samaa/ei eri mieltä) siitä olivatko Kuusamon kaupunki tai Kuusamossa toimivat yritykset huomioineet paikallisia asukkaita matkailun suunnittelussa. Vielä useampi oli kuitenkin jokseenkin samaa mieltä siitä, että kaupunki ja yritykset ovat huomioineet asukkaat hyvin. Muutamat eivät olleet tyytyväisiä kaupungin ja yritysten toimintaan tämän kysymyksen kohdalla, mutta selvästi suurempi osa vastaajista oli kuitenkin tyytyväisiä kaupungin toimintaan.



Kuva 10. Kyselyyn vastanneiden mielipiteet osallistumismahdollisuuksistaan.

Haastattelussa tiedustelin myös samaa asiaa sillä erolla, että mainitsin yrityksenä Rukakeskuksen, koska se on yhdessä RukaSkin kanssa alueen suuri vaikuttaja. Nämä muodostavat yhdessä Rukayhtiöt. Enemmistö haastateltavista oli sitä mieltä, ettei kaupunki eikä Rukakeskus ole huomioinut asukkaita matkailun kehittämisessä. Kolmen haastateltavan mielestä kaupunki ja neljän mielestä Rukakeskus oli ottanut asukkaiden mielipiteet huomioon. Muutamat eivät osanneet sanoa kantaansa. Monilla haastateltavilla oli yleisesti kielteinen kanta kaupunkia kohtaan, koska heidän mielestään kaupunki on aiemmin pikemminkin jarruttanut Rukan kehitystä kuin tukenut sitä.

Asiat ovat kuitenkin haastateltavien mukaan viime aikoina muuttuneet positiivisempaan suuntaan. Muutamien yrittäjien mielestä yhteiselo Rukayhtiöiden kanssa on toiminut moitteettomasti, kun taas toiset yrittäjät olivat sitä mieltä, että Rukayhtiöt hallitsee liikaa koko alueen toimintaa. Hyvillään Rukakeskuksen toiminnasta oli muutama Talvijärven rannalla Salmilammin kylässä toimiva majoitusyrittäjä. Heistä eräs kiitteli erityisesti Talvijärven hissiä, joka mahdollistaa matkailijoiden helpon pääsyn rinteeseen suoraan järven toisella puolen sijaitsevista majoituspaikoista.

"No sanotaan näin että asukkaita ei ole kyllä tarpeeksi kuultu näissä asioissa." M61

"Eei, ei oo kysytty (kaupungin tai Rukakeskuksen taholta). Ehkä oisivat voineet. Mutta ei mun mielestä, et ei se mun elämää sillee... Jos me ruetaan kaikilta kysymään mielipiteitä nii se taas herättää sitä, että miks multa ei kysytty, et mä olisin ollu taas sitä mieltä. Et siitä tulee sitte semmonen soppa, että ei niistä kannata kaikkia kyselyjä tehäkää. En nää sitä kovin tärkeenä asiana." M40b

"Minulla on kyllä kuntaa kohtaan aika negatiivinen kanta, että kunta yleensä o... ainki aikasempina vuosina nii, paikallisille heitti kapuloita rattaisiin ja joka tuli rahan kanssa kauempaa ni sille oli ovet auki. Mutta se on muuttunu kyllä se asenne siitä mitä se oli sillo aikonaan." M50b

"Niinku kato vanha kauppiaski sanoo et tuommose ison (Rukakeskuksen) vierellä o pienemmänki hyvä olla." N56

Voidaan siis todeta, että asukkaiden vaikutusmahdollisuuksista jää aika epämääräinen kuva. Vastaukset jakautuvat aika tasan kolmen vaihtoehdon välille eli asukkaat kokevat joko saaneensa vaikuttaa tai ei, tai he eivät osaa sanoa kantaansa. Tältä osin voidaan joka tapauksessa todeta, ettei osallistumisasiota olla hoidettu sosiaalisesti kestävä matkailun periaatteiden mukaan, koska suuri osa asukkaista kokee, ettei heitä olla huomioitu mitenkään. Sekä Inskeep (1994, 8-9) että Borg (1997, 47-48) muistuttavat tämän asian tärkeyttä, koska osallistumisen kautta asukkaat saavat vaikuttaa heille tärkeisiin asioihin ja ottamalla asukkaiden kannanotot huomioon ehkäistään ristiriitojen syntymistä.

8.5.2 Miten asukkaat ovat saaneet osallistua?

Sekä kyselyssä että haastattelussa tiedusteltiin myös, miten asukkaat olivat saaneet vaikuttaa matkailun kehittämiseen. Monet eivät osanneet vastata tähän mitään; useiden kohdalla siitä syystä, etteivät he kokeneet saaneensa vaikuttaa millään lailla. Koska asiaa kysyttiin kyselylomakkeessa avoimella kysymyksellä monet olivat oletettavasti tästäkin syystä jättäneet vastaamatta. Muutamat haastateltavista ja kyselylomakkeeseen vastanneista kertoivat saaneensa vaikuttaa oman työnsä kautta, mutta eivät yksityishenkilöinä. Toiset mainitsivat vaikuttaneensa kyselyiden kautta. Yksittäisiä mainintoja tuli myös asukkailta, jotka olivat vaikuttaneet muun muassa kunnanvaltuutettuihin, liikenteen järjestämiseen, luonto-ohjelmiin tai henkilökohtaisella tasolla päättäjiin. Asukkaiden kommentit olivat siis hyvin erilaisia ja kokemukset vaikuttamismahdollisuuksien riittävydestä vaihtelivat.

”Kysytään paljo multaki, nää just Rukakeskuksen omistajat ja muut kyselee aina että mikä on meininki tuolla rakentamispuolella. Ja on niinku puhuttu että mitä pitäis tehdä.” M47

”En mä usko että paikallisväestöllä on kauheesti sanottavaa. Täällä kuitenkin suurin osa tuntuu ajattelevan että tekkää mitä tykkäätte kun kerran tiiätte mitä pittää tehdä.” N26

”Eiköhän ne oo isommissa käsissä nämä suunnitelmat.” N38

8.5.3 Asukkaiden halukkuus vaikuttaa matkailun kehittämiseen

Pohdittaessa paikallisyhteisön osallistumista matkailun suunnitteluun ja kehittämiseen on tärkeää tietää, onko asukkailla halukkuutta osallistua. Tiedustelinkin lopuksi, kuinka innokkaita asukkaat olisivat vaikuttamaan tai osallistumaan matkailun suunnitteluun mikäli mahdollisuuksia lisättäisiin. Kysyin myös, miten he haluaisivat vaikuttaa. Kuten jo edellä mainitsin, oletin tämän aiheen kohdalla, että monet olisivat kiinnostuneita osallistumaan. Osallistumismahdollisuuksia on käytännössä kuitenkin aika hankala järjestää demokraattisesti ja niiden merkitys voi jäädä vähäiseksi. Tähän viittasivat myös muutamat haastateltavat, jotka muuten olisivat kiinnostuneita vaikuttamaan. Sosiaalisesti kestävä matkailun periaatteiden mukaan asukkaille tulisi kuitenkin antaa mahdollisuus osallistua ja heidän mielipiteillään tulisi olla todellinen merkitys.

Asia oli muotoiltu kyselyssä ja haastattelussa hieman eri tavoin. Kyselylomakkeessa kysyttiin, olisivatko asukkaat halunneet vaikuttaa enemmän asuinalueensa matkailun kehitykseen (kysymys 31), kun taas haastattelussa käsittelin asiaa tulevaisuuden kannalta ja kysyin, haluaisivatko he osallistua suunnitteluun enemmän mikäli siihen järjestettäisiin mahdollisuus. Kyselyyn vastanneista yli puolet (10/19) on ilmeisesti tyytyväisiä Rukan kehitykseen, koska he eivät olisi halunneet vaikuttaa nykyistä enemmän. Kaksi oli jättänyt kokonaan vastaamatta kysymykseen. Seitsemän vastaajaa puolestaan olisi halunnut osallistua suunnitteluun enemmän. Jatkokysymyksellä selvitin, miten he olisivat halunneet vaikuttaa ja tähän tuli monenlaisia vastauksia. Muutama vastaajaa toivoi suunnitteluun erilaisia arvoja, kuten luonnonläheisyyttä ja pienten yritysten huomioon ottamista. Muutama oli jättänyt vastaamatta tähän hankalaan kysymykseen ja yksi tiivistä asian näiden muidenkin puolesta sanoilla ”siinäpä se” eli on vaikeaa tietää, miten vaikutusmahdollisuuksia käytännössä voisi järjestää. Tällä kysymyksellä ei kuitenkaan saatu selville vastaajien aktiivisuutta osallistua matkailun kehittämiseen tulevaisuudessa, mikäli osallistumismahdollisuuksia järjestettäisiin.

Haastateltavista selkeä enemmistö (10/13), vastasi olevansa kiinnostunut osallistumaan enemmän mikäli mahdollisuuksia järjestettäisiin. Muutama suhtautui kuitenkin epäilevästi siihen, miten osallistumismahdollisuuksia voitaisiin järjestää. Lisäksi monien vastauksissa oli huomattavissa epäilyt, ettei heidän mielipiteillään kuitenkaan olisi todellista merkitystä. Kaksi haastateltavaa ei haluaisi osallistua, koska he kokivat olevansa jo siinä iässä, että nuoremmat ja innokkaammat saisivat mieluummin tuoda ideoitansa esille. Eräs haastateltava toi myös esille sen, että jos liian moni pääsee osallistumaan ei päätöksenteosta tule mitään eli hänen mukaansa tietyistä asioista päättäminen tulisi jättää viranomaisille. Kyselyn ja haastattelun erilaiset vastausjakaumat selittyvät ehkä sillä, että haastattelutilanteessa haastateltavat ajattelevat, että heidän kuuluisi vaikuttaa kiinnostuneilta osallistumaan kun taas kyselyssä uskalletaan mahdollisesti olla rehellisempiä.

”Kyllä uskon ja uskon vielä naapureidenkin puolesta että kaikki osallistuis, tottakai jos saavat kehitykseen vaikuttaa.” M61

”En mä tiedä onko niillä mitään merkitystä (osallistumistilaisuuksilla). Se keskustelu voi olla semmonen että päivän päästä siitä ei kukaan muista mitään. Mutta jos tämmösiä mahollisuuksia olis enemmän niin kyllä

varmasti voisin osallistua. Vois ainaki kokeilla että onko sillä merkitystä, sittehan sen näkis.” M40a

Osallistumismahdollisuuksien järjestäminen ja onnistunut vuoropuhelu eri tahojen välillä onkin kestäväälle matkailusuunnittelulle haasteellinen tehtävä. Osalla ihmisistä on uskoa siihen, että osallistuminen kannattaa ja sillä on merkitystä, mutta toiset ajattelevat osallistumisen olevan vain muodollista ja päätöksenteon kannalta merkityksetöntä. Kuten myös Inskeep (1994, 8-9) ja Borg (1997, 47-48) toteavat, olisi tärkeää järjestää osallistuminen niin, että asukkaat kokevat, että heillä on todellisia vaikuttamismahdollisuuksia.

9 PÄÄTELMIÄ JA POHDINTAA

Tutkimuksen tärkein kysymys oli selvittää onko matkailu Rukalla sosiaalisesti kestävä. Tutkimuksen perusteella matkailun voidaan sanoa olevan Rukalla pääosin sosiaalisesti kestävällä pohjalla paikallisväestön näkökulmasta. Matkailun vaikutukset ovat pääasiassa myönteisiä ja asukkaat viihtyvät asuinalueellaan. Ainoa heikompi kohta sosiaalisen kestävyuden näkökulmasta on asukkaiden osallistumisen järjestäminen.

Tutkimuksen tavoitteena oli myös selvittää, miten paikalliset asukkaat suhtautuvat matkailuun Rukalla ja miten he kokevat matkailun vaikutukset. Tutkimus osoittaa, että rukalaiset suhtautuvat matkailuun positiivisesti. Positiivinen suhtautuminen koskee sekä koko Kuusamon kaupunkiin että Rukalle suuntautuvaa matkailua. Taulukossa 1 esitettyjen matkailun vaikutusten osalta voidaan todeta, että Rukalla on nähtävissä sekä myönteisiä että kielteisiä vaikutuksia, mutta myönteiset vaikutukset ovat asukkaiden mukaan merkittävämpiä. Asukkaiden mielestä erityisesti positiiviset taloudelliset vaikutukset ovat merkittäviä, joista tärkeimpiä ovat työllisyys ja matkailutulo.

Kielteiset taloudelliset vaikutukset eivät olleet asukkaiden mielestä kovin merkittäviä ja jopa kausivaihtelut koettiin joiltain osin positiivisiksi, koska matalasesonki antoi aikaa keskittyä muuhun kuin työhön. Kielteiset ekologiset vaikutukset eivät myöskään näytä huolestuttavan rukalaisia merkittävästi, vaikka osa toikin esille luonnon

kulumisen ja saastumisen ongelman. Lähes kaikki niistä, joiden mielestä matkailu aiheuttaa kielteisiä ekologisia vaikutuksia olivat kyselyyn vastanneita. Voidaankin olettaa, että ne rukalaiset, jotka ovat huolissaan luonnosta ja ympäristöstä, olivat aktiivisempia vastaamaan kyselyyn. Näin he ovat ehkä toivoneet voivansa vaikuttaa ja tuoda huolensa esille. Kokonaisuudessa he eivät kuitenkaan näytä edustavan kovin suurta ryhmää, mikä on mielestäni hieman huolestuttavaa ajatellen tulevaisuutta. Ekologisesti kestävään matkailuun tähtääminen on erittäin tärkeä kehityssuunta, jotta ei ajauduta tilanteeseen, että matkailu tuhoaa omaa perustaansa.

Myös sosiaaliset vaikutukset ovat Rukalla olleet pääasiassa positiivisia, koska matkailijoiden vierailu alueella on asukkaille pääasiassa myönteinen kokemus. Asukkaat suhtautuvat matkailijoihin positiivisesti, eivätkä koe heidän käyttäytymistään häiritsevänä. Myös palvelutarjonta on alueella hyvä ja se pysyy yllä matkailijoiden tuoman kysynnän lisän avulla. Näin sekä peruspalvelut että erityispalvelut hyödyttävät paikallisväestöä. Jonkin verran asukkaat olivat havainneet kielteisiä sosiaalisia vaikutuksia, kuten ruuhkautumista ja mahdollisia huume-epäilyjä, mutta ne eivät olleet keskeisessä roolissa. Lähes kaikki haastatellut asukkaat haluavat asua Rukalla myös vanhempana mahdollisesti eläkkeelle jäätyään. Kokonaisuudessa vaikuttaakin siltä, että rukalaiset eivät koe matkailun aiheuttavan merkittävästi kielteisiä vaikutuksia, joten alueen sosiaalisen kantokyvyn raja ei ole vielä lähellä. Suurin osa rukalaisista hyötyy matkailusta ja tämän vuoksi he myös pitävät matkailua kokonaisuudessaan hyvänä asiana. Tässä yhteydessä on kuitenkin aikallaan pohtia sitä, ovatko asukkaat valmiita uhrauksiin, koska tietävät, että ilman matkailua heidänkin alue voisi olla hiljainen syrjäkylä.

Tärkeä osa sosiaalisesti kestävästä matkailusta on myös paikallisten asukkaiden mahdollisuudet osallistua matkailun suunnitteluun ja kehittämiseen. Tältä osin asiat eivät ole Rukalla vielä kestävyuden periaatteiden mukaisia, koska monet kokevat etteivät he ole saaneet vaikuttaa tarpeeksi. Voidaan kuitenkin myös todeta, ettei kaikilla ole kiinnostusta tai tarvetta osallistua nykyistä enempää, joten heidän mukaansa asiat ovat hyvin tälläkin hetkellä.

Vertailtaessa Rukalaisten asenteita luvussa 5.3 esittelemiini asennoitumismalleihin huomataan, että mikään paikallisväestön asennoitumista kuvaavista teorioista tai

malleista ei sovellu suoraan Rukan tapaukseen. Mallit ovat aina yksinkertaistuksia, eikä yhdessä mallissa oteta huomioon kaikkia asioita. Krippendorfin (1987, 46-49) malli, jossa paikallisten asukkaiden suhtautuminen riippuu siitä, mihin ammatilliseen ryhmään he kuuluvat, on kuitenkin hyvin suuntaa antava. Lisäksi perheenjäsenten kytkennät matkailuun vaikuttavat asenteisiin myös Rukalla. Tämän lisäksi Apin (1990, 610-616) mallilla, jonka mukaan asukkaat punnitsevat hyötyjä ja haittoja ja perustavat kantansa sen mukaan, voidaan selittää rukalaisten asenteita. Butlerin (1975, 85-90) malli (kuva 1) ei Rukan osalta toimi, koska alueelta ei ainakaan tässä tutkimuksessa löytynyt ollenkaan negatiivisesti suhtautuvaa väestönosaa.

Käyttämäni menetelmät, kysely ja haastattelu, sopivat mielestäni hyvin tämänlaisen tutkimusongelman selvittämiseen. Tuloksia tarkastellessa täytyy kuitenkin muistaa, että tutkimusmenetelmien valinta ja käyttö vaikuttavat lähes aina tutkimuksen lopputulokseen. Kyselyllä rajoitetaan vastaajien valinnanvapautta tai vastaustilaa, mutta voidaan samalla myös antaa lisää vaihtoehtoja, joita ei vastaajalle ehkä olisi tullut mieleen, mikäli niitä ei olisi ehdotettu. Haastattelussa taas haastateltavan oman ajattelun varaan jää enemmän. Kyselyssä vastaaja voi pohtia vastauksiaan rauhassa kotona, mutta haastattelutilanne on monelle sen verran jännittävä, ettei kaikkea mitä haluaisi sanoa tulekaan ajatelleeksi.

Menetelmien välinen ero näkyi erityisesti käsiteltäessä matkailun vaikutuksia. Kyselyssä, jossa oli esitetty valmiit vaihtoehdot mahdollisille vaikutuksille, suuri osa vastaajista toi esille huolensa ympäristön tilasta, mutta vain kahdessa haastattelussa ympäristöön liittyvät kielteiset vaikutukset tulivat puheeksi. Vastausten erovaisuuteen voi toki olla muitakin syitä, kuin valmiiden vaihtoehtojen puute tai jännitys. Esimerkiksi juuri huoli ympäristön tilasta on ehkä aktivoinut osan asukkaista vastaamaan kyselyyn.

Joiltain osin aineiston käsittelyä vaikeutti se, että kyselyssä ja haastattelussa käsitellyt teemat eivät olleet täysin samoja. Aineiston käsittely olisi voinut olla jouhevampaa, jos peruskysymykset olisi muotoiltu lähes samanlaisiksi ja haastattelussa täydennetty aihealueita lisäkysymyksillä. Kysymysasetteluiden erovaisuudet johtuivat pääosin siitä, että kyselylomake tehtiin yhteistyössä Oulun yliopiston tutkimusryhmän kanssa ja sen tuli vastata myös heidän tarpeitaan.

Haastattelut räätälöin pelkästään Rukan väestön huomioiden, joten en kaikilta osin halunnut käyttää samaa muotoilua kuin kyselyssä.

Aineisto kattaa, joko kyselyn tai haastattelun muodossa, 42 prosenttia Rukan kotitalouksista. Kyselyaineisto jäi melko suppeaksi, koska vain alle kolmasosa kotitalouksista (19/69) vastasi kyselyyn. Kyselyaineistoa ei sen suppeuden vuoksi voinut käsitellä tilastollisin menetelmin, mutta toisaalta, vaikka kaikki kotitaloudet olisivat palauttaneet lomakkeen, aineisto olisi silti ollut liian pieni tilastolliseen tarkasteluun. Jos aineisto olisi ollut tilastollisesti laajempi, esimerkiksi ristiintaulukointi olisi ollut mahdollista. Sen avulla asioiden yhteyksiä olisi voinut käsitellä tarkemmin. Tässä yhteydessä voidaan pohtia myös sitä, kertooko kyselyn matala vastausprosentti asukkaiden vähäisestä kiinnostuksesta asiaa kohtaan, vai onko kyseessä yleinen passiivisuus. Monet ihmiset tuntuvat ajattelevan, että heidän vastauksillaan ei ole todellista merkitystä, eikä vastaamisella voi vaikuttaa ja jättävät sen takia osallistumatta. Näin on voinut käydä myös Rukalla. Haastatteluaineisto oli tarpeeksi laaja ja antoi minulle tietoa asukkaiden mielipiteiden taustoista. Haastatteluiden pohjalta ymmärsin paremmin myös kyselyn vastauksia ja peilaamalla kyselyä ja haastatteluja sain luotua kokonaiskuvan siitä, miten rukalaiset ajattelevat.

Osa Rukan asukkaista haluaisi vaikuttaa matkailun kehittämiseen nykyistä enemmän. Tämä on hyödyllinen tieto Kuusamon kaupungille ja yrityksille mikäli mietitään asukkaiden kiinnostusta osallistua asuinalueensa suunnitteluun. Tutkimuksesta löytyy myös muutama käytännön ohje siihen, miten osallistumisen voisi järjestää ja lisäksi useita lähteitä, joissa osallistumista on käsitelty enemmän. Osallistumismenettelyä tulee silti aina pohtia tapauskohtaisesti.

Omalta osaltani voin todeta, että olen tutkimukseen tyytyväinen ja sain vastauksen niille kysymyksille, jotka alussa itselleni esitin. Työtä tehdessä nousi kuitenkin esille myös uusia asioita, joita olisi mielenkiintoista selvittää. Osallistumisessa ja siihen liittyvissä erilaisissa näkökulmissa olisi paljon uusia haasteita. Asiaa voisi selvittää monelta kannalta, esimerkiksi kuinka asukkaiden todellista osallistumista voitaisiin edistää, ja olisivatko kaupunki ja yritykset halukkaita ottamaan asukkaat paremmin huomioon. Toinen mielenkiintoinen aihe voisi olla koko Kuusamon asukkaiden asenteiden kartoittaminen jolloin lopputulokset olisivat todennäköisesti erilaisia.

Lopuksi haluan vielä sanoa, että puhuttaessa sosiaalisesti kestävästä matkailusta on hyvä muistaa, ettei tärkeintä ole kestävyiden periaate sinänsä vaan se, että matkailukeskuksessa asuvat ihmiset ovat tyytyväisiä elämäänsä ja elinympäristöönsä. Rukalla asiat vaikuttavat olevan näiltä osin hyvällä mallilla.

LÄHTEET

- Aho, Seppo (1997). Matkailu ja alueiden kehittäminen. Teoksessa Aho, Seppo & Heli Ilola & Jari Järviluoma (toim.). *Matkailu ja kehitys. Näkökulmia alueiden ja kohteiden tarkasteluun*, 110-127. Lapin yliopiston matkailun julkaisuja B 2, Rovaniemi.
- Aikio, Marjut & Pekka Aikio (1991). Tourism and the Saami Culture. Teoksessa Jussila, Heikki & Seppo Aho (toim.). *Efforts to Create New Development*, 131-138. Research Institute of Northern Finland, Research Reports 108, Oulu.
- Anttila, Pirkko (1999). Triangulaatio. [Http://www.metodix.com/metodi/pirkko/](http://www.metodix.com/metodi/pirkko/). 18.6.2003.
- Ap, John (1990). Residents' Perceptions Research on the Social Impacts of Tourism. *Annals of Tourism Research*, 17:4, 610-616.
- Archer, Brian & Chris Cooper (1998). The Positive and Negative Impacts of Tourism. Teoksessa Theobald, William F. (toim.). *Global Tourism*, 63-81. Butterworth-Heinemann, Guildford.
- Besculides, Antonia, Marhta E. Lee & Peter J. McCormick (2002). Residents' Perceptions of the Cultural Benefits of Tourism. *Annals of Tourism Research*, 29:2, 303-319.
- Björn, Heli (1999). Paikallisten asukkaiden asennoituminen matkailuun. Esimerkkikuntana Punkaharju. Julkaisematon pro gradu-tutkielma. Joensuun yliopisto, maantieteen laitos.
- Borg, Pekka (1997). Kestävä kehitys – Kestävyys matkailussa? Teoksessa *Kestävä matkailu*. Kestävän matkailun julkaisuja 1, 34-60. Matkailun osaamiskeskus ja Matkailualan verkostoyliopisto, Joensuun yliopisto, Mynämäki.
- Borg, Pekka (1998). Kestävyyden kriteerit matkailuelinkeinon palveluksessa. Teoksessa Saarinen, Jarkko & Jari Järviluoma (toim.). *Kestävyys luonnon virkistys- ja matkailukäytössä*, 5-14. Metsäntutkimuslaitoksen tiedonantoja 671.
- Borg, Pekka (2000). Matkailun perusteet: Kestävä matkailu. Opintojakso lokakuussa 2000. Matkailualan verkostoyliopisto, Joensuun yliopisto, Savonlinna.
- Borg, Pekka (2001). Maaseutumatkailu osana elävää maaseutua. Opintojakso syyskuussa 2001. Matkailualan verkostoyliopisto, Joensuun yliopisto, Savonlinna.
- Borg, Pekka (2002). Sähköpostivastaus 26.6. 2002.
- Borg, Pekka, Elina Kivi & Minna Partti (2002). *Elämyksestä elinkeinoksi. Matkailusuunnittelun periaatteet ja käytäntö*. WSOY, Juva.
- Brougham, J. E. & R.W. Butler (1981). A Segmentation Analysis of Resident Attitudes to the Social Impact of Tourism. *Annals of Tourism Research*, 8:4, 569-589.
- Butler Richard W. (1975). Tourism as an Agent of Sosial Change. Teoksessa Hellenier F. (toim.). *Tourism as a Factor in National and Regional Development*, 85-

90. Occasional paper 4. Department of Geography, Trent University, Peterborough, Ontario.

Butler, Richard W. (1980). The Concept of a Tourist Area Cycle of Evolution: Implications for Management of Resources. *Canadian Geographer*, 24:1, 5-12.

Celecin, John (1997). Sustainability, Sustainable Development and the Search for the European Sustainable City Facing Realities. Teoksessa *Utopias and Realities of Urban Sustainable Development, Conference proceedings Turin-Barolo 19-21.9.1996*, 91-103. European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions. Irlanti.

Eskola, Jari & Juha Suoranta (1998). *Johdatus laadulliseen tutkimukseen*. Vastapaino, Tampere.

Furze, Brian, Terry De Lacy & Jim Birckhead (1996). *Culture, Conservation and Biodiversity*. John Wiley & Sons, Chichester.

Getz, Donald (1994). Residents' Attitudes Towards Tourism. A Longitudinal Study in Spey Valley, Scotland. *Tourism Management*, 15:4, 247-258.

Godfrey, Kerry & Jackie Clarke (2000). *The Tourism Development Handbook. A Practical Approach to Planning and Marketing*. Cassell, Berwick.

Hall, Michael C. & Stephen J. Page (2002). *The Geography of Tourism and Recreation. Environment, Place and Space*. 2. painos. Routledge, Glasgow.

Hamzah, Amran (1997). The Evolution of Small-scale Tourism in Malaysia: Problems, Opportunities and Implications for Sustainability. Teoksessa Stabler, Michael J. (toim.). *Tourism and Sustainability. Principles to Practice*, 199-217. CAB International, Guildford.

Hellén, Krista (2002). ” - - ne likaa, rähjää ja sohlaa”. Teoksessa Nurminen, Hanna (toim.). *Elämää ja elämyksiä saaristossa. Näkökulmia kestävään matkailuun*, 53-65. Kirja-Aurora, Turku.

Hemmi, Jorma (1979). *Kainuun matkailun aluerakenne ja siihen liittyvät kysyntä- ja tarjontamallit*. Joensuun korkeakoulu, historian, maantieteen ja muiden aluetieteiden osaston julkaisuja 10, Joensuu.

Hemmi, Jorma, Jarmo R. Lehtinen & Kai-Veikko Vuoristo (1987). *Matkailu ja matkailijat*. WSOY, Porvoo.

Hemmi, Jorma & Kai-Veikko Vuoristo (1993). *Matkailu*. WSOY, Porvoo.

Hirsjärvi, Sirkka, Pirkko Remes & Paula Sajavaara (2000). *Tutki ja kirjoita*. 6. painos. Tammi, Vantaa.

Hirsjärvi, Sirkka & Helena Hurme (2001). *Tutkimushaastattelu. Teemahaastattelun teoria ja käytäntö*. Yliopistopaino, Helsinki.

Honkanen, Antti (2001). Matkailututkimuksen johdantokurssi: Matkailun kausiluonteisuuden mittaaminen 15.3.2001. Matkailualan verkostoyliopisto, Joensuun yliopisto, Savonlinna.

Horelli, Liisa & Heikki Kukkonen (2002). Osallistuminen, ympäristö, vuoropuhelu. Teoksessa Bäcklund, Pia, Jouni Häkli & Harry Schulman (toim.). *Osalliset ja osajat. Kansalaiset kaupungin suunnittelussa*, 243-259. Gaudeamus, Tampere.

Hottola, Petri (1999). *The intercultural body – Western women, culture confusion and control of space in South Asian travel scene*. University of Joensuu, Department of Geography, Publication 7, Joensuu.

Immonen, Jesse (2003). VT toimitusjohtaja, Rukayhtiöt. Haastattelu. Ruka 9.1.2003.

Inskeep, Edward (1994). *National and Regional Tourism Planning*. World Tourism Organization. Routledge, Chatham.

Itä-Suomen luonnonvarasuunnitelma (2000). Metsähallituksen metsätalouden julkaisuja 33, Helsinki.

Järviluoma, Jari (1993). *Paikallisväestön asennoituminen matkailuun ja sen seurausvaikutuksiin – esimerkkinä Kolarin kunta*. Research Institute of Northern Finland, Research Reports 110, Oulu.

Karjalainen, Pauli Tapani (1997). Aika, paikka ja muistin maantiede. Teoksessa Haarni, Tuukka & Marko Karvinen & Hille Koskela & Sirpa Tani (toim.). *Tila, paikka ja maisema. Tutkimusretkiä uuteen maantieteeseen*, 227-271. Vastapaino, Tampere.

Karjalainen 3.4.2003. Lomalentoja Hollannista Kuusamoon.

Kauppila, Pekka (1995). *Matkailukeskuksen elinkaari – esimerkkinä Kuusamon Ruka*. Nordia Geographical Publications, 24:1. University of Oulu, Department of Geography, Oulu.

Kauppila, Pekka (1997). *Miksi Kuusamoon? Tutkimus Kuusamon kesävetovoimatekijöistä*. Nordia tiedonantoja 3/1997, Oulun yliopisto, maantieteen laitos, Oulu.

Kauppila, Pekka & Pertti Ervasti (2001). *Matkailun taloudelliset vaikutukset Kuusamon kaupungissa vuonna 1999*. Naturpolis Kuusamo, koulutus ja kehittämisspalvelut. Työpapereita 1/2001. Kuusamo.

Kauppila, Pekka (2001). *Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset: pohjoismaisen mallin matkailijatutkimukset*. Naturpolis Kuusamo, koulutus ja kehittämisspalvelut. Tutkimuksia 3/2001. Kuusamo.

Kauppila, Pekka & Topi Antti Äikäs (2002) *Matkakohteen imagon suunnitteluprosessi: esimerkkinä Kuusamo*. *Terra*, 114:3, 137-148.

Keränen, Tiina & Maija-Riitta Mäkitalo (1987). *Suomalaisen osallistumiskäytännön yhteiskuntateoreettinen tulkinta*. Tampereen yliopisto. Aluetieteen laitos, sarja A 7, Tampere.

Korkiakoski, Henri (2000). Ruka hengittää luonnon tahtiin. *Opettaja*, 51-52/2000, 14-15.

Kostiainen, Auvo (1994). Massaturismin historian tutkimushanke. Teoksessa Syrjämaa, Taina (toim.). *Matkakuumetta. Matkailun ja turismin historiaa*, 9-16. Turun yliopiston historian laitos, Julkaisuja n:o 31, Turku.

Krippendorf, Jost (1987). *The Holiday Makers: Understanding the Impact of Leisure and Travel*. Butterworth-Heinemann, Trowbridge.

Kujansivu, Kimmo, Jukka Tanhua & Anni Häme (2001). Osallistuminen asukastoimintaan. Teoksessa Kääriäinen, Juha & Jarmo Lehtinen (toim.). *Sosiaaliset suhteet suomalaisessa kaupunkiympäristössä Asukasbarometri 1998 aineiston perusteella*, 65-84. Ympäristöministeriö. Suomen ympäristö 461. Edita, Helsinki.

Liu, Juanita C. & Turgut Var (1986). Resident Attitudes Toward Tourism Impacts in Hawaii. *Annals of Tourism Research*, 13:2, 193-214.

Lohi, Anssi (2003). Sähköpostiviesti 11.4.2003.

Loikkanen, Teppo, Timo Simojoki & Pauli Wallenius (1997). *Osallistavan suunnittelun opas luonnonvara-ammattilaisille*. Metsähallitus, Kuopio.

Long, Veronica H. (1993). Techniques for Socially Sustainable Tourism Development: Lessons from Mexico. Teoksessa Nelson, J.G & R. Butler & G. Wall (toim.). *Tourism and Sustainable Development: Monitoring, Planning, Managing*, 201-218. Heritage Resources Centre Joint Publication Number 1, University of Waterloo.

Luonnon valkoinen kirja & vihreä seikkailu 2002-2003 (2002). Rukan ja Kuusamon matkailualue. Kuusamon yhteismarkkinointi/Rukakeskus Oy.

Maankäyttö- ja rakennuslaki (1999). 132/1999. Suomen säädöskokoelma, Helsinki.

Mankinen, Mika (2003). Kaavoitusinsinööri, Kuusamon kaupunki. Haastattelu. Kuusamo 7.1.2003.

Mason, Peter & Joanne Cheyne (2000). Residents' Attitudes to Proposed Tourism Development. *Annals of Tourism Research*, 27:2, 391-411.

Mathieson, Alister & Geoffrey Wall (1982). *Tourism: economic, physical and social impacts*. Longman, Singapore.

McIntyre, George (1993). *Sustainable Tourism Development: Guide for Local Planners*. World Tourism Organization, Madrid.

Milman, A & A Pizam (1988). Social Impacts of Tourism on Central Florida. *Annals of Tourism Research*, 15:2 191-204.

Mourujärvi, Tarja (2003). Myyntipäällikkö, Rukayhtiöt. Haastattelu. Ruka 8.1.2003.

- Murphy, Peter (1985). *Tourism, a Community Approach*. University press, Cambridge.
- Määttä, Markku (2003). Kuusamon posti, jakelupäällikkö. Kirjeitse kartta postinumeroalueista. Syyskuu 2003.
- Paasi, Anssi (1984). *Aluetietoisuus ja alueellinen identiteetti ihmisen spatiaalisen sidoksen osana*. Suunnittelumaantieteen yhdistyksen julkaisuja 13, Joensuu.
- Pearce, Philip L., Gianna Moscardo & Glenn F. Ross (1996). *Tourism Community Relationships*. Pergamon, Trowbridge.
- Pearce, Philip L. (1998). The Relationship Between Residents and Tourists: the Research Literature and Management Directions. Teoksessa Theobald, William F. (toim.). *Global Tourism*, 129-149. Butterworth-Heinemann, Guildford.
- Peattie, K & L Moutinho (2000). The Marketing Environment for travel and tourism. Teoksessa L. Moutinho (toim.). *Strategic management in tourism*, 17-37. CAB International, Guildford.
- Relph, E (1976). *Place and Placelessness*. 3. painos. Pion limited, Norwich.
- Rukakeskus Oy (2003). Rukan ja Kuusamon matkailun faktat. [Http://www.ruka.fi/asp/print_content.asp](http://www.ruka.fi/asp/print_content.asp). 7.2.2003.
- Rukan opaskartta 1:15 000* (1998). Kuusamon kunta, Helsinki.
- Ryan, Chris (1991). *Recreational Tourism. A Social Science Perspective*. Routledge, Chatham.
- Ryan, Chris & Montgomery D. (1994). The Attitude of Bakewell Residents to Tourism and Issues in Community response to Tourism. *Tourism Management*, 15:5, 258-369.
- Saarinen, Jarkko (1995). Matkailualueen hahmottuminen: kaksi näkökulmaa matkailualueen kehittämiseen. *Terra*, 107:4, 189-197.
- Saarinen, Jarkko (1998). Kestävyys, kantokyky ja matkailun kehittyminen: näkökulmia kestävä matkailun problematiikkaan. Teoksessa Saarinen, Jarkko & Jari Järviluoma (toim.). *Kestävyys luonnon virkistys- ja matkailukäytössä*, 15-31. Metsäntutkimuslaitoksen tiedonantoja 671.
- Saarinen, Jarkko & Piia Varanka (1998). *Vuotsolaiset ja matkailu*. Kyläläisten asennoituminen matkailuun ja sen kehittämiseen. Lapin yliopiston matkailun osaamiskeskuksen tiedotteita 4/98. Rovaniemi.
- Saarinen, Jarkko (1999). Matkailu, paikallisuus ja alueen identiteetti. Näkökulmia Lapin matkailun etnisiin maisemiin. Teoksessa Tuominen, Marja, Seija Tuulentie, Veli-Pekka Lehtola & Mervi Autti (toim.). *Pohjoiset identiteetit ja mentaliteetit. Outamaalta tunturiin*. Osa 1, 81-92. Gummerus, Jyväskylä.

Saarinen, Jarkko (2001). *The transformation of a tourist destination – theory and case studies on the production of local geographies in tourism in Finnish Lapland*. Nordia Geographical Publications 30:1. University of Oulu, Department of Geography, Oulu.

Saarinen, Jarkko (2003a). Commentary: tourism and recreation as subjects of research in Finnish geographical journals. *Tourism Geographies* 5:2, 220-227.

Saarinen, Jarkko (2003b). The regional economics of tourism in Northern Finland: the socio-economic implications of recent tourism development and future possibilities for regional development. *Scandinavian Journal of Tourism and Hospitality* 3:2 (painossa).

Sievänen, Tuija (1998). Luonnon virkistyskäyttö osana sosiaalisesti kestävästä metsien käytöstä. Teoksessa Saarinen, Jarkko & Jari Järviluoma (toim.). *Kestävyys luonnon virkistys- ja matkailukäytössä*, 61-73. Metsäntutkimuslaitoksen tiedonantoja 671.

Smith, Valene L. (1989). Introduction. Teoksessa Smith, Valene L. (toim.). *Hosts and Guests*. The Anthropology of Tourism, 1-17. 2. painos University of Pennsylvania press, Philadelphia.

Upchurch, Randall S. & Una Teivane (2000). Resident Perceptions of Tourism Development in Riga, Latvia. *Tourism Management* 21:5, 499-507.

Uusitalo, Hannu (1990). *Tiede, tutkimus ja tutkielma. Johdatus tutkielman maailmaan*. WSOY, Juva.

Uuskallio, Irma (2001). *Arvostetut asuinsijat*. Helsingin kaupungin tietokeskus, Tutkimuksia 2001:8, Helsinki.

Vuoristo, Kai-Veikko (2001). *Matkailumaantiede*. Opintojakso tammikuussa 2001. Matkailualan verkostoyliopisto, Joensuun yliopisto, Savonlinna.

Vuoristo, Kai-Veikko (2002a). Kestävä matkailukehitys maantieteellisen tutkimuksen näkökulmasta. Teoksessa Nurminen, Hanna (toim.). *Elämää ja elämyksiä saaristossa. Näkökulmia kestäväan matkailuun*, 13-35. Kirja-Aurora, Turku.

Vuoristo, Kai-Veikko (2002b). *Matkailun muodot*. 3. Painos. WSOY, Porvoo.

Vuoristo, Kai Veikko & Vesterinen Nina (2001). *Lumen ja suven maa. Suomen matkailumaantiede*. WSOY, Porvoo.

Woodley, Alison (1993). Tourism and Sustainable Development: The community Perspective. Teoksessa Nelson, J.G & R. Butler & G. Wall (toim.). *Tourism and Sustainable Development: Monitoring, Planning, Managing*, 135-147. Heritage Resources Centre Joint Publication Number 1, University of Waterloo.

Liite 1. Kyselylomake

Luonnonsuojelu ja luontomatkailu

ARVOISA KUUSAMOLAINEN!

Kuusamossa on vuonna 2001 alkanut Kuusamon kaupungin, Metsähallituksen, Oulun yliopiston ja Joensuun yliopiston yhteistyöprojekti, jonka tarkoituksena on tutkia ja edesauttaa luonnonvarojen kestävästä käytöstä. Kestävän luonnon virkistyskäytön tutkimuksen ja suunnittelun kannalta on olennaista kartoittaa paikallisväestön asennoituminen alueen luonnonsuojeluun sekä luontomatkailuun.

Tutkimuksen tulokset välitetään maankäytön ja alueiden suunnittelusta vastaaville toimijoille. Vastaamalla oheiseen kyselyyn voitte vaikuttaa alueiden käytön suunnitteluun ja autatte siten osaltanne Kuusamon kehittämistä tulevaisuudessa.

Toivomme, että täytätte kyselylomakkeen ja palautatte kyselyn oheisessa vastauskuoressa 9.12.2002 mennessä. Kyselyn tiedot käsitellään luottamuksellisesti, jolloin yksittäiset vastaukset eivät tule yleiseen tietoon. Jokainen vastaus on tärkeä tutkimuksen onnistumisen kannalta. Tutkimustuloksista järjestetään tiedotustilaisuus.

Kiitos vastauksestanne!

Lisätietoja kyselystä ja tutkimuksesta antavat:

FM ANNE TÖRN

anne.torn@oulu.fi
Oulun yliopisto

Biologian laitos

DOS. ANNE TOLVANEN

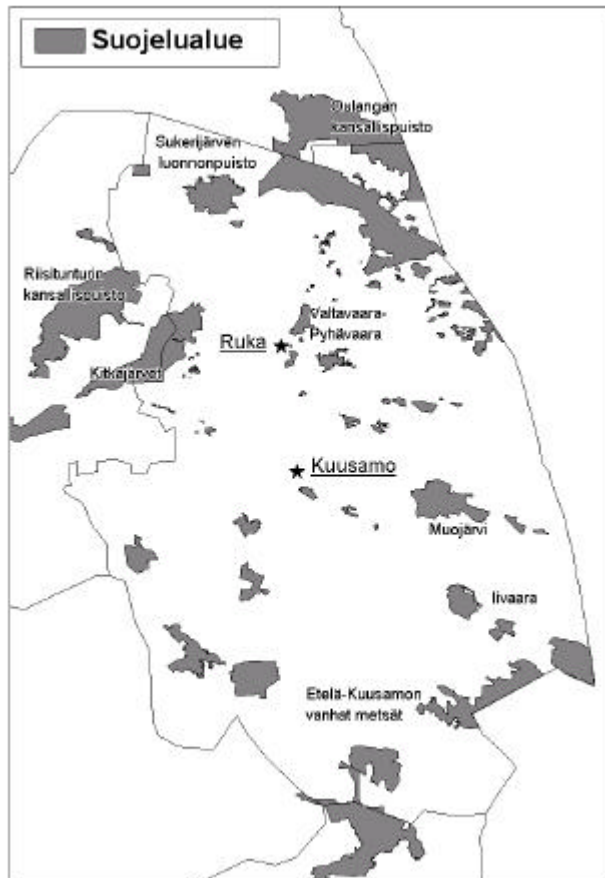
PUH. 08-5531537
anne.tolvanen@oulu.fi
Oulun yliopisto

Biologian laitos

DOS. PIRKKO SIIKAMÄKI

PUH. 08-8515200
pirkko.siikamaki@oulu.fi
Oulun yliopisto

Oulangan biologinen asema



VASTAAJAN TAUSTATIEDOT

1. Sukupuoli Nainen
 Mies

2. Vastaaajan syntymävuosi 19____

3. Kotitalouden koko ____aikuista ____lasta (alle 18-v.)

4. Asuinalue Pohjois-Kuusamo Rukan alue
 Kuusamon keskusta Etelä-Kuusamo

5. Oletteko syntyperäinen kuusamolainen?

- Olen syntyperäinen kuusamolainen ja asunut koko ikäni Kuusamossa.
 Olen syntyperäinen kuusamolainen, mutta olen asunut myös muualla. Olen asunut muualla ____vuotta.
 En ole syntyperäinen kuusamolainen. Olen asunut paikkakunnalla ____vuotta.

6. Vastaaajan koulutus

- Peruskoulu tai vastaava Opisto- tai ammattikorkeakoulututkinto
 Ylioppilas Akateeminen tutkinto
 Ammattikoulu

7. Pääasiallinen toiminta

- Yrittäjä tai ammatin harjoittaja Eläkeläinen
 Palkansaaja Kotiäiti tai -isä
 Opiskelija Muu, mikä _____
 Työtön

8. Mitkä ovat kotitaloutenne yhteenlasketut bruttotulot?

- Alle 15 000 € 45 001-60 000 €
 15 001-30 000 € 60 001-75 000 €
 30 001-45 000 € Yli 75 000 €

9. Omistaako joku taloudessanne Kuusamon alueella ?

kyllä ei
Vapaa-ajanasunnon
Maata/metsää

LUONNONSUOJELU

TÄSSÄ TUTKIMUKSESSA KÄSITTELEMME KANSISIVUN KARTASSA MERKITYJÄ SUOJELUALUEITA.

10. Kuinka paljon kotitaloutenne saa tuloja suojealueilla tapahtuvista toiminnoista (prosenttia bruttotuloista)?

	Ei merkitystä (0 %)	Jonkin verran merkitystä (1-25 %)	Melko paljon merkitystä (26-50 %)	Huomattavaa merkitystä (yli 50 %)
1. Metsästys ja kalastus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Metsätalous	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Matkailu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Luonnontuotteet (marjastus, sienestys)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Poronhoito	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Muu, mikä _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Mitä luontoon liittyviä harrastuksia teillä on ja kuinka usein harrastatte niitä?

	Harrastan usein (2 kertaa kk:ssa/ useammin)	Harrastan joskus (1 kertaa kk:ssa/ harvemmin)	En harrasta
1. Metsästys (metsästyskautena)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Kalastus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Metsätilan hoito	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Luonnontuotteiden (marjojen, sienten ja muiden luonnon antimien) keräily kesäkautena	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Luonnon harrastaminen (esim. tarkkailu, valokuvaus)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Luonnossa tapahtuva liikunta (esim. retkeily, suunnistus, hiihto, kävely, melonta)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Muu, mikä _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

12. Näistä tärkein harrastus on _____

13. Kuuluuko osa omistamastanne maasta/metsästä suojeluohjelmaan, tai oletteko luovuttanut maata suojeluun?

Ei Kyllä, noin _____ hehtaaria

14. Millaisia vaikutuksia on ollut lähialueenne luonnonsuojelusta kotitaloudellenne?

	Hyötyä	Ei vaikutusta	Haittaa
Taloudellista	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Harrastustoimintaan vaikuttavaa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Viihtyvyyteen vaikuttavaa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Muuta, mitä _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

15. Miten suojelualueet ovat vaikuttaneet työllistymiseen?

- Parantaneet työllistymistä
 Ei vaikutusta
 Huonontaneet työllistymistä

16. Miten seuraavat toiminnot sopivat mielestänne luonnonsuojelualueelle?

	Sopii sekä ohjelmapalvelun järjestämänä että yksityisenä toimintana	Sopii vain ohjelmapalvelunyksityisenä järjestämänä	Sopii vain toimintana	Ei sovi lainkaan
1. Laskettelu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Maastohiihto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Maastopyöräily	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Moottorikelkkailu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Ratsastus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Koiravaljakkoajelu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Kalastus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Metsästys	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Marjastus ja sienestys	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Melonta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Veneily	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Patikointi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. Luontovalokuvaus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14. Mökkeily	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15. Maastoruokailu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16. Golf	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

17. Miten ajattelette muiden suojelualueiden käyttäjärühmien hyötyvän/kokevan haittaa suojelusta?

	Hyötyvät	Ei vaikutusta	Kokevat haittaa
1. Metsästäjät	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Kalastajat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Metsänomistajat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Matkailun parissa työskentelevät	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Luonnontuotteita myyvät (marjastajat, sienestäjät ym.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Poronomistajat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Luonnonharrastajat (esim. luontokuvaajat)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Luonnossa liikuntaa harrastavat (esim. suunnistajat, hiihtäjät, melojat)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

18. Miten luonnonsuojelu vaikuttaa mielestänne seuraaviin asioihin?

	Erittäin myönteisesti	Jokseenkin myönteisesti	Ei myönteisesti / ei kielteisesti	Jokseenkin kielteisesti	Erittäin kielteisesti
1. Viihtyvyys	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Maiseman kauneus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Työllisyys	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Matkailu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Muu elinkeinoelämä	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Eliöstön monimuotoisuus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Kuusamon arvostus kotimaassa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Kuusamon arvostus ulkomailla	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Paikallisväestön arvostus omaa ympäristöään kohtaan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Jokin muu, mikä	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

19. Pyydämme teitä seuraavassa ottamaan kantaa luonnonsuojelua koskeviin väittämiin.

	Täysin samaa mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	Ei samaa/ ei eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Täysin eri mieltä
1. Kuusamossa on suojeltuja alueita liikaa.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Etelä-Kuusamon suojelualueiden perustaminen on tarpeellista.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Kuusamossa ei ole enää erämaita.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Kuusamossa metsien talous- ja virkistyskäyttö ovat tasapainossa.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Luonnonsuojelualueiden perustaminen vähentää työpaikkoja Kuusamossa.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Arvostukseni kotiseutuani kohtaan on kohonnut suojelualueiden lisäämisen myötä.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Luonnontuntemukseni kotiseudustani on parantunut suojelualueiden lisäämisen myötä.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Luonnonsuojelun ensisijainen tehtävä on alkuperäisen luonnon suojelu.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Täysin samaa mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	Ei samaa/ ei eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Täysin eri mieltä
9. Luonnonsuojelualueet lisäävät metsä- ja kalastusmahdollisuuksia.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Alkuperäisen luonnon säilyttäminen tuleville sukupolville tulee turvata.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Päättäjät eivät välitä taloudellisen kehityksen luonnolle aiheuttamista vaikutuksista.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Maanomistajien tulisi luovuttaa omistamiaan arvokkaita luontokohteita luonnonsuojeluun korvausta vastaan.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. Luonnonsuojelualueiden olemassaolo on minulle tärkeää, vaikken edes kävisi niissä.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Muuta kommentoitavaa luonnonsuojeluun liittyen.

LUONTOMATKAILU

LUONTOMATKAILULLA TÄSSÄ YHTEYDESSÄ TARKOITETAAN KAIKENLAISTA LUONTOON LIITTYVÄÄ TAI LUONNOSSA TAPAHTUVAA MATKAILUA (MUKAAN LUKIEN ESIMERKIKSI LASKETTELU JA MOOTTORIKELKKAILU).

20. Saako kotitaloutenne suoranaisia tuloja matkailusta? (tulot mökinvuokrauksesta, palkkatulo majoitus- tai ravitsemusalan yrityksestä, yrittäjätulo yms.)

- Ei saa
- Saa tuloja satunnaisesti
- Saa pääasialliset tulonsa (yli 50 %)

21. Onko elinkeinonne/työnkuvanne muuttunut matkailun kehityksen myötä?

- Kyllä
- Jonkin verran
- Ei

Miten? _____

22. Onko työnne matkailuun liittyvää?

kyllä ei

23. Oletteko työnne kautta tekemisissä matkailijoiden kanssa

- 5-7 kertaa viikossa
- 2-4 kertaa viikossa
- 2-4 kuukaudessa
- Kerran kuukaudessa tai harvemmin
- En koskaan

24. Onko Kuusamon alueelle kohdistuvasta matkailusta mielestänne

	Hyötyä	Ei vaikutusta	Haittaa
Pohjois-Kuusamossa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rukan alueella	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kuusamon keskustassa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Etelä-Kuusamossa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

25. Jos olette asunut Kuusamossa vähintään 10 vuoden ajan, niin ovatko asenteenne kuntanne suuntautuvaan matkailuun muuttuneet viimeisen 10 vuoden aikana

- Myönteisemmiksi
- Asenteissa ei muutoksia
- Kielteisemmiksi

26. Miten matkailu vaikuttaa mielestänne seuraaviin asioihin?

	Erittäin myönteisesti	Jokseenkin myönteisesti	Ei myönteisesti/ ei kielteisesti	Jokseenkin kielteisesti	Erittäin kielteisesti
1. Arkitoimien sujuvuus (esim. kaupassa käynti)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Harrastusmahdollisuudet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Työllisyys	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Kotitalouksien lisätulot	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Muu elinkeinoelämä	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Ympäristön saastuminen ja roskaantuminen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Kuusamon arvostus kotimaassa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Kuusamon arvostus ulkomailla	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Paikallisväestön arvostus omaa ympäristöään kohtaan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Kasvillisuuden ja maaperän kuluminen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Asuinalueenne palvelut	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Luonnossa viihtyminen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. Jokin muu, mikä	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

27. Pyydämme teitä seuraavassa ottamaan kantaa matkailua koskeviin väittämiin.

	Täysin samaa mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	Ei samaa/ei eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Täysin eri mieltä
1. Kuusamon luonnonsuojelualueilla sijaitsevat metsät ovat kiinnostavia matkailukohteita.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Matkailun ansiosta Kuusamo on menestyvä kaupunki.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Asuinalueelleni suuntautuva matkailu on myönteinen asia.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Matkailun tuomat tulot jäävät pääasiassa asuinalueelleni.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Matkailua kehittämällä on Kuusamossa mahdollista korvata metsien suojelun takia menetettyjä työpaikkoja.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Kuusamon kaupunki on huomionut paikalliset asukkaat matkailun suunnittelussa hyvin.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Kuusamossa toimivat yritykset ovat huomioineet paikalliset asukkaat matkailun suunnittelussa hyvin.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Matkailijat käyttäytyvät Kuusamossa asiallisesti.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Kuusamossa matkailun taloudelliset hyödyt ovat suuremmat kuin sen aiheuttamat haitat.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Matkailun kehittäminen on tärkeää tulevaisuuden kannalta.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

28. Jos saisitte päättää matkailijamääristä, niin

	Lisäisin matkailijamäärää	Säilyttäisin matkailijamäärän ennallaan	Vähentäisin matkailijamäärää
Asuinalueellani	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kuusamossa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

29. Mainitkaa mielestänne myönteisin matkailun aiheuttama vaikutus _____

30. Mainitkaa mielestänne kielteisin matkailun aiheuttama vaikutus _____

31. Miten olette saanut vaikuttaa asuinalueenne matkailun kehittämiseen? _____

31. Olisitteko halunnut vaikuttaa enemmän asuinalueenne matkailun kehitykseen?

- Kyllä
 Ei

Miten? _____

Muuta kommentoitavaa matkailusta.

Kiitos vastauksestanne!

Liite 2. Haastattelurunko

Haastateltavan suhde matkailuun

1. Oletteko tekemisissä matkailun kanssa ?
 - miten?
 - minkälaisia kokemuksia teillä on matkailijoista?
 - ovatko käsityksenne matkailijoista muuttuneet?
 - mitä mieltä olette matkailijoiden käyttäytymisestä?
2. Onko työnne matkailuun liittyvää?
 - miten?
3. Saako kotitaloutenne tuloja matkailusta?
 - suoraan – epäsuorasti?
4. Onko työnne muuttunut matkailun kehittymisen myötä?

Matkailun vaikutukset arkielämään

5. Onko arkielämäenne muuttunut matkailun kehittymisen myötä?
6. Miten koette matkailuun liittyvät kausivaihtelut?
 - vaikuttavatko ne arkielämäänne? (esim. ruuhkat)
 - koetteko asuinalueenne viihtyisämpänä sesonkina vai sesongin ulkopuolella?
 - mitä nuo viihtyvyytekijät ovat? (ihmisten paljous – rauhallisuus jne.)
7. Mitä mieltä olette Rukan matkailijamääristä?
8. Miksi asutte Rukalla?
9. Haluaisitteko asua Rukalla, jos alueella ei olisi matkailun mukanaan tuomia palveluita, esim. virkistyspalveluita?

Matkailun merkitys paikkakunnalle ja yksilölle

10. Mitä vaikutuksia matkailusta on ollut Rukalla?
 - myönteisiä/kielteisiä
 - entä teille henkilökohtaisesti?
11. Kummat ovat hallitsevampia?

Haastateltavan mahdollisuudet vaikuttaa matkailun kehittämiseen

12. Miten olette saaneet vaikuttaa Rukan matkailun kehittämiseen?
 - onko asukkaita huomioitu kunnan taholta
 - onko asukkaita huomioitu Rukakeskuksen tai muiden suuryritysten taholta?
13. Miten olisitte halunneet vaikuttaa Rukan matkailun kehittämiseen ja suunnitteluun?
14. Jos vaikutus-/osallistumismahdollisuuksia lisättäisiin, uskoisitteko vaikuttavanne/osallistuvan enemmän?

Matkailun tulevaisuus

15. Kuinka luulette matkailijamäärien kehittyvän tulevaisuudessa? Kuusamossa/Rukalla
16. Kuinka toivoisitte matkailijamäärien kehittyvän tulevaisuudessa? Kuusamossa/Rukalla
17. Entä oma tulevaisuutenne
 - haluaisitteko asua Rukalla myös vanhempana/tulevaisuudessa?
 - jos ette, olisivatko matkailijat syynä muuttoon?
 - toivoisitteko lapsenne tulevaisuudessa saavan elantonsa matkailusta, miksi / miksi ei?