



# VILKKAAN MATKAILUKESKUKSEN ASUKKAANA

**Kysely Ylläksen ja Levin paikallisväestölle**

**Salla Sippola**

**Opinnäytetyö  
Tammikuu 2007**



**JYVÄSKYLÄN  
AMMATTIKORKEAKOULU**  
*Matkailu-, ravitsemis- ja talousala*

Tekijä(t)  SIPPOLA, Salla	Julkaisun laji Opinnäytetyö	
	Sivumäärä 57	Julkaisun kieli suomi
	Luottamuksellisuus <input type="checkbox"/> Salainen _____ saakka	
Työn nimi VILKKAAN MATKAILUKESKUKSEN ASUKKAANA Kysely Ylläksen ja Levin paikallisväestölle		
Koulutusohjelma Matkailun koulutusohjelma		
Työn ohjaaja ASUNTA, Jorma		
Toimeksiantaja(t) LANDSCAPE LAB, 'Matkailualueet maisemalaboratoriona – Työvälineitä kestävän matkailun edistämiseen'		
Tiivistelmä Opinnäytetyö on osa EU Life Environment:n rahoittamaa matkailuhanketta LANDSCAPE LAB, jonka tavoitteena on kehittää kestävä matkailua Lapissa. Tämän tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää, kuinka Ylläksen ja Levin alueen paikallisväestö kokee matkailukeskuksen läheisyyden ja miten se on vaikuttanut heidän elämäänsä. Tavoitteena oli myös kartoittaa paikallisten asukkaiden osallistumismahdollisuuksia ja halukkuutta osallistua matkailukeskuksen kehittämiseen. Tutkimuksessa selvitettiin myös millaista tulevaisuuden kehityksen tulisi paikallisten mielestä olla.  Kvantitatiivisen tutkimuksen aineisto kerättiin puolistrukturoidulla kyselylomakkeella Sirkkan, Ylläsjärven ja Äkäslompolon kyläläisiä haastatteleamalla. Haastattelut tehtiin puhelimitse satunnaisotannalla kohderyhmästä valitulle otokselle. Kyselylomakkeet saatekirjeineen lähetettiin haastateltaville etukäteen, jotta he voisivat tutustua kysymyksiin ennen haastatteluja. Kaiken kaikkiaan haastatteluja saatiin 57.  Haastattelujen perusteella paikallisväestö oli varsin tyytyväinen matkailukeskuksiin. Tyytyväisiä oltiin nimenomaan tämänhetkiseen tilanteeseen, mutta tulevaisuus arvelutti monia, ja kasvua haluttiin jarruttaa. Kolmen kylän välillä oli eroja suhtautumisessa matkailuun. Mahdollisuudet osallistua matkailun kehittämiseen olivat myös hyvin erilaisia, mikä vaikutti tyytyväisyyteen matkailua kohtaan. Yhteistä molemmille matkailukeskuksille ja kaikille kylille oli halu keskittyä määrällisen kasvun sijaan palvelujen laatuun, ympäristö ja paikalliskulttuuri huomioiden.  Ylläs ja Levi ovat hyvin erilaisia matkailukeskuksia. Jatkossakin keskuksia ja niiden yhteydessä oleva kylä tulisi kehittää erilaisina, eri kohderyhmiä houkuttelevina matkailukohteina. Eroja on mm. siinä, miten kyläläiset haluavat jatkossa kehittää matkailukeskusta ja miten he itse haluaisivat osallistua matkailun kehittämiseen. Jokaisessa kylässä kuitenkin on halukkuutta olla mukana kehittämisessä. Mahdollisuudet tähän tulisi olla nykyistä paremmat, etenkin Sirkassa ja Äkäslompolossa. Yhteistä jokaiselle kylälle on halu jarruttaa kasvua ja mieluummin panostaa palvelujen laatuun, toimivuuteen ja monipuolisuuteen uusien palvelujen ja uuden mökkirakentamisen sijaan. Paikallisväestön tyytyväisyys vaikuttaa keskeisesti turistien kokemukseen matkasta. Siksi paikallisten mielipiteiden mittaaminen myöhemminkin olisi tärkeää koko matkailuelinkeinon kannalta. Samalla se toteuttaisi matkailun sosiaalisen kestävyysperiaatteita.		
Avainsanat (asiasanat) Kestävä matkailu, paikallisväestö, sosiaalinen kestävyys		

Author(s) SIPPOLA, Salla	Type of Publication Bachelor's thesis	
	Pages 57	Language Finnish
	Confidential <input type="checkbox"/> Until _____	
Title AS A RESIDENT OF A BUSY TOURSIT CENTRE Questionnaire for local population of Ylläs and Levi		
Degree Programme Degree Programme in Tourism		
Tutor(s) ASUNTA, Jorma		
Assigned by LANDSCAPE LAB, 'Tourist Destinations as Landscape Laboratories - Tools for Sustainable Tourism'		
Abstract <p>The Bachelor's thesis is a part of the tourism project LANDSCAPE LAB that is supported financially by EU Life Environment. The project will lead to the development and presentation of methods by means of which tourism operators can estimate and promote the sustainability of tourism. The purpose of this research was to find study how the local people of Ylläs and Levi feel about the tourist centres and how the centres have affected their lives. The purpose was also to chart out the locals' opportunities to take part in tourism planning and development and their willingness for this. The locals' opinions about the future development were also researched.</p> <p>The research data for the qualitative research were collected through questionnaires sent to 120 locals of Sirkka, Äkäslompolo and Ylläsjärvi villages, who were chosen by random sampling. The interviews were made by phone a week after sending the questionnaires. To its full extent the material consisted of 57 interviews.</p> <p>The locals seemed to be quite satisfied with the tourism centres. Though, the satisfaction applies only this moment, many villagers being afraid of the future. They are also afraid of too extensive growth and they want to slow down the growth of tourism and consider the quality of services and the protection of nature and local culture. There are some differences in the attitudes towards tourism between the three villages. Opportunities to take part in tourism development are also very different. It may be a very important thing that affects the attitudes and satisfaction.</p> <p>Ylläs and Levi are very different tourism centres and also in future they should be developed in different ways for different tourists. There are also differences in the ways how locals would like to participate. Though, there is some willingness to participate in every village. Opportunities to take part in tourism planning and development should be much better than they are now, at least in Sirkka and Äkäslompolo. The satisfaction of the locals has a great impact on how tourists experience they trips. That is s why it would be very important to measure the locals' opinions and satisfaction in future. At the same time it is one way to put into effect the principles of sustainable tourism.</p>		
Keywords Sustainable tourism, local people, social sustainability		
Miscellaneous		

## SISÄLTÖ

1 JOHDANTO.....	4
2 TOIMEKSIANTAJA: LANDSCAPE LAB.....	6
3 KESTÄVÄ MATKAILU .....	7
3.1 Matkailun ja ympäristön suhde .....	7
3.2 Kestävän matkailun määrittely.....	8
3.3 Kestävä matkailu Suomessa.....	11
3.4 Matkailun sosiaalinen kestävyys.....	13
4 KESTÄVÄ KEHITYS JA LAPIN MATKAILUELINKEINO.....	15
5 RAUHALLISISTA TUNTUREISTA VILKKAIKSI MATKAILU- KESKUKSIKSI.....	21
5.1 Levi.....	22
5.2 Ylläs .....	23
5.3 Matkailukeskusten asukkaat muutosten keskellä.....	24
6 TUTKIMUKSEN SUORITTAMINEN .....	25
6.1 Tutkimusmenetelmät.....	26
6.2 Aineistonkeruu .....	26
6.3 Tutkimuksen toteuttaminen.....	27
7 KYSELYTUTKIMUKSEN TULOKSET.....	28
7.1 Paikallisväestön kokemukset matkailukeskuksista.....	30
7.2 Osallistuminen alueen kehitykseen .....	36
7.3 Matkailukeskuksen tulevaisuus.....	42
7.4 Yhteenveto kyläkohtaisista mielipiteistä.....	45
8 POHDINTA .....	47
LÄHTEET .....	52
LIITTEET.....	54
Liite 1. Saatekirje .....	54

Liite 2. Kyselylomake .....	55
Liite 3. Levin alppitaloja .....	58
KUVIO 1. Lapin matkailutulojen kasvu 5 %:n kasvuskenaariolla .....	16
KUVIO 2. Lapin elinkeinorakenne, henkilöstö (2003).....	17
KUVIO 3. Sesonkiluontoisuus Lapissa vuonna 2004 .....	20
KUVIO 4. Matkailuelinkeinosta saatavien tulojen määrä .....	29
KUVIO 5. Miksi vastaajat eivät ole voineet vaikuttaa matkailukeskuksen kehitykseen .....	40
KUVIO 6. Paikallisväestön näkemykset ensisijaisista kehittämismenetelmistä.....	44

# 1 JOHDANTO

Matkailu on ihmisen tapa rentoutua ja irtaantua harmaasta arjesta. Se on myös tapa oppia uusia kieliä, tutustua vieraisiin kulttuureihin ja nähdä erilaisia ihmisiä. Matkailu avartaa ja kasvattaa, sillä muidenkin kuin omien tuttujen ympyröiden näkeminen tuo elämään uusia näkökulmia ja poistaa ennakkoluuloja. Matkailu myös työllistää ja tuo tuloja, ja se onkin monin paikoin nostanut syrjäisten alueiden elintaso.

Väistämätön tosiasia kuitenkin on, että matkailu myös tuhoaa. Se saastuttaa, kuluttaa ympäristöä ja muokkaa kulttuureja. Massaturismi ja täpötäydet hiekkarannat eivät enää houkuttele matkailijoita, vaan elämyksiä etsitään yhä syrjäisemmistä, koskemattomammista ja herkemmistä kohteista. Matkailu myös aiheuttaa monia sosiaalisia ongelmia, etenkin jos turismi kasvaa liian nopeasti ja hallitsemattomasti tallaten paikallisen kulttuurin ja paikallisväestön jalkoihinsa. Ei ole myöskään itsestään selvää, että turismista saatavat tulot päätyisivät kohteen paikallisväestölle. Etenkin massaturismissa tuloja saavat suuret hotelliketjut ja monikansalliset yritykset paikallisten yrittäjien ja asukkaiden sijaan.

Matkailusta on tullut erittäin merkittävä elinkeino maailman laajuisesti. Hallitsemattomasti kasvamalla matkailuelinkeino kuitenkin syö omaa perustaansa, joten jotain on tehtävä matkailun haittavaikutusten minimoimiseksi. Yksi vastaus tähän ongelmaan on kestävä matkailu. Kestävän matkailun periaatteiden mukainen toiminta tähtää matkailun ja ympäristön sopusointuun sekä kohteen hyötymiseen.

Suomen Lappi on eräs matkailualueista, jossa kestävä matkailun periaatteita tarvitaan. Rauhallinen luonto, tunturit, lumivarmuus, revontulet ja joulupukki houkuttelevat vuosi vuodelta enemmän sekä koti- että ulkomaisia turisteja. Lapin matkailuelinkeino on 20 vuodessa kasvanut valtavasti, ja herkkä luonto sekä paikallinen kulttuuri ovat muutoksen pyörteissä. Lapin elinkeinorakenne on käynyt läpi suuria muutoksia, kun matkailu on noussut perinteisten elinkeinojen edelle ja on nyt metalliteollisuuden ja puunjalostuksen ohella suurimpia elinkeinoja. Tässä muutoksessa entisten rauhallis-

ten kylien asukkailta vaaditaan valtavaa sopeutumista. Yhtenä kestävä matkailun periaatteena on huolehtia paikallisen kulttuurin säilymisestä ja paikallisten asukkaiden mahdollisuuksista osallistua matkailun suunnitteluun, kehittämiseen ja toteuttamiseen.

Tutkimuksen toimeksiantajana on kestävä matkailua Lapissa kehittävä EU-hanke, LANDSCAPE LAB. Tarkemmin tutkimus liittyy hankkeen neljästä osatehtävästä osioon LABSOC, jonka vastuualueena ovat matkailukeskusten ympäristökysymysten sosiaaliset ja kulttuuriset ulottuvuudet. Hankkeen yhtenä tavoitteena on kehittää menetelmiä matkailun vaikutusten mittaamiseen. Tämä kyselytutkimus on samalla yksi matkailun sosiaalisia vaikutuksia mittaava indikaattori, joka on toistettavissa myöhemmin.

Tämän tutkimuksen tarkoituksena on selvittää kahden kasvavan matkailukeskuksen paikallisväestön tyytyväisyyttä ja mielipiteitä matkailun tämän hetkisestä tilanteesta sekä tulevaisuudesta. Kyselytutkimus Ylläksen ja Levin paikallisväestölle kartoittaa myös paikallisväestön osallistumismahdollisuuksia ja halukkuutta osallistua matkailun kehittämiseen. Tutkimus on jatkoa toimeksiantajahankkeen syksyllä 2005 tekemille fokusryhmähaastatteluille, jotka tehtiin samalle kohderyhmälle pienemmässä mittakaavassa. Tässä tutkimuksessa tutkitaan noissa haastatteluissa esiin nousseita asioita sekä pyritään saamaan tarkempaa ja yleistettävämpää tutkimustietoa.

Satunnaisotannalla otokseen arvottujen kyläläisten mielipiteitä mitattiin puhelinhaastatteluilla, jotka etenivät haastateltaville etukäteen lähetettyjen puolistrukturoitujen kyselylomakkeiden mukaan. Pääasiassa kvantitatiivisen tutkimuksen tutkimusmenetelmänä oli kyselyn lisäksi haastateltavien kotikyliin tehty maisemakatselmus, joka perehdytti haastattelijan tutkimuskohteisiin ennen varsinaista haastattelujen tekoa. Tutkimustulosten analysointivaiheessa löytyi vuonna 1993 tehty tutkimus, jossa tutkittiin hyvin paljon samaa aihetta, kuitenkin vain Kolarin kunnan ja Ylläksen alueelta. Tämän tutkimuksen tuloksia verrataan myös tuohon 13 vuotta aiemmin tehtyyn tutkimukseen.

## 2 TOIMEKSIANTAJA: LANDSCAPE LAB

'Matkailualueet maisemalaboratoriona – Työvälineitä kestävän matkailun edistämiseen', LANDSCAPE LAB on Lapin yliopiston hallinnoima ja koordinoima hanke, jonka rahoittaa EU:n Life Ympäristö –rahasto. Hanke käynnistyi syyskuussa 2004, ja se kestää elokuuhun 2007 asti.

Hankkeen lähtökohtana on lisääntynyt tiedon tarve kasvavan matkailun vaikutuksista luontoon, kulttuuriin ja paikallisiin yhteisöihin. Merkittävä osa Lapin matkailukohteista sijaitsee arvokkaiden suojelalueiden läheisyydessä. Alueiden sijainti ja pohjoinen, herkkä luonto asettavat erityisiä haasteita kestävän matkailun kehittämiseksi sekä alueiden hoidon ja käytön suunnittelulle. Kestävän matkailun periaatteiden ja arvojen noudattaminen takaavat osaltaan alueiden säilymisen. (LANDSCAPE LAB 2004.)

Hankkeen tavoitteena on kehittää menetelmiä, joiden avulla voidaan arvioida, seurata ja suunnata matkailun alueellisia vaikutuksia. Näillä menetelmillä matkailuelinkeinon parissa toimivat voivat arvioida ja edistää matkailun kestävyttä. Hankkeessa tuotetaan myös uutta tietoa matkailun ympäristö- ja maisemavaikutuksista, luontoaktiviteeteista, ympäristöasenteista ja maankäytöstä sekä suosituksia matkailualueiden suunnittelun ja ympäristöhoidon käyttöön. (LANDSCAPE LAB 2004.)

Hankkeessa on neljä rinnakkaista osatehtävää: LABECO, LABLAND, LABPLANT ja LABSOC. Opinnäytetyönä toteutettava paikallisväestön mielipiteitä, asenteita ja osallistumismahdollisuuksia tutkiva kysely liittyy osatehtävään LABSOC, jonka vastualueena ovat ympäristökysymysten sosiaaliset ja kulttuuriset ulottuvuudet. Osatehtävässä kerätään paikallisia näkemyksiä matkailukeskuksen luonnon ja ympäristön käyttöön liittyvistä kysymyksistä ja mahdollisista ongelmista (LANDSCAPE LAB 2004). LABSOC–osatehtävän toteuttamiseen osallistuvat METLA:n (metsäntutkimuslaitos) Rovaniemen ja Kolarin yksiköt, Lapin yliopiston Pohjois-Suomen Ennakointi- ja arviointikeskus sekä MTT:n (Maa- ja elintarviketalouden tutkimuskeskus) Lapin tutkimusasema.



## 3 KESTÄVÄ MATKAILU

### 3.1 Matkailun ja ympäristön suhde

Suomen matkailulliset vetovoimatekijät ovat matkailun kehityksen alkuvuosista 1700 – 1800-luvuilta lähtien olleet luonto ja matkailun kehittyessä luonnossa tapahtuvat erilaiset aktiviteetit ja ohjelmapalvelut (Ympäristöä säästävän matkailun käsikirja 1995, 3). Vuoristo (2002, 205–206) määrittelee matkailukohteiden keskeisiksi vetovoimatekijöiksi paikallisen luonnon ja kulttuurin. Nämä ovat niitä raaka-aineita, joista matkailuteollisuus jalostaa matkailutuotteita, joilla houkutellaan turisteja kohteeseen.

Kun matkailukohteen suosio kasvaa ja matkailijamäärät tulevat yhä suuremmiksi, joutuvat luonto- ja kulttuuriympäristö koetukselle. Kohde on jopa vaarassa kadottaa alkuperäisen viehätyksensä ja vetovoimansa. Tällöin törmätään yhteen matkailun keskeiseen ongelmaan: alueiden, kohteiden ja maisemien suojelun ja matkailukäytön väliseen ristiriitaan. Matkailullisesti kaikkein vetovoimaisimmat kohteet ovat nimittäin useimmiten samalla myös kaikkein herkimpää, suojelua ja rauhoittamista kaipaavia alueita. Matkailun kehittyminen tuottoisana elinkeinona riippuu suuresti ympäristön tilasta: matkailu vaikuttaa ympäristöön ja vastaavasti ympäristö matkailuun (Ympäristöä säästävän matkailun käsikirja 1995, 3).

Matkailuelinkeinon oma etu edellyttää ympäristön säilyttämistä ja suojelua. Täydellinen luonnonsuojelu ei kuitenkaan ole mahdollista edes passiivisessa, pelkkään maisemien ihailuun perustuvassa turismissa. Monet luonnonsuojelijat vastustavat matkailua ja kokevat sen vakavaksi uhaksi. Matkailuelinkeino ei saa eikä voikaan ottaa käyttöönsä läheskään kaikkia vetovoimaisia alueita. Huomion arvoista on kuitenkin se, että myös muut elinkeinot ja ihmisen muu toiminta uhkaavat monia luonnoltaan ja kulttuuriltaan vetovoimaisia alueita. Joissain tapauksissa matkailu on jopa voinut suojella ympäristöä ja paikallisen kulttuurin säilymistä. Tätä ristiriitaista ilmiötä Vuoristo (2002, 206) kutsuu matkailun ja ympäristönsuojelun viha-rakkaussuhteeksi.

Matkailun koko toimintaympäristössä yhä keskeisemmäksi teemaksi on noussut pyrkimys kestävään kehitykseen. Kestävän matkailukehityksen avulla matkailu ja ympäristö voisivat elää symbioosissa ja aiemmin uusiutumattomana luonnonvarana pidetty resurssipohja voi muuttua uusiutuvaksi. (Vuoristo 2002, 205–207.)

### 3.2 Kestävän matkailun määrittely

Kun joukkomatkausten kasvu 1970 – 1980-luvuilla oli kiihkeimmillään, elinkeinon harjoittajien ja viranomaisten päähuomio kiinnittyi matkailun edellytysten nopeaan kehittämiseen ja mahdollisimman suuren taloudellisen hyödyn tavoitteluun. Matkailijat antautuivat matkakuumeen valtaan, eikä turismin kasvun rajoihin kiinnitetty juuri mitään huomiota. Vähitellen matkailukehityksestä alettiin kuitenkin saada negatiivista palautetta, kun raju kasvu synnytti monenlaisia ympäristöongelmia: melua, roskaantumista, vesistöjen saastumista, alkuperäisen ympäristön ja kulttuurin kulumista ja tuhoutumista. Ympäristöasioihin alettiin kiinnittää enemmän huomiota, ja vähitellen koko matkailukehityksen johtoajatukseksi on noussut kestävä kehityksen periaate. (Vuoristo 2002, 219–220.) Kestävä matkailu on tullut yhä yleisemmäksi ja keskeisemmäksi käsitteeksi kaikkien matkailuelinkeinon parissa toimivien keskuudessa.

Kestävä matkailu pohjautuu laajempaan kestävä kehityksen ideologiaan, jonka mukaan kehitys on kestävä, kun se tyydyttää nykyhetken tarpeet viemättä tulevilta polvilta mahdollisuutta tyydyttää omat tarpeensa. Kestävälle matkailulle on tämän ideologian pohjalta tehty useita määritelmiä. Euroopan neuvosto (Kauppa- ja teollisuusministeriö, 2006) määrittelee käsitteen seuraavasti:

*Kestävä matkailukehitys on mikä tahansa matkailukehityksen tai toiminnan muoto, joka kunnioittaa ympäristöä, varmistaa luonnon- ja kulttuuriresurssien pitkäaikaisen suojelun sekä on yhteiskunnallisesti ja taloudellisesti hyväksyttävää ja oikeudenmukaista.*

Hynösen (2002, 135) mukaan kestävä matkailu, kuten muukin kestävä kehitys, on kestävä vain, jos sitä tarkastellaan globaalissa poliittisessa, sosio-ekonomisessa ja ekologisessa yhteydessä ja mittakaavassa. Swarbrooke (1999, 47) jakaa kestävä matkai-

lun kolmeen yhtä tärkeään ulottuvuuteen: ympäristölliseen, taloudelliseen ja sosiaali-  
seen. Ympäristöllinen kestävyys sisältää sekä luonnonympäristön että ihmisen raken-  
taman ympäristön. Taloudellinen kestävyys koskee sekä yritysten, kuntien että koko  
yhteiskunnan kestävyyttä. Sosiaaliseen näkökulmaan sisältyvät paikallisen väestön ja  
turistien suhteet, paikallisen kulttuurin säilyttäminen ja paikallisen väestön huomioon  
ottaminen. Useista toisistaan hieman poikkeavista määritelmistä huolimatta kaikissa  
kestävän matkailun määritelmissä ja teorioissa yhteinen ja keskeinen ajatus on, että  
kaikki ulottuvuudet on otettava huomioon tasapuolisesti ja niiden tulee toimia vuoro-  
vaikutuksessa keskenään. Usein kestävä matkailu, kuten kestävä kehitys yleensäkin,  
mielletään ensisijaisesti ympäristön huomioimiseksi, mutta ympäristön ohella on yhtä  
tärkeää ottaa huomioon myös taloudellinen, sosiaalinen ja kulttuurinen kestävyys.

Swarbrooke (1999, 88) jakaa kestävän matkailun toimijat kuuteen ryhmään. Nämä  
ovat julkinen sektori (EU, valtion hallitus, valtion organisaatiot, kunnalliset viran-  
omaiset ), matkailuelinkeino, erilaiset järjestöt, media, paikallinen yhteisö ja turistit.  
Tärkeää on, että nämä eri toimijat olisivat vuorovaikutuksessa toistensa kanssa ja teki-  
sivät myös yhteistyötä keskenään. Mikään näistä kuudesta toimijasta ei yksin kykene  
kestävän matkailun mukaiseen toimintaan. Jos yksi tai kaksikin osapuolta toimii peri-  
aatteiden mukaisesti, mutta loput eivät, ei kestävä matkailu toimi tarkoituksenmukai-  
sesti.

Kestävässä matkailussa olennaista on kokonaisvaltainen ajattelu; kaikki eri ulottuvuu-  
det on otettava huomioon tasapuolisesti kaikkien matkailuun liittyvien eri toimijoiden  
taholta. Mikään matkailuelinkeinoon liittyvä toiminta ei saisi jättää kestävä matkailua  
huomiotta. Matkailun nopea kasvu ja sen levittäytyminen yhä laajemmalle alueelle li-  
säävät kestävän kehityksen mukaisen ajattelun ja toiminnan tarvetta. Muutoin elinkei-  
no on vaarassa tuhota itse itsensä.

Hemmin (2005) mukaan matkailu on kestävä, jos kestävyys toteutuu viidellä eri ta-  
solla samanaikaisesti ja tasavertaisesti:

1. Taloudellinen taso: voiton saavuttaminen, työpaikkojen luominen ja myönteinen vaikutus kansantalouteen.
2. Matkailijatytyväisyyden taso.
3. Ympäristönsuojelun taso: veden ja ilmansuojelu, luonnon monimuotoisuuden säilyminen ja maisemansuojelu.
4. Kulttuuritaso: kulttuurien erilaistumisen ja yksilöllisyyden ja kulttuurien kauneusarvojen säilyttäminen.
5. Sosiaalinen taso: matkailun kohdealueen alkuperäisväestön hyvinvointi.

Vaikka kestävän matkailun tarpeellisuus ja sen hyödyt tiedostetaan laajasti, toteuttaminen käytännössä ei ole ongelmattonta. Hynösen artikkelissa esitellyssä Vernonin (2001) tutkimuksessa on tutkittu matkailuyritysten kestävän matkailun toimintoja ja siinä ilmenneitä ongelmia. Tutkimuksen mukaan toimintojen toteutumiselle on niin sanottuja suoria esteitä (esim. ajan, rahan ja kiinnostuksen puute) ja epäsuoria esteitä (esim. tiedon puute kestävän matkailun tuotteista ja toiminnoista). Kestävän matkailun toimintojen määrään ja laatuun vaikuttaa myös se, onko matkailuyrittäjä henkilökohtaisesti huolestunut ympäristöstä vai onko hänellä vain taloudellinen motiivi. Esteiden poistamiseksi yritykset tarvitsevat tietoa kestävästä matkailusta tukevista käytännöistä, prosesseista ja välineistä sekä tietoa siitä, miksi kestävän matkailun käytännöt ovat hyödyllisiä. Myös taloudellinen tuki ja neuvonta ovat tarpeen. (Hynönen 2002, 143–144.)

Yllä mainitussa Vernonin tutkimuksessa on käsitelty matkailun ja kestävän kehityksen yhteen sovittamisen ongelmia vain matkailuyritysten näkökulmasta. Matkailuyritykset ovat osa matkailuelinkeinoa, joka on yksi osa aiemmin mainituista kestävän matkailun toimijoista. Kun tutkitaan ja mietitään ongelmia muidenkin toimijoiden (julkinen sektori, järjestöt, media, paikallinen yhteisö ja turistit) näkökulmasta, huomataan, että kestävän matkailun toteuttaminen todella sisältää monia ongelmia. Tietoa ja tutkimuksia tarvitaan vielä paljon ja jotta tulevaisuuden näkymät olisivat positiiviset, on kaikilla osapuolilla oltava yhteinen päämäärä.

Hynösen (2002, 143) mukaan yksi edellytys kestävän matkailun ongelmattomalle toteuttamiselle on tehdä matkailun suunnittelu strategisesti. Strateginen suunnittelu ylit-

tää organisaatioiden rajat ja keskittyy keskeisiin sidosryhmiä ja resursseja koskeviin kysymyksiin. Suunnitelmat tehdään alueelle eikä alueen organisaatioille, ja toiminta tapahtuu mahdollisimman paikallisella tasolla. Matkailustrategian tärkeimpiä perustavoitteita on matkailuresurssien säilyttäminen, matkailijoiden kokemusten lisääminen ja taloudellisten, sosiaalisten ja ympäristöllisten hyötyjen maksimoiminen sidosryhmille. Strategia sisältää kolme erilaista analyysia: ympäristöanalyysi, resurssianalyysi sekä sidosryhmien toiveiden, kiinnostusten ja omien strategioiden analysointi.

Paikallistasolla tämä strateginen suunnitteluprosessi auttaa löytämään ne arvot, joita paikalliset asukkaat ja matkailijat arvostavat alueessa. Lisäksi ne kuvaavat mitä roolia paikalliset haluavat matkailun esittävän yhteisön taloudellisessa ja sosiaalisessa kehittämisessä ja mitä huolia heillä on matkailun vaikutuksista ympäristöön. Prosessissa myös selkiytyvät ne alueen erikoispiirteet, jotka paikalliset asukkaat haluavat jakaa matkailijoiden kanssa sekä ne epäkohdat, jotka vähentävät alueen viihtyisyyttä. (Hynönen 2002, 143.)

### **3.3 Kestävä matkailu Suomessa**

Kestävä kehitys ja sen mukainen ajattelu ja toiminta ovat yhtenä tavoitteena lähes kaikissa elinkeinoissa Suomessa. Kestävää matkailua ryhdyttiin kehittämään 1990-luvun alussa. Aluksi puhuttiin ympäristöä säästävästä matkailusta, ekoturismista ja ympäristöystävällisestä matkailusta. Vuosikymmenen puolivälissä alettiin käyttää termejä vastuullinen matkailu ja kestävä matkailu. Katsottiin, että ympäristöystävällisyys oli liian pehmeä käsite, sillä sekä matkailun parissa työskentelevien että matkailijoiden on helppo olla ystävällisiä luonnolle ja ympäristölle. Sen sijaan vastuullisuuden ja kestävyteen sisältyy eettisiä ja toiminnallisia vaatimuksia. (Hemmi 2005, 82.)

Kestävä matkailu käsitteenä on tullut jäädäkseen, mutta sen mukainen toiminta on vielä varsin vähäistä ja järjestäytymätöntä. Se näkyy esim. kestävä matkailua käsittelevän suomenkielisen kirjallisuuden vähyytenä. Koko matkailuelinkeinoa koskevan kestävä kehityksen strategiaa ei maassamme ole julkaistu (Hemmi 2005, 84). Kauppa- ja teollisuusministeriön matkailustrategiassa kestävä matkailu on mainittu yhtenä

strategian läpi kulkevana arvona. Maininta löytyy myös siitä, että Suomen matkailulisten vahvuuksien kestävä hyödyntäminen on turvattava. Syvemmin ei kuitenkaan pohdita, miten tämä arvo näkyisi käytännön toiminnassa. Saamelaisten kestävä kehityksen ohjelmassa sivutaan kestävä matkailua hieman syvemmin:

*Saamelaista matkailutoimintaa kehitetään saamelaisten oman kulttuurin ja sen perinteisen osaamispääoman perustalta. Kiinnitetään huomiota korkealaatuiseen saamelaiseen matkailutoimintaan ja pyritään matkailun saamelaiseen tuotemerkkiin. (Matkailustrategia, 2006.)*

Metsähallitus on yksi taho, joka Suomessa on pyrkinyt kehittämään kestävä luontomatkailun periaatteita. Saarinen (2005) on raportissaan esittänyt nämä Metsähallituksen periaatteet, joiden tavoitteena on edistää matkailun kestävyttä yhdessä matkailuyrittäjien ja suojelualueen muiden toimijoiden kanssa:

1. Luontoarvot säilyvät ja toiminta edistää luonnonsuojelua.
2. Ympäristöä kuormitetaan toiminnassa mahdollisimman vähän.
3. Toiminnassa arvostetaan paikallista kulttuuria ja perinteitä.
4. Matkailijoiden arvostus ja tietämys luonnosta ja kulttuurista lisääntyvät.
5. Matkailijoiden mahdollisuudet luonnossa virkistäytymiseen paranevat.
6. Matkailijoiden henkinen ja fyysinen hyvinvointi vahvistuvat.
7. Vaikutetaan myönteisesti paikalliseen talouteen ja työllisyyteen.
8. Viestintä ja markkinointi on laadukasta ja vastuullista.
9. Toimintaa suunnitellaan ja toteutetaan yhteistyössä.

Matkailun edistämiskeskus julkaisi vuonna 1993 matkailuelinkeinolle ja yrityksille tarkoitetun oppaan ”Ympäristöä säästävä matkailu - 90-luvun haaste Suomen matkailulle”. Jos tässä oppaassa sanat ”ympäristöä säästävä matkailu” korvattaisiin sanoilla ”kestävä matkailu”, olisi siinä monia nykyhetkeenkin soveltuvia kestävä matkailun periaatteita. Myös EU:n lukuisat ohjelmat, direktiivit ja niiden pohjalta säädetyt lait edistävät kestävä matkailua Suomessa. EU:n viidennessä ympäristöohjelmassa todettiin mm., että ohjelma muistuttaa matkailuelinkeinon taloudellisesta merkityksestä unionin maille, mutta samalla se painottaa ympäristönäkökohtien entistä parempaa huomioon ottamista matkailun kehittämisessä. (Hemmi 2005, 82.)

### 3.4 Matkailun sosiaalinen kestävyys

Jotkut määritelmät jakavat kestävä matkailun neljään eri ulottuvuuteen, jolloin sosiaalinen ja kulttuurinen kestävyys on määritelty erikseen. Toiset määritelmät taas tarkastelevat näitä kahta yhtenä, sosio-kulttuurisena ulottuvuutena (esim. Swarbrooke 1999, 71). Tässä tutkimuksessa lähestymistapa on jälkimmäinen, eli kulttuurisen kestävyuden katsotaan kuuluvan osaksi sosiaalista kestävyyttä.

Tutkimuksen näkökulma pohjautuu seuraavaan, Rannikon (1999) laatimaan määritelmään, jonka mukaan sosiaalinen kestävyys kostuu:

1. ihmisten kyvystä ja mahdollisuudesta hallita omaa elämäänsä ja osallistua sitä koskeviin päätöksiin.
2. hyötyjen ja haittojen oikeudenmukaisesta jakautumisesta.
3. kulttuurisesta kestävydestä, jolla tarkoitetaan paikallisia arvoja kunnioittavaa kehitystä.

Sosiaalinen ulottuvuus jää kestävässä matkailussa usein paljon vähemmälle huomiolle kuin matkailun ympäristölliset ja taloudelliset vaikutukset. Tämä johtunee siitä, että turismin sosio-kulttuuriset vaikutukset tapahtuvat usein hitaasti, huomiota herättämättä ja ovat näkymättömiä ja aineettomia. Kuitenkin sosiaaliset vaikutukset ovat yleensä pysyviä ja niitä on lähes mahdotonta tai ainakin hyvin vaikeaa korjata. (Swarbrooke 1999, 69).

Matkailun sosiaalisia vaikutuksia on hankala tarkastella monestakin syystä. Ensinnäkin sosiaalisia vaikutuksia on vaikea mitata. Menetelmiä sen mittaamiseen on olemassa vain vähän. Hemmin teoksessa esitellyssä WTO:n määrittelemissä kestävä matkailun ydinindikaattoreissa sosiaalisten vaikutusten indikaattoriksi esitetään matkailijamäärän suhdetta asukasmäärään. Näiden ydinindikaattorien mukaan matkailun hyötyjä paikallistaloudelle voidaan mitata työpaikkojen sekä toimeentulon määränä. Paikallisyhteisön tyytyväisyyden indikaattoriksi on esitetty tyytyväisyyttä kyselytutkimuksella mitattuna.

Matkailijoiden tai työpaikkojen ja toimeentulon määrä ei kuitenkaan välttämättä anna mitään pätevää ja yksiselitteistä tietoa sosiaalisesta kestävyydestä. Vaikeuksia on myös erottaa matkailun vaikutukset muiden sosiaalisten tekijöiden vaikutuksista. Muita sosiaalisia vaikuttajia ovat esimerkiksi televisio, Internet ja muu media. Haastavaa on erottaa ulkoisten tekijöiden mukanaan tuomat sosiaaliset vaikutukset normaalista evoluutiosta ja kehityksestä. (Tourism and Host Communities 2003, 58.) Nämä sosiaalisen kestävyuden tarkasteluun ja mittaukseen liittyvät hankaluudet voivat osaltaan vaikuttaa tämän ulottuvuuden vähemmälle huomiolle jättämiseen.

Vuoristo (2002, 216) toteaa kulttuuriympäristön suhteen matkailuun olevan samanlainen kuin luonnonkin. Paikallinen kulttuuri on usein vetovoimatekijä ja luo matkailua. Sitä on siten suojeltava ja tilanteen mukaan sopeutettava matkailukäyttöön. Kulttuurin moninaisuuden turvaaminen globaalistuvassa maailmassa on myös koko kestävä kehityksen keskeisin periaate (Kestävyuden mitta 2000, 109). Paikallisen kulttuurin olennaisena osana on luonnollisesti paikallinen väestö ja heidän jokapäiväinen elämänsä. Kestävä matkailun sosiaaliset tavoitteet liittyvätkin määrittelystä ja määrittelijästä huolimatta tiiviisti paikallisen väestön hyvinvointiin, heidän osallistumiseensa matkailun kehittämisessä sekä muiden paikallisten elinkeinojen huomioimiseen.

Kestävä matkailun kehittämisessä korostetaan vahvasti paikallisyhteisön mukana oloa (Hynönen 2000, 139). Järviluoma (1993, 9) toteaa paikallisväestön tyytyväisyydellä olevan vahvasti merkitystä matkailijan kokemukseen matkasta ja hänen paluuhaluuteensa. Paikallisväestön ja matkailun sosiaalisen kestävyuden huomioon ottaminen on siksi tärkeää koko matkailuelinkeinon kannalta. Hynösen artikkelissa kuvattun Hall:n (2000) laatiman kestävä matkailun arvot ja periaatteet -kuvion mukaan kestävä matkailun sosiaaliset tavoitteet ovat yhteisön hyötyminen, osallistuminen, suunnittelu, koulutus, terveys, työllisyys ja kävijöiden tyytyväisyys. Myös kuviossa mainituissa taloudellisissa tavoitteissa on keskeisessä osassa paikallisen talouselämän tukeminen. Paikallisen talouselämän tukemiseksi matkailuelinkeinon ja matkailuyritysten tulisi hyödyntää ja kehittää oman alueensa elinkeinoja, kuten ruokatuotantoa, ohjelmalveluja ja muita matkailualaa hyödyntäviä elinkeinon harjoittajia (Ympäristöä säästävän matkailun käsikirja 1993, 7).



Usein huomioidaan vain matkailun negatiiviset vaikutukset paikallisten elämään ja paikalliskulttuuriin. Huomioitavaa kuitenkin on, että vaikutukset voivat olla myös positiivisia. Matkailun negatiiviset vaikutukset esim. paikallisväestöön voivat näkyä perinteisten elämäntapojen kuihtumisena ja muualta tulleiden tapojen ja kielen omaksumisena. Vastaavasti matkailun tuomia positiivisia vaikutuksia paikallisväestöön ovat esim. asukasluvun vähentymisen tasaantuminen tai kääntyminen nousuun, työllistyminen ja paikallisen kulttuurin tuleminen tunnetuksi muuallakin. Kestävän matkailun sosiaalisen ulottuvuuden yhtenä päämääränä on maksimoida positiiviset vaikutukset ja vastaavasti minimoida negatiiviset. (Swarbrooke 1999, 69 ja 71).

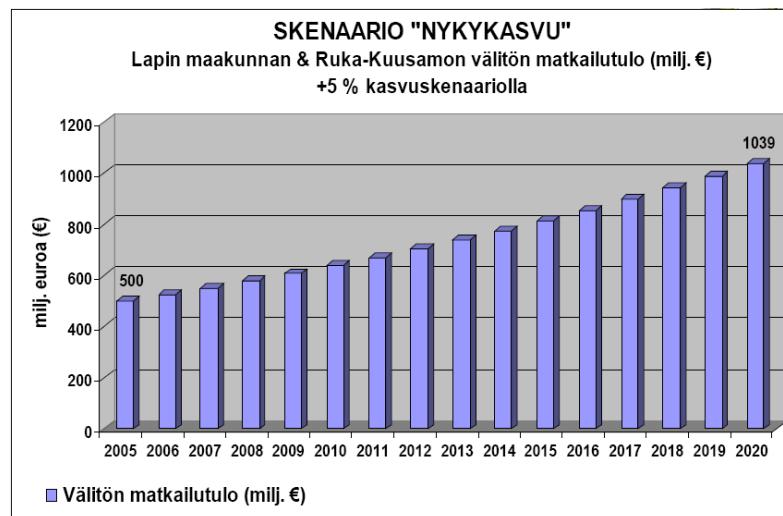
Swarbrooke (1999, 123) tuo esiin myös sen, miten usein ajatellaan että paikallisväestöä ja paikallista ympäristöä pitäisi suojella matkailulta. Kestävän matkailun periaatteena kuitenkin on, että paikallinen väestö osallistuisi matkailun suunnitteluun ja kehittämiseen ja olisi halutessaan myös itse aktiivisesti mukana matkailuelinkeinon toteuttamisessa. Myös mahdollisuus pysyä matkailutoiminnan ulkopuolella on kestävyiden nimissä taattava paikallisväestölle.

## **4 KESTÄVÄ KEHITYS JA LAPIN MATKAILUELINKEINO**

Puhdas luonto, hiljaisuus ja luonnonrauha ovat pohjoisen tärkeitä matkailuvaltteja. Ne mainitaan kun ulkomaalaisilta kysytään, miksi he tulevat Lappiin. Joulupukin tapaaaminen on myös etenkin Joulun aikaan useiden turistien matkan kohokohta. Lapin nykyisen joulumatkailun ja paljolti matkailun muutenkin lasketaan alkaneen siitä, kun ensimmäinen Concorde laskeutui Rovaniemelle tuoden mukanaan koneellisen ulkomaalaisia jouluvieraita. Siitä on nyt 20 vuotta. 20 vuodessa matkailusta on kehittynyt Lapin maakunnalle erittäin tärkeä elinkeino. (Pokka, 2006.)

Matkailulla on Lapin elinkeinorakenteessa suuri merkitys. Vuonna 2005 matkailu toi tuloja yli 400 miljoonaa euroa (Pokka, 2006). Liikevaihdoltaan matkailu oli vuonna

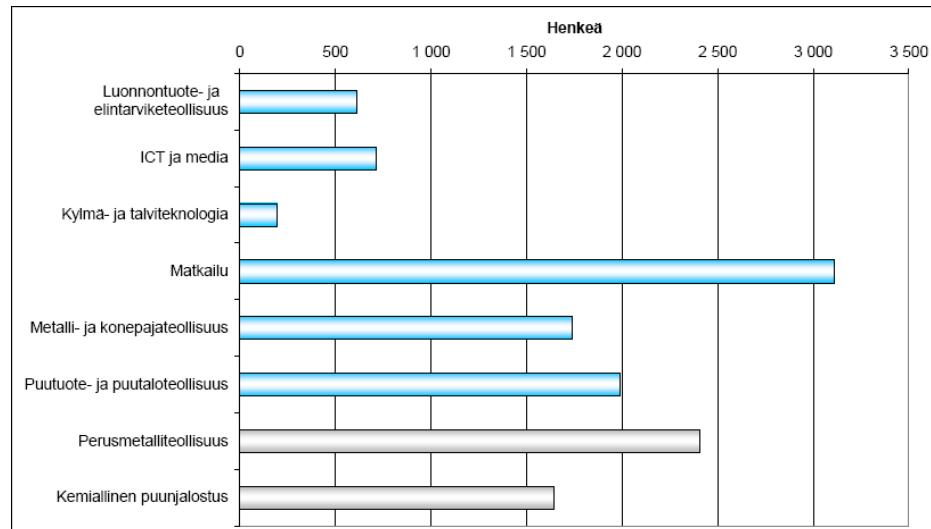
2003 kolmanneksi suurin elinkeino Lapissa. Liikevaihdoltaan suurempia elinkeinoja olivat vain perusmetalliteollisuus ja kemiallinen puunjalostus. Välitön matkailutulo Lapissa kasvaa koko ajan, vuosittainen kasvu on noin 5 %. Kuviossa 1 on havainnollistettu välittömän matkailutulon kasvua Lapin maakunnassa ja Ruka-Kuusamo-alueella vuoteen 2020 asti, olettaen, että vuotuinen kasvuprosentti pysyy samana. Tällöin Lapin matkailutulot kaksinkertaistuisivat tämän hetken tilanteesta vajaan viidentoista vuoden aikana. (Laakkonen 2006.)



KUVIO 1. Lapin matkailutulojen kasvu 5 %:n kasvuskenaariolla. Lähde: Lapin liitto/Sami Laakkonen.

Henkilöstömäärältä matkailu on selvästi suurin elinkeino, matkailu työllistää noin 4000 henkeä (Pokka 2006). Lisäksi matkailu antaa rakentamisaikana kirvesmiehille ja muille rakentamisen ammattilaisille runsaasti työtä. Kuvio 2 havainnollistaa matkailun työllistävää vaikutusta muihin elinkeinoihin nähden. Näin suurella ja merkittävällä elinkeinolla on luonnollisesti myös merkittävät vaikutukset. Lapin matkailuelinkeino on kokonaisuudessaan koko suomalaisen palvelusektorin kärjessä. Matkailu paikkaa useilla muuttotappioalueilla väestönkadosta johtuvaa ostovoiman vähentymistä sekä luo mahdollisuuksia muidenkin toimialojen kasvulle. Matkailu myös pitää yllä paikallisen väestön tarvitsemia palveluja ja luo niitä jopa lisää. (Laakkonen 2006.) Monen matkailukeskuksen liepeillä asuvan lappilaisen osana olisi ollut työttömyys tai muutto

elannon perässä muualle, jos matkailu ei säteilisi oheispalveluiden kautta niin laajalle kuin se nyt tekee (Välimaa, 2006).



KUVIO 2. Lapin elinkeinorakenne, henkilöstö (2003). Lähde: Lapin liitto/Sami Laakkonen.

Matkailun kasvuun, kehitykseen ja suunnitteluun Lapissa liittyy monia ongelmia. Lapin matkailuvalttien, luonnonrauhan ja hiljaisuuden, säilyminen ei ole itsestään selvää. Valtaosa Lapin matkailuyrityksistä ja matkailijavirroista on keskittynyt isoihin matkailukeskuksiin, mikä kuormittaa tiettyjä alueita Monin paikoin ammattitaitoisista suunnittelijoista on pulaa ja pitkän tähtäimen suunnitelmallisuus on jäänyt heikoksi. Yleisellä tasolla hyväksytyjä periaatteita saatetaan murtaa pienillä asemakaavanmuutoksilla. Rakennetun ympäristön laatuun kiinnitetään liian vähän huomiota. Erilaiset luonnossa kulkevat reitit ovat usein puutteellisia, ahtaita ja hankalia tai puuttuvat joistain paikoista kokonaan. (Laakkonen 2006.)

Ilmastonmuutoksesta ja energian korkeasta hinnasta käydään paljon keskustelua. Ne vaikuttavat väistämättä myös matkailuun ja sen kehitykseen ja jatkuvaa kasvua ei näin ollen voi suunnitelmista ja visioista huolimatta pitää itsestäänselvyytenä. Matkailukeskukset ja ohjelmapalveluyritykset joutuvat myös ennen pitkää pohtimaan sitä, pysytäänkö laskettelurinteillä, moottorikelkkasafareilla ja koiravaljakkoretkillä houkutte-

lemaan turisteja aina uudelleen ja uudelleen. Matkailijat voivat ennen pitkää vaatia uudenlaisia elämyksiä ja yhä houkuttelevampia tuotepaketteja. (Välimaa, 2006).

Matkailukohteen saavuttaminen lentokoneella on kaikkein suosituin tapaa matkustaa. Etenkin halpalentoyhtiöiden ja alentuneiden lentolippujen hintojen myötä junalla, laivalla ja autolla matkustaminen on saanut väistyä lentämisen tieltä. Lentokoneiden hiilidioksidipäästöt ovat muihin kulkuneuvoihin verrattuna valtavat, esim. matka Keski-Euroopasta Suomeen lentokoneella aiheuttaa yli kaksinkertaisen määrän päästöjä verrattuna saman matkan tekemiseen junalla ja laivalla. Lentokoneella matkustamista on nykyisin lähes mahdotonta välttää, mutta kestävän matkailun periaatteiden mukaista olisi tehdä mieluummin yksi pitkä matka vuodessa kuin useita lyhyitä. Mitä pidemmän ajan kohteessa viettää, sitä enemmän rahaa jää myös kohteeseen ja paikallisväestölle. Vähiten hyötyä on matkailussa, jossa ei edes yövytä kohteessa. Juuri tällaista matkailua ovat Lappiin suuntautuvat matkat joulusesongin aikaan. Lapissa olisi mahdollista saada sama hyöty ja huomattavasti pienemmät ympäristöhaitat kymmenesosalla nykyisiä matkailijoita, jos heidät saataisiin viipymään pidempään. (Lehtiniemi, 2006.)

Ilmastonmuutos näkyy Alppien hiihtokeskuksissa yhä useampana talvena lumen puutteena. Siksi Lapin matkailukeskuksissa varaudutaan laskettelijatulvaan Keski-Euroopasta, kun Suomen tuntureita markkinoidaan lumivarmuudella. Kuitenkin myös Suomessa on kärsitty leudoista talvista ja etenkin epävarmasta talventulosta. Laskettelukeskukset ovat joutuneet investoimaan järeisiin lumetuslaitteisiin, joilla halutaan varmistaa rinteiden kunto edestakaisin sahaavissa lämpötiloissa. (Mainio 2006.)

Hemmi (2006, 174–175) toteaa Lapin suurten matkailukeskusten sijaitsevan kaukana taajamista, erämaan keskellä, joten monien keskusten on ollut pakko rakentaa omat vesilaitokset ja jätevesipuhdistamot. Suuret matkailukeskukset kuluttavat talvisesongin aikaan energiaa ja vettä sekä tuottavat jätettä saman verran kuin pienet kaupungit. Eniten kuluttavat rinteiden valaistus ja lumetus. Esimerkiksi Levillä lumetukseen käytetään vettä noin 500 kuutiota tunnissa, kun koko Kittilän taajamassa käytetään saman verran vettä vuorokaudessa (Mainio 2006). Matkailukeskukseen ollaan myös rakentamassa suurpumpppaamaa, jolla pumpattavan veden määrä voidaan vielä kaksinker-

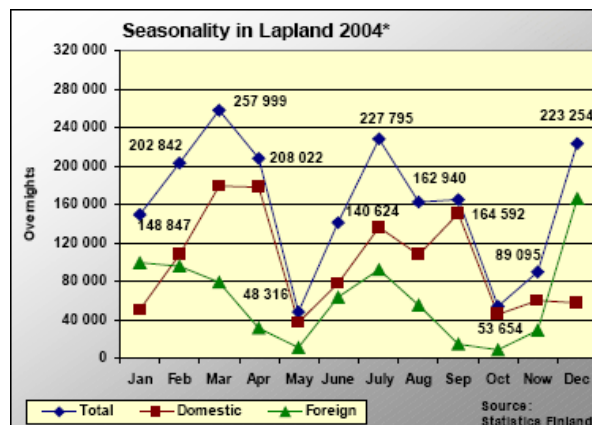
taistaa. Jäte- ja energiahuollon hoitotoimenpiteet ovat myös työläitä ja aiheuttavat huomattavia kustannuksia. Kustannusten ja ympäristökuormituksen minimointi onnistuu vain tehokkaalla yhteistyöllä, työnjaolla ja suunnittelulla.

Myös matkailun ympärivuotisuus on valtava haaste ja sen puute ongelma. Vain ympärivuotinen asiakasvirta mahdollistaa pysyvät työpaikat. Sesonkiluontoisuus tuo lyhytaikaisia kausityöntekijöitä, mikä aiheuttaa tietynlaista levottomuutta. Vaikka kehitystä on jo tapahtunut ja monin paikoin kesämatkailua on erilaisin keinoin (mm. golf, vaellusreitit, tapahtumat) saatu lisättyä, on elinkeinon sesonkiluontoisuus vielä hyvin yleistä.

Laakkonen (2006) havainnollistaa sesonkiluontoisuutta käyttöasteiden alhaisuutena vuositasolla tarkasteltuna. Vuonna 2004 Lapin hotellihuoneiden yhteen laskettu käyttöaste oli 55,3 %, ja kaiken kaikkiaan yöpymisiä oli 3 394 440. Eniten turisteja yöpyy Lapin hotelleissa maaliskuussa, vuoden 2004 maaliskuussa yöpyjiä oli lähes 260 000. Näistä suurin osa oli kotimaisia turisteja. Kotimaiset matkailijat matkustavat Lappiin kevättalven lisäksi myös loppukesällä ja alkusyksystä. Ulkomaalaisten selvästi suosituin kuukausi on joulukuu. Vaikka kevättalvella, kesällä ja Jouluna yöpymisiä on paljon, hiljaiset kuukaudet laskevat käyttöastetta vuositasolla. Etenkin loppukeväästä ja loppusyksystä yöpymiset ja niiden myötä kaikenlainen matkailutoiminta hiipuvat, kuten kuvioista 3 voi nähdä.

Laakkonen (2006) näkee Lapin matkailukeskusten suunnittelun viimeaikaisessa kehityksessä kuitenkin paljon myönteistä kehitystä kestäväen kehityksen kannalta. Kaavoitukseen on investoitu entistä enemmän ja niiden perustana ovat vuorovaikutteisesti laaditut toiminnalliset kehittämissuunnitelmat. Kaavoituksissa on otettu huomioon sekä käyttäjät että liiketaloudellinen näkökulma, ja niissä on konkreettisia tavoitteita, jotka perustuvat yleisiin pitkän tähtäimen linjoihin. Suunnittelussa kuntien rooli kehittäjänä on kasvanut, ja suunnittelun realistiseen toteutettavuuteen on kiinnitetty enemmän huomiota. Luontoselvitykset ovat lisääntyneet ja parantuneet, ja hyvä laatu on ymmärretty myyntivaltiksi.

Laadukas infrastruktuuri ja hyvä saavutettavuus ovat matkailun ehtoja niin tällä hetkellä kuin tulevaisuudessakin. Laadukas infrastruktuuri muodostaa pohjan matkailulle ja sen kestävyydelle. Hyvä saavutettavuus on ratkaisevan tärkeä, jotta matkailijat ja työntekijät löytävät matkailukeskukset nyt ja tulevaisuudessa. Saavutettavuus sisältää lentoyhteydet, rautatiet, maantiet, tietoverkot ja luontoreitistöt. (Laakkonen 2006.) Erilaisten reittien ja yhteyksien rakentamisessa on otettava huomioon se, miten ne soveltuvat ympäristöön ja minkälaisia vaikutuksia niillä on paikallisiin kyliin ja siellä asuvien ihmisten elämään.



KUVIO 3. Sesonkiluontoisuus Lapissa vuonna 2004. Lähde: Lapin liitto/Sami Laakkonen.

Edellisessä luvussa kestävän matkailun erilaisissa määrittelyissä nousevat keskeisiksi asioiksi paikallisen yhteisön hyötyminen matkailusta ja paikallisten osallistuminen matkailun kehittämiseen. Järviluoman vuonna 1993 tekemässä tutkimuksessa tutkittiin paikallisväestön asennoitumista matkailuun ja sen seurausvaikutuksiin, esimerkkinä tutkimuksessa oli Kolarin kunta. Tuolloin Kolarin kunnan asukkaat suhtautuivat matkailuun huomattavan myönteisesti, toivoen kuitenkin matkailijamäärien pysyvän silloisella tasolla ja matkailun kasvun hidastuvan ja rajoittuvan. Matkailun myönteisinä vaikutuksina pidettiin työllisyyttä ja parempaa toimeentuloa sekä parempia vapaa-ajanviettomahdollisuuksia ja liikenneyhteyksiä. Negatiivisina nähtiin ympäristö- ja maisemahaitat sekä se, että matkailuun sijoitettavat resurssit ovat pois kunnan muusta kehittämisestä.

Paikallisväestön suhtautumistavan mahdollista muuttumista tulevaisuudessa suuntaan tai toiseen Järviluoma ei vuonna 1993 lähtenyt tarkemmin ennustamaan. Tutkimuksessa pohdittiin matkailun kasvun mahdollisesti heijastuvan perheeseen pienenemisenä, sukupuolten välisten roolien muuttumisena tai avioerojen lisääntymisenä. Toisaalta turismin sopeutumisen arveltiin ehkä ilmentyvän perhe-elämän ja yksityisyyden korostumisena, paikalliskulttuurin elpymisenä ja ympäristökysymysten tiedostamisena sekä tarpeena rajoittaa matkailun kasvua. Tulevaisuutta koskeviksi kysymysmerkeiksi nousivat Euroopan yhdentymisen, kasvihuoneilmiö, otsonikato ja happosateet sekä niiden vaikutukset matkailuun. Varmaksi asiaksi tulevaisuutta koskien Järviluoma mainitsi Ylläksen kasvuille olemassa olevat rajat. Silloisessa yleiskaavassa Ylläksen kapasiteetin rajoiksi oli määritelty 30 000 vuodepaikkaa, 80 laskettelurinnettä ja 36 hiihtohissia. Näiden rajojen yli ei ainakaan toistaiseksi ole menty, mutta suunnitelmia ainakin suuremmista vuodepaikkamääristä on ollut.

Tutkimuksensa lopussa Järviluoma toteaa oman tutkimuksensa toimivan hyvänä pohja-aineistona, jos samankaltainen tutkimus toteutettaisiin uudelleen esimerkiksi 1990-luvun lopulla. Toisen tutkimuksen tekeminen antaisi hänen mukaansa myös paikallisväestön asenteiden muutosprosessin analysointiin vankemman perustan kuin pelkääntään hänen tutkimuksensa.

## **5 RAUHALLISISTA TUNTUREISTA VILKKAIKSI MATKAILUKESKUKSIKSI**

Vielä 30 vuotta sitten Lapin tunturikylät olivat pimeitä, hiljaisia ja kaukana asutuskeskuksista. Ensimmäisiä asfaltointeja alettiin vähitellen tehdä maanteille, mutta lähimmät rautatieasemat ja lentokentät olivat usein satojen kilometrien päässä. Matkailusta ja turisteista ei ollut tietoaakaan, monikerroksiset hotellit ja turistivirroista saatavat matkailumiljoonat olivat vain utopistinen tulevaisuudennäkymä. Kun kiinnostus tuntureita ja siellä tapahtuvaa matkailutoimintaa kohtaan sitten heräsi, alkoi rakentaminen ja matkailuelinkeinon kasvattaminen valtavalla nopeudella. Kasvun rajat eivät monin paikoin näytä tulevan vastaan lainkaan. Sanomalehdissä on kuluneen vuoden (2006)

aikana ollut useita kirjoituksia koskien Lapin matkailukeskusten kasvua ja osin kiistelyjäkin asemakaavoja. Tämän tutkimuksen kohteet, Levi ja Ylläs, ovat myös olleet paljon esillä Lapin matkailua koskevissa keskusteluissa.

## 5.1 Levi

Levitunturin juurella oleva Sirkan kylä alkoi kokea mullistuksia vuodesta 1981 lähtien, kun kantatien varteen nousi Hotelli Levitunturi. Vuotta myöhemmin valmistui Kitilään lentokenttä ja seuraavana vuonna sinne laskeutui ensimmäinen vuorolento. Siitä alkoi hotellien, lomamajojen ja hiihtohissien rakentaminen, ja alettiin myös suunnitella yhtenäistä lomakeskusta, jossa olisi aukioita, putiikkeja, palveluita ja kävelykatuja. Oppia lähdettiin hakemaan Keski-Euroopan alppikylistä asti. Nykyisin Levi on Kuusamon Rukan ohella Suomen suurin laskettelukeskus, eivätkä kasvun rajat suunnittelijoiden mielestä ole lähelläkään. Vuodepaikkoja on 20 000 ja vuonna 2020 niitä on määrä olla 35 000. Kylässä on 29 ravintolaa, lääkäri, kirkko ja Alko. Vakituksia asukkaita on 800. (Hellman, 2006.)

Nykyisin Sirkan kylä on täysin matkailurakentamisen hallussa. Kylän keskustan ehkä hallitsevin elementti on alppitalojen rykelmä ”souvenirs” – myymälöineen (kts. liite 3). Alppitaloja ympäröi erilaisia mökkikyliä ja muutama suuri hotelli. Kokonaisuus ei ole aivan yhtenäinen ja Keskieurooppalaisten alppitalojen sopivuus Lapin tunturimaisemiin on herättänyt paljon keskustelua. Alkuperäistä Sirkan kylää ja perinteistä rakentamista on jäljellä vain kylän laitamilla, kauempana keskustasta.

Jo käynnistyneen Levi Tori – hankkeen tavoitteena on rakentaa Leville olemassa olevien alppitalojen ja myymälöiden lisäksi täysin uusi keskusta vuoden 2008 alppihihdon maailmancupin osakilpailuun mennessä. Keskustasta rakennetaan varsin kaupunkimainen, pieneen tilaan sovitetaan lähes 25 000 neliometriä matkailurakentamista. Tarkoituksena on tehdä tori, jonka ympärille rakennetaan neljä - viisi-kerroksisia rakennuksia liiketiloineen ja lomahuoneistoineen, koko Sokos-ketjun ensimmäinen vapaa-ajanhotelli sekä uusia ravintoloita ja pubeja. Talojen korkeat muodot viittaavat alppivaikutteisiin, mutta suomalaista leimaa antavat Lapin kivellä päällystetyt alaker-



rokset ja talojen kulmissa olevat perinteiset hirsiulkonemat. Hankkeen takana on Osuuskauppa Arina yhteistyökumppaneinaan Hullu Poro Oy:n toimitusjohtaja Päivikki Palosaari ja LTA-Group. (Mikkola, 2006).

Hellmanin artikkelissa haastatellun Kittilän kunnanjohtajan Seppo Maulan (Hellman, 2006) mukaan Levi päätettiin uhrata matkailuelinkeinolle. Valtatien ja Immeljärven toisella puolella oleva Kätkätunturi on kuitenkin päätetty pitää luonnontilaisena. Tämä maiseman kannalta hyvä ratkaisu ei kuitenkaan tyydytä kaikkia. Kätkätunturi on yksityisten maanomistajien omistuksessa, eikä kaikkia heitä suinkaan ilahduta se, etteivät he tule saamaan taloudellista hyötyä omistamistaan maa-alueista, kun taas vastapäinen tunturi kaavoitetaan lähes täysin ja tontteja myydään korkein hinnoin (Mettiäinen 2006).

## **5.2 Ylläs**

Yllästunturiin raivattujen rinteiden ja rakennettujen hissien lukumäärä on jopa suurempi kuin Levillä, rinteitä on 58 ja hissejä 27 (Ylläs 2006). Matkailurakentaminen on kuitenkin Leviin verrattuna ollut maltillisempaa ja yhtenäisen, tiivis matkailukeskus puuttuukin vielä toistaiseksi kokonaan. Vuodepaikkoja Ylläsjärven ja Äkäslompolon kylissä sijaitsevilla hotelleilla ja loma-asunnoilla on yhteensä 18 000. Nykyinen kaava mahdollistaa tulevaisuudessa majoituksen 35 000:lle, mutta sellaisiakin muutostoiveita kaavaan on esitetty, että vuonna 2020 vuodepaikkoja olisi 50 000. (Hellman, 2006.)

Matkailurakentaminen Yllästunturin kupeessa on jakautunut eri puolilla tunturia sijaitsevaan kahteen kylään: Ylläsjärvelle ja Äkäslompoloon. Korkeasta vuodepaikkojen lukumäärästä huolimatta varsinkin Ylläsjärven kylä on säilyttänyt lähes täysin perinteisen ja alkuperäisen ilmeensä ja kylänraittinsa. Lomamökit on rakennettu hieman kauemmaksi kylältä omiksi mökkikyläkseen. Hotellit yhtä lukuun ottamatta on rakennettu ja rakennetaan aivan Yllästunturin kupeeseen, kauemmas kylän keskustasta.

Hellmanin artikkelissa haastatellun Lapland Hotels – ketjun konsernijohtaja Pentti Yliniemen mukaan Äkäslompolon kylä on tällä hetkellä moni-ilmeinen sekoitus vanhaa Lapin kylää ja sekalaista uutta lomarakentamista hotelleineen, ravintoloineen ja vuokrauspisteineen. Hän haluaisi Äkäslompoloon yhtenäisen matkailukeskuksen. Aivan Äkäslompolon kylän keskustassa on edelleen nähtävissä perinteistä Lapin kulttuuria ja vaikka sekaan onkin rakennettu mökkejä ja muuta lomarakentamista, on kokonaisvaikutelma melko yhtenäinen. Yhtenäisen matkailukeskuksen rakentamisessa haastavaa olisi tämän jäljellä olevan paikallisen kulttuurin säilyttäminen. (Hellman, 2006.)

### **5.3 Matkailukeskusten asukkaat muutosten keskellä**

Mitä tästä kaikesta kasvusta, muutoksesta ja kehittymisestä ajattelee alun perin rauhallisissa kylissä asunut väestö? Matkailuelinkeino on varmasti tuonut kyliin kenties kaittatuakin elämää ja lisännyt niin asukkaiden määrää kuin työllisyyttäkin. Matkailu on myös tuonut kyliin monia palveluita, mitä niihin ei muuten ehkä koskaan olisi tullut. Toisin sanoen matkailu on mahdollisesti pelastanut monia Lapin kyliä autioitumiselta. Väistämätön tosiasia on kuitenkin se, että matkailun ja hiihtokeskusten kasvun mukana maisema on muuttunut rajusti ja erilaisten saasteiden (melu-, valo- ja ilman saasteiden) määrä on lisääntynyt valtavasti.

Ylläs- ja Levitunturien kupeessa sijaitsevat kolme kylää, Sirkka, Ylläsjärvi ja Äkäslompolo, ovat toisistaan paljonkin poikkeavia kyliä, joissa matkailun kasvun vaikutukset näkyvät eri tavoin. Yhteistä kaikille näille kolmelle kylälle on kuitenkin se, että matkailu on vaikuttanut kylän toimintaan ja ilmeeseen. Kestävän matkailun sosiaalisten periaatteiden mukaista on huolehtia siitä, että matkailualueiden paikallinen kulttuuri säilyisi mahdollisimman hyvin ja paikallisväestön olisi mahdollista osallistua matkailun suunnitteluun. Paikallisilta voi myös saada tärkeitä ideoita kehittämiseen, sillä he tuntevat seudun parhaiten ja osaavat arvioida seurauksia. Tätä on syytä pohtia Ylläksen ja Levin alueella. Onko nopeassa kasvussa paikallisen kulttuurin säilymistä huolehdittu ja miten paljon paikallisille on annettu osallistumismahdollisuuksia?

Tämän pääasiassa kvantitatiivisen tutkimuksen tarkoituksena on kartoittaa kylien paikallisten asukkaiden ajatuksia yllä mainittuihin kysymyksiin ja saada tietoa kyläläisten tyytyväisyydestä sekä kokemuksista matkailukeskusten nykytilanteesta. Tarkoituksena on myös kehittää osallistumismahdollisuuksia ja miettiä tulevaisuutta paikallisten itse hyväksi näkemien menetelmien pohjalta. Tutkimus on rinnakkainen S. Tuulentien ja I. Mettiäisen tekemän laadullisen tutkimuksen kanssa, joka toteutettiin teemahaastatteluinä Sirkan, Ylläsjärven ja Äkäslompolon kyläläisille syksyllä 2005. Lakio-Haapion (2005) mukaan kvantitatiivinen ja kvalitatiivinen näkökulma ovat tutkimuksissa toisiaan täydentäviä suuntauksia. Laajempi kvantitatiivinen tutkimus tekee laadullisessa tutkimuksessa saadusta syvällisestä tiedosta pätevämpää. Tämä tutkimus sekä Mettiäisen ja Tuulentien tutkimus täydentävät toinen toistaan ja tukevat samalla yhtä kestävä matkailun periaatetta, paikallisen näkökulman huomioimista.

Järviluoma (1993, 9) toteaa paikallisten ihmisten ystävällisyyden/töykeyden olevan yksi tärkeimmistä seikoista, jotka vaikuttavat matkailijan kokemukseen matkasta. Paikallisten suhtautumistapa on myös hyvin merkittävä matkailijoiden paluuhalukkuuteen vaikuttava tekijä. Näin ollen paikallisväestön suhtautuminen on erittäin tärkeää paitsi turisteille, myös koko matkailuelinkeinolle. Positiivisesti matkailuun suhtautuva kantaväestö on alueen matkailulle merkittävä kilpailuetu. Paikalliset tuskin voivat olla täysin tyytyväisiä, jos heidän mielipiteitään ei huomioida eikä heitä kuunnella ollenkaan. Tämä taas tarkoittaa sitä, että mielipiteiden mittaaminen on tärkeää paitsi paikallisväestön itsensä, myös matkailuelinkeinon kannalta.

## **6 TUTKIMUKSEN SUORITTAMINEN**

Tässä tutkimuksessa on noudatettu pääasiassa määrällistä, mutta jonkin verran myös laadullista lähestymistapaa. Tutkimuksen tarkoituksena on saada aiemmin toteutettujen fokusryhmähaastattelujen jatkona tarkempaa ja yleistettävämpää tutkimustietoa siitä, miten Lapin matkailukeskusten paikallinen väestö kokee matkailun vaikutukset sekä miten paikallisten asukkaiden osallistumismahdollisuuksia matkailukeskuksen kehittämiseen tulisi parantaa. Levi ja Ylläs valittiin tutkittaviksi matkailukeskuksiksi,

sillä ne ovat LANDSCAPE-LAB – hankkeen kohdealueita ja sijaitsevat kunnissa jotka rahoittavat hanketta.

## 6.1 Tutkimusmenetelmät

Tutkimusmenetelmänä käytettiin puolistrukturoitua kyselytutkimusta. Otos valittiin satunnaisotannalla kaikista Sirkan, Ylläsjärven ja Äkäslompolon 18–70-vuotiaista kyläläisistä. Nämä kolme kylää valittiin tutkimuskohteiksi, sillä ne sijaitsevat välittömässä matkailukeskusten läheisyydessä, Sirkka Levin juurella ja Ylläsjärvi sekä Äkäslompolo molemmin puolin Yllästä. Kyselytutkimuksen satunnaisotannalla varmistettiin se, että saatava tutkimustieto on yleistettävää.

Toinen, varsinaiseen tutkimuksen tekoon perehdyttävä, tutkimusmenetelmä oli maisemakatselmus. Tämä toteutettiin ennen puhelinhaastattelujen tekemistä ja se piti sisällään kierroksen kaikissa kolmessa kylässä, joihin haastattelut kohdistuivat. Maisemakatselmuksen tarkoituksena oli havainnoimalla ja selostusta kuunnellen perehdyttää haastattelijaa kyliin, jotta haastattelutilanteessa hänellä olisi mahdollisimman paljon taustatietoa kysyttävistä teemoista, esimerkiksi maisemasta ja kylien rakennustyylistä. Selostajana toimi LANDSCAPE LAB – hankkeen työntekijä, joka on ollut toteuttamassa kyseisissä kylissä syksyllä 2005 tehtyjä fokusryhmähaastatteluja.

## 6.2 Aineistonkeruu

Tavoitteena oli saada puhelimitse yhteensä 60 haastattelua, 20 jokaisesta kylästä, mikä on melko suuri otos suhteutettuna kylissä asuvien kaikkien 18–70-vuotiaiden lukumäärään. Kaikkiaan heitä on 928, eli tavoiteotos kattaisi 6,5 % koko kohderyhmästä. Fokusryhmähaastatteluiden määrää suuremmalla otoskoollla haluttiin myös arvioida aiempien tulosten yleistettävyyttä.

Kyselylomakkeen kysymykset (ks. liite 2) laadittiin aiemmin toteutetuissa fokusryhmähaastatteluissa esiin nousseiden teemojen ja ideoiden pohjalta. Aluksi kysyttiin haastateltavan taustatietoja ja kysymyksiä suhteesta paikkakuntaan. Osa varsinaisista

tutkimuskysymyksistä oli avoimia tai kyllä/ei kysymyksiä, joissa kysyttiin perusteluja avoimena (kysymykset 6-9 ja 15). Osa oli täysin strukturoituja kysymyksiä (kysymykset 10–12), vastaaja valitsi valmiista vaihtoehdoista. Jotkut kysymykset olivat haastattelvalle avoimia, mutta vastauksiin oli laadittu vaihtoehdot, joihin haastattelija vastaukset luokitteli (kysymykset 13, 14 ja 16). Näin tehtiin, koska pidettiin todennäköisenä, ettei kaikilla kyläläisillä ole lomaketta käsissään haastatteluhetkellä. Useiden vaihtoehtojen luetteleminen puhelimesta olisi tehnyt haastattelusta vastaajan kannalta hankalan ja raskaan.

Alussa kysyttävillä taustatiedoilla (kysymykset 1-6) haluttiin tutkia, onko vastaajan iällä, sukupuolella, maanomistuksella, matkailuelinkeinosta saatavien tulojen määrällä tai sillä, onko hän asunut koko ikänsä kylässä vai muuttanut muualta vaikutusta vastauksien luonteeseen. Lomakkeen kehitys- ja nykytila-osiolla (kysymykset 7-11) haluttiin saada tutkimustietoa haastateltavien kokemuksista ja mielipiteistä sekä tyytyväisyydestä matkailukeskusten nykytilannetta kohtaan. Kysymyksillä 12–14, osallistuminen alueen kehitykseen, kartoitettiin paikallisten osallistumismahdollisuuksia sekä kiinnostusta osallistumiseen ja suunnittelussa mukana olemiseen. Kahdella viimeisellä kysymyksellä tutkittiin vastaajien mielipiteitä matkailukeskusten tulevaisuudesta.

### **6.3 Tutkimuksen toteuttaminen**

Kysely toteutettiin puhelimitse, mutta kyselylomakkeet myös lähetettiin etukäteen haastateltaville puhelinhaastattelun helpottamiseksi. Ennen lähettämistä lomake testattiin eri-ikäisillä henkilöillä. Kyläläisten yhteystiedot saatiin tietopalvelutilauksena Lapin maistraatista ja puhelinnumerot Eniron numeropalvelusta. Lomakkeet saatekirjeineen (kts. liitteet 1 ja 2) lähetettiin satunnaisotannassa arvotuille henkilöille. Kaikkiaan kirjeitä lähetettiin 40 jokaiseen kylään, eli yhteensä 120. Kaksinkertaisella määrällä tavoitteeseen nähden haluttiin varmistaa tavoiteotoksen saavuttaminen. Seuraavalla viikolla lomakkeiden lähettämistä sovitettiin haastattelupuhelut. Puhelut nauhoitettiin, ellei haastateltavalla ollut mitään sitä vastaan. Vastaukset kirjattiin ylös Access-tietokannalla luotuun sähköiseen lomakkeeseen. Mikäli lupa äänitykseen saatiin, vastauksia täydennettiin puhelun jälkeen.

Kaikkiaan haastatteluja saatiin 57: Äkäslompolosta 21, Sirkasta 20 ja Ylläsjärveltä 16. Tavoite siis alitettiin Ylläsjärvellä hieman, mutta ottaen huomioon kylän koko kohderyhmän suuruuden (131 henkeä), on otoksen prosentuaalinen osuus kohderyhmästä suuri, 12 %. Kaikkia 120:ta, joille lomakkeet lähetettiin, koetettiin tavoittaa vähintään kahdella eri aikaan tehdyllä puhelinsoitolla, mutta osa ei vastannut puheluihin tai ei jostain muusta syystä voinut tai halunnut vastata kyselyyn. Osa oli myös miettinyt vastauksia yhdessä, jos samaan talouteen oli tullut useampia kyselyitä. Vain kolme tavoitetuista kyläläisistä kieltäytyi vastaamasta. Syinä olivat kiire ja kiinnostuksen puute.

Haastattelujen tulokset syötettiin Accessista SPSS-ohjelmaan, jolla tehtiin tilastolliset tarkastelut. Ohjelmalla saatiin erilaisia taulukoita ja kuvioita, joista nähtiin eri kysymysten vastausprosentteja sekä eri tekijöiden vaikutuksia vastausten luonteeseen.

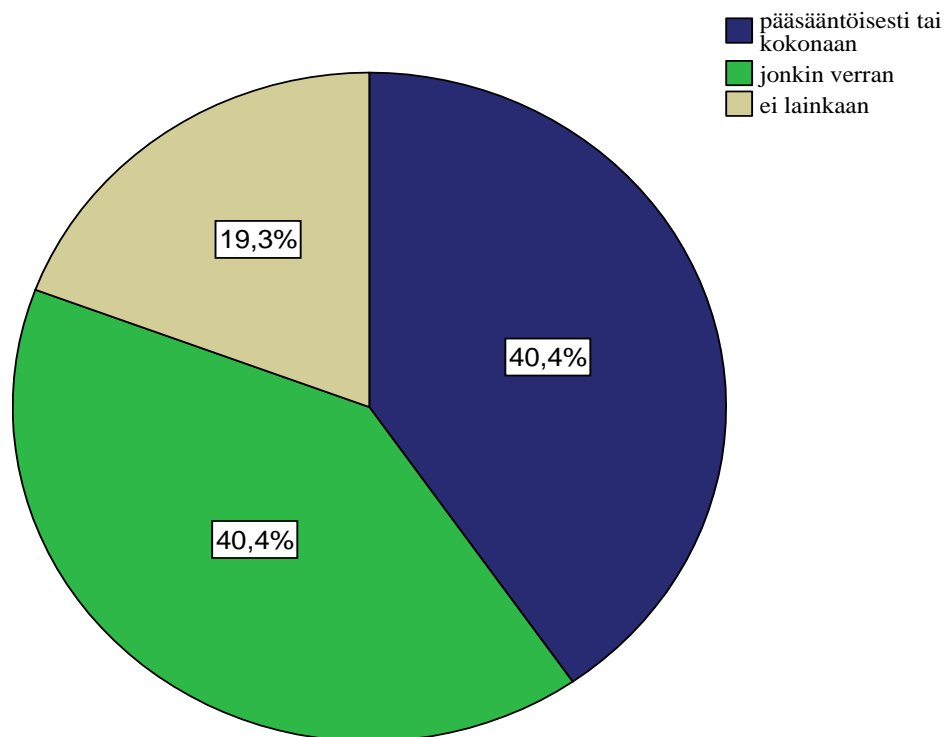
## **7 KYSELYTUTKIMUKSEN TULOKSET**

Kyselyyn suhtauduttiin pääasiassa myönteisesti. Eräs haastateltava kertoi suorastaan riemastuneensa saatuaan kyselyn, kun kerrankin pääsisi sanomaan ajatuksiaan ääneen. Monet olivat miettineet vastauksia etukäteen ja suurin osa oli laittanut lomakkeen talteen, jolloin se oli käsillä haastatteluhetkellä. Tietenkin joukossa oli myös sellaisia, jotka olivat kyselyn saatuaan vilkaisseet sitä ja unohtaneet saman tien. Kukaan vastanneista ei kuitenkaan pitänyt kyselyä tarpeettomana, muutama tosin mietti oliko juuri hän oikea ihminen vastailemaan näihin kysymyksiin.

Haastateltavat jakautuivat kolme kylän kesken seuraavasti: Äkäslompololaisia oli 37 %, Ylläsjärveläisiä 28 % ja Sirkkalaisia 35 %. Koko ikänsä seudulla asuneita oli 33 %. Niiden 67 % joukossa, jotka eivät olleet asuneet nykyisellä paikkakunnalla koko ikänsä, oli myös niitä, jotka olivat syntyneet Kolarissa tai Kittilässä ja asuneet välillä muualla. Kaikkiaan 46 % oli syntynyt muissa kunnissa. Näistä suurin osa oli pohjoisen Suomen kunnista kotoisin, mutta vastaajien joukossa oli myös Etelä-Suomesta muuttaneita, junantuomia, kuten paikkakunnalla on tapana sanoa. Vastaajista 35 % oli

sitä mieltä, että paikallisia asukkaita olivat kaikki ympäri vuoden seudulla asuvat ihmiset. 33 % piti paikallisina vain syntyperäisiä kyläläisiä. Loput vastaajista pitivät paikallisina kaikkia kyläläisiä, 10 tai 20 vuotta kylässä asuneita tai kaikkia, jotka maksavat veronsa alueelle.

Vastaajista miehiä oli 54 % ja naisia 46 %. Maanomistajia oli 67 % kaikista vastaajista. Koko ikänsä nykyisellä asuinpaikkakunnallansa asuneita oli 33 %. Kuvio 4 havainnollistaa sitä, kuinka moni vastaajista saa tuloja matkailuelinkeinosta.



KUVIO 4. Matkailuelinkeinosta saatavien tulojen määrä

Kylien vanhentuvasta ikärakenteesta kertoo se, että alle 35-vuotiaita oli vain 19 % vastaajista. 35 - 44 - vuotiaita oli saman verran, 45 - 54 - vuotiaita 28 % eli ja yli 55-vuotiaita oli 33 %. Keskiarvovastaaja oli 49-vuotias nykyisessä asuinkunnassaan syntynyt mies, joka omistaa maata ja saa tuloja matkailusta.

## 7.1 Paikallisväestön kokemukset matkailukeskuksista

### Paikallisväestön tyytyväisyys matkailukeskuksen nykytilaan

Kaikista vastaajista 74 % oli tyytyväisiä matkailukeskuksen nykytilanteeseen. Positiivisina asioina mainittiin etenkin matkailukeskuksen tuomat työpaikat ja palvelut sekä kylän elämän vilkastuminen. Monet olivat sitä mieltä, että heidän kotikylänsä olisi kuollut kylä ilman matkailua. Lähes kaikki ylläsjarveläiset pitivät positiivisena asiana sitä, että kylä on pysynyt rauhallisena ja säilyttänyt alkuperäiset kasvonsa. Useat kuitenkin korostivat, että nimenomaan tällä hetkellä tilanne on hyvä, liiallisen kasvun monet kokivat uhkana. Monet Äkäslompolon ja Ylläsjarven asukkaat mainitsivat Levin mallin eräänlaisena uhkakuvana: ” Ei tarvitse tehdä Ylläksestä toista Leviä”. Jotkut, kylästä riippumatta, kuitenkin pitivät positiivisena sitä, että kasvumahdollisuudet ovat niin hyvät, lähes rajattomat. Myös yhteistyö yrittäjien välillä nähtiin onnistuneena ja positiivisena.

Ne 26 % vastaajista, jotka eivät olleet tyytyväisiä, olivat sitä mieltä, että rakentamisessa ja kehittämisessä on menty jo liian pitkälle eikä paikallista väestöä ja luontoa huomioida tarpeeksi. Matkailusta saatavat tulot menevät jonnekin muualle kuin kyläläisille. Jotkut olivat myös sitä mieltä, että laadusta tingitään ja se koetetaan korvata määrällä. Äkäslompololaisten tyytyväisyyttä vähensi liiallinen kasvu ja pelko tulevaisuudesta, joidenkin mielestä Kolarin kunnan tavoitteena on rajaton kasvu. Tyytymättömyyttä aiheutti myös se, että vain suurilla yrityksillä on sanavaltaa, paikallisia ei kuunnella. Myös tyytymättömät sirkkalaiset olivat sitä mieltä, ettei paikallisia kuunnella tarpeeksi. Joitakin häiritsi myös liialliseksi ”hulinapaikaksi” tuleminen sekä melu ja liikenneuhkat etenkin sesongin aikana.

Kotikylällä oli merkitystä tyytyväisyyteen. 100 % Ylläsjarveläisistä oli tyytyväisiä, kun taas tunturin toisella puolella Äkäslompolossa tyytyväisiä oli vain 52 %. Sirkkalaisten tyytyväisyysprosentti oli 75 %. Ylläsjarvellä oltiin tyytyväisiä matkailun tuomaan toimeentuloon sekä siihen, että matkailu on tuonut kylään toivottua elämää säilyttäen kuitenkin kylän vanhaa luonnetta ja ulkoasua. Myös tyytyväiset äkäslompolo-



laiset pitivät positiivisena toimeentuloa sekä parantuneita palveluita ja mahdollisuuksia luonnossa liikkumiseen. Tyytymättömiä äkäslompololaiset olivat kunnan rajattoman kasvun tavoitteluun ja siihen, että paikallisia ei kuunnella. Myös Sirkassa oltiin tyytyväisiä työhön, toimeentuloon ja parantuneisiin palveluihin. Sirkkalaiset myös pitivät Leviä ainutlaatuisena ja olivat siitä ylpeitä. Nopea kasvu ja vauhti kuitenkin hirttivät joitakin kyläläisiä ja jotkut epäilivät, ettei paikalliset mahdu kohta sekaan olenkaan.

Tyytyväisyyteen vaikuttavat paljon osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuudet matkailun kehittämiseen. Ylläsjärveläisistä puolet koki voineensa itse vaikuttaa kehitykseen, kun Äkäslompolossa vaikuttamaan päässeitä oli 33 %. Ne, jotka eivät kokeneet voineensa vaikuttaa, sanoivat syyksi joko sen, ettei ole tietoa, millä tapaa vaikuttaa tai ettei osallistuminen matkailun kehittämiseen ole vaikuttanut. Sirkassa tosin 75 % oli tyytyväisiä Levin nykytilanteeseen, vaikka vain 25 % koki voineensa vaikuttaa kehitykseen. Suurimmat syyt täällä olivat, että vastaajalla ei ole tietoa, kuinka vaikuttaa tai vastaaja ei viitsi olla aktiivinen ja antaa mieluummin ammattilaisten hoitaa matkailuun liittyvät asiat.

Kylien välillä oli eroja siinä, miten luonnossa oltiin havaittu muutoksia. Äkäslompolossa oli havaittu eniten muutoksia. Myös matkailun ja muiden toimijoiden välisiin ristiriitoihin liittyviä havaintoja oli Äkäslompolossa tehty eniten, etenkin matkailun ja poronhoidon sekä paikallisen luonnonkäytön välillä. Nämä tekijät näyttäisivät vähentävän äkäslompololaisten tyytyväisyyttä.

Ikäluokista 45–54-vuotiaat olivat tyytyväisimpiä matkailukeskusten kehitykseen, sillä heistä 81 % sanoi olevansa tyytyväisiä. Tyytymättömiä olivat 35–44-vuotiaat, heistä vain 63 % oli tyytyväisiä. Alle 35-vuotiaista tyytyväisiä oli 73 % ja yli 55-vuotiaista tyytyväisiä oli 74 %. Koko ikänsä nykyisellä asuinpaikkakunnallaan asuneista peräti 89 % oli tyytyväisiä kasvuun ja kehitykseen. Muualla asuneista tyytyväisiä oli 66 %. Sukupuolella, maanomistuksella tai sillä, tulevatko vastaajan talouden tulot matkailusta, ei ollut merkitystä tyytyväisyyden kannalta. Kaikista miehistä 74 % ja naisista 73 % olivat tyytyväisiä kehitykseen ja nykytilaan. Maanomistajista tyytyväisiä oli 76 %. Kokonaan, pääsääntöisesti tai jonkin verran matkailusta elantonsa saavista

74 % oli tyytyväisiä matkailukeskuksen kehitykseen, ja jollain muulla elinkeinolla elävistä tyytyväisiä oli 73 %. Matkailukeskukseen tyytyväinen ”perushenkilö” on siis koko ikänsä Ylläsjärvellä asunut 45–54-vuotias mies, joka omistaa maata ja saa tuloja matkailusta.

### **Matkailun vaikutukset luontoon ja kylien arkielämään**

Vastaajista 54 % oli havainnut ympäröivässä luonnossa muutoksia, joiden arveltiin johtuvan matkailusta. Muutoksia oli havaittu ennen kaikkea maisemassa, etenkin ke-säisin, kun rinteet näkyvät raitoina tunturien kupeessa. Myös hissit ja rinteiden ku-peessa ”töröttävät” kaivurit mainittiin muutamassa haastattelussa maisemahaittoina. Monet mainitsivat luonnon kulumisesta, luonnonrauhan vähentymisestä ja luonnon siirtymisestä kauemmas. Ennen luontoon pääsi kotinurkilta, nyt ei. Eräs haastateltava tosin mainitsi reittien lisääntymisen myötä luonnon tulleen lähemmäksi ja helpommin saavutettavaksi. Monet olivat havainneet reiteissä kulumista, ja reittien myös valitel-tiin vaihtavan paikkaa yhtenäen rakentamisen myötä.

Kylien välillä oli eroa luontomuutosten havainnoinnissa. Äkäslompololaisista muu-toksia oli havainnut 67 %. Ylläsjärveläisistä havaintoja oli tehnyt vain 44 % ja Sirk-kalaisista 50 %. Sukupuolten välillä oli vain pieniä eroja havainnoinnissa, sillä miehis-tä 58 % oli tehnyt havaintoja ja naisista 50 %. Koko ikänsä seudulla asuneilla oli hie-man enemmän muutoshavaintoja kuin muualta muuttaneilla, mutta ei merkittävä: ko-ko ikänsä seudulla asuneista 57 % oli havainnut muutoksia. Samoin maanomistajat olivat tehneet hieman enemmän havaintoja muutoksista kuin ne, jotka eivät omista maata. Ne jotka eivät saa tuloja matkailusta lainkaan, olivat havainneet muutoksia enemmän (63 %) kuin matkailutuloja saavat (52 %). Vanhimmat vastaajat olivat ha-vainneet eniten muutoksia. Kaikista alle 45-vuotiaista muutoksia oli havainnut 45 %, 45–54 –vuotiaista 50 % ja yli 55-vuotiasita jopa 68 %. Minkään edellä mainitun taus-tatekijän välillä olevat erot eivät kuitenkaan olleet tilastollisesti (chi-neiliö -testissä  $p > 0,01$ ).

Matkailukeskuksen kasvu on selvästi vaikuttanut merkittävästi kylän ja kyläläisten ar-kielämään. 75 % kaikista vastaajista koki kasvun vaikuttaneen elämäänsä tavalla tai toisella. Vaikutukset olivat sekä myönteisiä että kielteisiä. Myönteisiä olivat esimer-kiksi parantuneet tieyhteydet ja helpottunut kulkeminen muihin kyliin ja kaupunki-

hin. Palveluiden lisääntyminen oli myös myönteiseksi mainittu vaikutus, sillä kyläläisten ei enää tarvitse lähteä juuri minkään asian takia kirkolle (Kittilään tai Kolarin).

Kaikki matkailun vaikutukset eivät suinkaan olleet myönteisiä. Eräällä haastateltavalla oli epämiellyttäviä kokemuksia turisteista, jotka tulevat pihalle ja jopa kurkistelemaan ikkunoista tutustuakseen lappilaiseen elämään. Toinen taas totesi, että kylä olisi rauhallinen kylä, ihannekylä ”ilman turistia”, kuten 70-luvulla. Kylän yhteishengen todettiin myös vähentyneen kasvun myötä sekä risaisten perheiden ja onnettomien lasten määrän kasvaneen. Melun ja lisääntyneen liikenteen monet kokivat häiritseväksi. Monet myös valittelivat kävelyteillä ajavista moottorikelkoista.

Matkailu on tuonut kyliin myös vilskettä ja elämää, monet mainitsivat vaikutusten näkyvän kylän raitilla kävellessä. Nykyisin kylällä näkee aina vierasta väkeä ja matkailun mukanaan tuoman kolmivuorotyön seurauksena aina on ihmisiä menossa töihin tai tulossa töistä, täysin kuollutta hetkeä ei ole lainkaan. Monet sirkkalaiset mainitsivat sesonkiajan liikeneruuhkista ja pitkistä jonoista kaupoissa. Eräs sanoi vilkkaimman sesongin aikaan lähtevänsä mieluummin Kittilään kauppaan. Toinen taas kehui leivän olevan varsinkin sesongin aikaan kaupassa tuoretta, toisin kuin vielä kymmenen vuotta sitten.

Matkailusta saatavien tulojen määrällä näytti olevan suuri merkitys vaikutusten kokemiseen. Heistä, jotka eivät saa tuloja matkailusta peräti 91 % sanoi matkailun vaikuttaneen arkielämään. Jonkin verran matkailutuloja saavista 78 % oli kokenut matkailun vaikuttaneen jollain tavalla mutta enimmäkseen tai kokonaan matkailusta elantonsa tienäavista vain 65 % oli sitä mieltä. Myös maanomistus vaikutti hieman vaikutusten kokemiseen. Maanomistajista 84 % oli sitä mieltä, että matkailu on vaikuttanut kylän arkielämään, mutta heistä, jotka eivät omista maata sitä mieltä oli 57 %.

Kylien välillä oli pieniä eroja vaikutusten kokemisessa. Eniten matkailu on vaikuttanut Ylläsjärvellä, sillä 81 % kyläläisistä koki matkailun vaikuttaneen kylän arkeen. Äkäslompololaisista vaikutuksia oli huomannut 76 % ja sirkkalaisista 70 %. Miesten ja naisten välillä oli vain kolmen prosenttiyksikön ero heissä, joiden mielestä matkailu on vaikuttanut kylän arkeen (miehistä 74 % ja naisista 77 %). Koko ikänsä seudulla

asuneista 84 % koki matkailun vaikuttaneen kylän elämään, muualta muuttaneista 71 %. Vanhemmat ihmiset olivat kokeneet matkailun vaikutukset kylän elämään voimakkaammin kuin nuoremmat. Yli 55-vuotiaista 89 % koki matkailun vaikuttaneen, kun taas alle 35-vuotiaista näin koki vain 45 %.

Matkailun vaikutukset kylän arkielämään voimakkaasti kokeva ideaalityyppi olisi ylläsjarveläinen yli 55-vuotias nainen. Hän on asunut Ylläsjarvellä koko ikänsä, omistaa siellä maata eikä saa tuloja matkailusta.

### **Matkailun ja muiden toimijoiden väliset ristiriidat**

Ristiriitoja matkailun ja jonkun muun toimijan välillä oli kaikista vastaajista havainnut 56 %. Äkäslompololaisista ristiriitoja oli havainnut 71, %, ylläsjarveläisistä 37,5 % ja sirkkalaisista 55 %. Ne 44 % kaikista vastaajista, jotka eivät olleet havainneet ristiriitoja, olivat pääasiassa ylläsjarveläisiä, saivat jonkin verran tuloja matkailusta ja olivat yli 55-vuotiaita.

Eniten ristiriitoja oli havaittu matkailun ja poronhoidon välillä. Kaikista vastaajista 25 % oli havainnut näiden kahden toimijan välillä ristiriitoja. Porojen laidunmaat ja latureitit ovat samoilla alueilla, samoin entisiä porojen laidunmaita on kaavoitettu mökkintonteiksi. Tästä johtuen poroja voi olla ladulla tien tukkona, tai ne tulevat mökkien pihoille ja jopa terasseille ja poron ulostetta saattaa löytyä mistä tahansa. Poromiehet valittelivat koiravaljakkojen ajavan missä sattuu, haitaten poronhoitoa ja poronhoidon merkityksen valiteltiin hävinneen:

*Ei poronhoitoa pietä enää minhään, menny ihan höpöksi tämä homma, turistia, turistia...! Turistit vei kaikki porolaitumet. (Mies, Äkäslompolo)*

Joko porot tai turistit ovat aina väärässä paikassa, toistensa tiellä. Eniten poronhoidon ja matkailun välisiä ristiriitoja oli havaittu Äkäslompolossa. 10 äkäslompololaista mainitsi näiden toimijoiden välisistä ristiriidoista, kun Ylläsjarvellä ja Sirkassa havaintoja oli tehnyt vain kaksi molemmissa kylissä.

Matkailun ja luonnonsuojelun välillä oli ristiriitoja havainnut 21 % vastaajista. Nämä havainnot olivat jakautuneet tasan kolmen kylän kesken. Jotkut mainitsivat kansallis-

puiston asettavan rajoituksia matkailun kehittymiselle. Kansallispuiston alueella kulkevaa latua pitäisi esimerkiksi päästä hoitamaan koneella, mutta kone ei mahdu kulkemaan ellei latua levennetä ja puita kaadeta, mikä ei ole sallittua kansallispuiston alueella. Myös ympäristökeskuksen ja sen asettamat rajoitukset jotkut kokivat liian tiukkana. Eräs haastateltava valitti, että luontoa suojellaan liikaa, kaikki rauhoitetaan, ”vouhotetaan”. Toiset taas olivat taas hyvin pahoillaan siitä, että kansallispuistoaluetta, jonka tarkoituksena on suojella luontoa, ollaan nyt kaavoittamassa. Ylläksen rinteeseen Äkäslompolon puolelle rakennetaan mökkejä, vaikka alue oli ennen luonnonsuojelualuetta. Eräs haastateltava totesi yltiöpäisen rakentamisen ja liikenteen vilkkauden tuhoavan luontoa.

Vastaajista 12 % oli havainnut matkailun ja metsätalouden välillä ristiriitoja. Matkailun havaittiin rajoittaneen hakkuita. Neljä näistä seitsemästä havainnosta oli Sirkassa Immeljärven ja Kätkätunturin alueella, jossa maanomistajat eivät saa hakata maitaan maiseman suojelemisen takia. Joidenkin mielestä hakkuukiellosta pitäisi maksaa korvausta maanomistajille. Eräs haastateltava valitteli sitä, että yksityisiä estetään tiukoin määräyksin tekemästä maillaan mitään, mutta kuitenkin valtio ”runnoo” maansa matkailukäyttöön. Metsätalouden ja matkailun välisiksi ristiriidoiksi mainittiin myös liian lähellä hiihtolatuja tai vaellusreittejä olevat hakkuualueet.

Vain 9 % vastaajista oli havainnut ristiriitoja matkailun ja paikallisen luonnonkäytön kanssa. Nämä 5 henkilöä olivat sitä mieltä, että luonnonkäyttö on vaikeutunut eikä luonto ole niin lähellä kuin ennen. Marjastusreissut eivät enää ole niin helppoja kuin aiemmin. Myös luonnossa liikkumisen koettiin häiriintyvän etenkin moottorikelkkailusta. Ilman matkailua ja kansallispuiston asettamia rajoituksia olisi myös paremmat mahdollisuudet harrastaa kalastusta ja metsästystä.

14 % mainitsi havainneensa ristiriitoja matkailun ja jonkun muun elinkeinon tai toimijan välillä. Näitä muita toimijoita olivat hakkuukiellosta purnaavat Kätkätunturin maanomistajat, sellaiset paikalliset, jotka eivät ole millään tavalla mukana matkailussa sekä kaivoselinkeino. Kaivoselinkeino tuhoaisi arvokasta luontoa, jota turistit tulevat katsomaan.

### **Kyläläiset matkailukeskusten palveluiden kuluttajina**

Paikalliset asukkaat käyttävät kyselyn perusteella paljon matkailukeskusten palveluita. 93 % kaikista vastanneista käytti joitakin palveluita, jotkut kaikkia valmiiksi annettuja vaihtoehtoja (kts. liite 2 kysymys 11). Eniten kyläläiset käyttävät kauppojen ja ostospaikkojen palveluita, 79 % vastaajista sanoi käyttävänsä niitä säännöllisesti. Ravintoloita ja illanviettomahdollisuuksia sekä rinteitä ja latuja käyttää 60 %. Luontopoluilla sanoi kävelevänsä 54 %, terveystalveluita käyttävänsä 47 % ja busseja ja takseja 35 %. Jonkun muun palvelun oli maininnut 9 %, näitä muita palveluita olivat posti, apteekki ja kylpylä.

Ensisijaisesti palvelut on kuitenkin suunnattu turisteille ja tarpeen tullen kyläläiset väistyvät tieltä. Parhaimpaan sesonkiaikaan paikalliset asukkaat eivät aina mahdu sekaan:

*Sesonkiaikaan sitä melkeempä lähtee mielummin Kittilään kauppaan käy näissä paikallisissa liikkeissä, siellä on nii hirviät jonot ettei siellä haluta seisoskella. (Nainen, Sirkka)*

Ne kyläläiset, jotka eivät sanoneet käyttävänsä mitään matkailukeskuksen palveluita, olivat hieman vanhempaa ikäluokkaa ja pitkään paikkakunnalla asuneita. He olivat joko yli 55-vuotiaita tai 45–54-vuotiaita. Yhtä lukuun ottamatta he olivat asuneet koko ikänsä nykyisellä asuinpaikkakunnallaan. Kenenkään talouden tulot eivät muodostu matkailuelinkeinosta kokonaan tai pääsääntöisesti.

## **7.2 Osallistuminen alueen kehitykseen**

### **Alueen kehitykseen vaikuttaneet tahot**

Kyselylomakkeessa vastaajia pyydettiin mainitsemaan kolme tahoa, jotka heidän näkemyksensä mukaan olivat eniten vaikuttaneet matkailukeskuksen kehitykseen. Kaikki eivät kuitenkaan halunneet sanoa näin montaa tekijää, tai jotkut halusivat sanoa enemmänkin. Koska tutkimuksen kannalta juuri kolmen tärkeimmän tahon valitseminen ei ollut ensiarvoisen tärkeää, sallittiin tämä pieni muutos alkuperäiseen suunnitelmaan.

Kaikkien vastauksia tarkasteltaessa suurimmaksi vaikuttajaksi paikalliset näkivät ulkopaikkakuntalaiset yrittäjät, 51 % kaikista haastateltavista oli valinnut ulkopaikkakuntalaiset yrittäjät yhdeksi vaikuttavaksi tekijäksi. Tässä oli kuitenkin selviä kyläkohtaisia eroja. Ylläsjärvellä vain neljäsosa mainitsi yrittäjät yhtenä eniten matkailuun vaikuttaneena tahona kun taas toisissa kylissä heidät koki voimakkaaksi vaikuttajaksi kaksi kolmasosaa.

Seuraavaksi eniten matkailukeskusten kehitykseen ovat kyläläisten mielestä vaikuttaneet paikalliset asukkaat itse. Kaikista vastaajista 49 % oli sitä mieltä, että tämä taho on yksi merkittävimmistä vaikuttajista. Tässäkin oli tosin kylien välillä eroja. Ylläsjärveltä 63 % näki paikallisväestön vaikuttavana tahona, 52 % Äkäslompolosta kun taas Sirkasta vain 35 % oli sitä mieltä.

Paikallisten asukkaiden jälkeen merkittävin vaikuttaja kaikkia vastauksia tarkasteltaessa oli kunta, 46 % vastaajista näki Kolarin tai Kittilän kunnan yhtenä eniten vaikuttavana tahona. Taaskin oli kylien välillä suuria eroja. Sirkkalaisista jopa 70 % mainitsi kunnan, äkäslompololaisista 43 % ja ylläsjärveläisistä vain 19 %. Kylien väliset erot ovat merkittäviä tilastollisesti (chin-neliö – testissä  $p < 0,01$ ).

Seuraavaksi merkittävin vaikuttaja olivat matkailijat, 44 % kaikista vastaajista oli maininnut sen. Tässä kohden kylien välillä ei ollut juurikaan eroja. Matkailijoiden jälkeen tuli valtio 26 %:lla. Valtion merkittävänä vaikuttajana näkevästä yli puolet oli Ylläsjärveltä. Äkäslompolosta oli heistä neljäsosa ja Sirkasta viidennes. Maakunnan näki merkittävänä vaikuttajana vain 7 % kaikista vastaajista. Näistä yksikään ei ollut Äkäslompolosta.

Vastaajista 23 % valitsi yhdeksi eniten vaikuttavaksi tekijäksi jonkun muun. Äkäslompolossa näitä muita tahoja olivat kaikki tahot yhdessä sekä sattumien ja eri tahojen summa. Ylläsjärvellä annettujen vaihtoehtojen lisäksi nähtiin vaikuttajina paikalliset yrittäjät, tietyt yksittäiset henkilö, raha, matkailuyhdistykset sekä kaikki tahot yhdessä. Sirkassa mainittiin tietyt persoonat, etenkin paikallinen yrittäjä Päivikki Palosaari, palvelut ja niiden kehittyminen sekä kaikki tahot yhdessä.

Kyliä vertaillen Äkäslompolossa eniten vaikuttaneeksi tahoksi mainittiin ulkopaikkakuntalaiset yrittäjät (67 % kyläläisistä) ja vähiten vaikuttanut maakunta, jota yksikään kyläläinen ei maininnut. Ylläsjärvellä matkailukeskuksen kehitykseen on kyläläisten mielestä eniten vaikuttanut paikalliset asukkaat itse (63 % vastaajista) ja vähiten maakunta (13 % vastaajista.) Sirkassa eniten on vaikuttanut kunta (70 % vastaajista) ja vähiten maakunta (10 % vastaajista).

Sukupuolten välillä ei ollut suuria eroja matkailuun vaikuttaneita tahoja kysyttäessä. Maanomistuksella ei ollut myöskään suurta vaikutusta, mutta maanomistajien mielestä valtio oli vaikuttanut huomattavasti enemmän (32 % maanomistajista) kuin niiden mielestä, jotka eivät omista maata (16 % heistä, jotka eivät omista maata). Matkailusta saatavien tulojen määrä vaikutti sen verran, että ei lainkaan matkailutuloja saavien mielestä paikalliset asukkaat eivät olleet juurikaan voineet vaikuttaa, kun taas jonkin verran ja pääsääntöisesti tai kokonaan matkailutuloilla elävien mielestä se oli merkittävä kehitykseen vaikuttanut taho. Alle 35-vuotiaiden ja 45–54-vuotiaiden mielestä eniten oli vaikuttanut paikalliset asukkaat, 35–44-vuotiaiden mielestä kunta ja yli 55-vuotiaiden mielestä ulkopaikkakuntalaiset yrittäjät. Koko ikänsä seudulla asuneet olivat sitä mieltä, että eniten ovat vaikuttaneet paikalliset asukkaat, kun muualta tulleiden mielestä eniten vaikuttaneet tahot olivat kunta ja ulkopaikkakuntalaiset yrittäjät.

### **Paikallisväestön vaikutusmahdollisuudet ja kiinnostus vaikuttamiseen**

Paikallisten asukkaiden mahdollisuudet osallistua ja vaikuttaa matkailukeskusten kehitykseen ja toimintaan ei ole kovin suuri. Näin siitäkkin huolimatta, että ylläsjärveläisten mielestä matkailuun eniten vaikuttanut taho on paikallisväestö, kuten yllä on mainittu. Vähiten vaikuttamaan päässeitä olikin Sirkassa ja Äkäslompolossa. Eräs äkäslompololainen mies kiteytti monen kotikylänsä asukkaan tuntemukset:

*Paikallisen asukkaan ääntä ei kuunnella, meitä pietään tyhminä. Lähinnä sen takia, että me vastustamme monia hankkeita. On me yritetty osallistua, mutta se on lähinnä herättänyt hilpeyttä. (Mies, Äkäslompolo)*

Monet sirkkalaiset eivät olleet pitäneet vaikuttamaan pääsemistä edes mahdollisuutena, vaikka olivatkin periaatteessa kiinnostuneita olemaan mukana kehittämisessä:



*No ei ole kuule ollu mahollisuuksia vaikuttaa. Ei ole kukkaan kysyny eikä olis varmaan kuuntelutkaan. Olisin minä kiinnostunut olemaan mukana suunnittelussa, ettei menis ihan hullunmyllyksi koko meininki.*  
(Nainen, Sirkka)

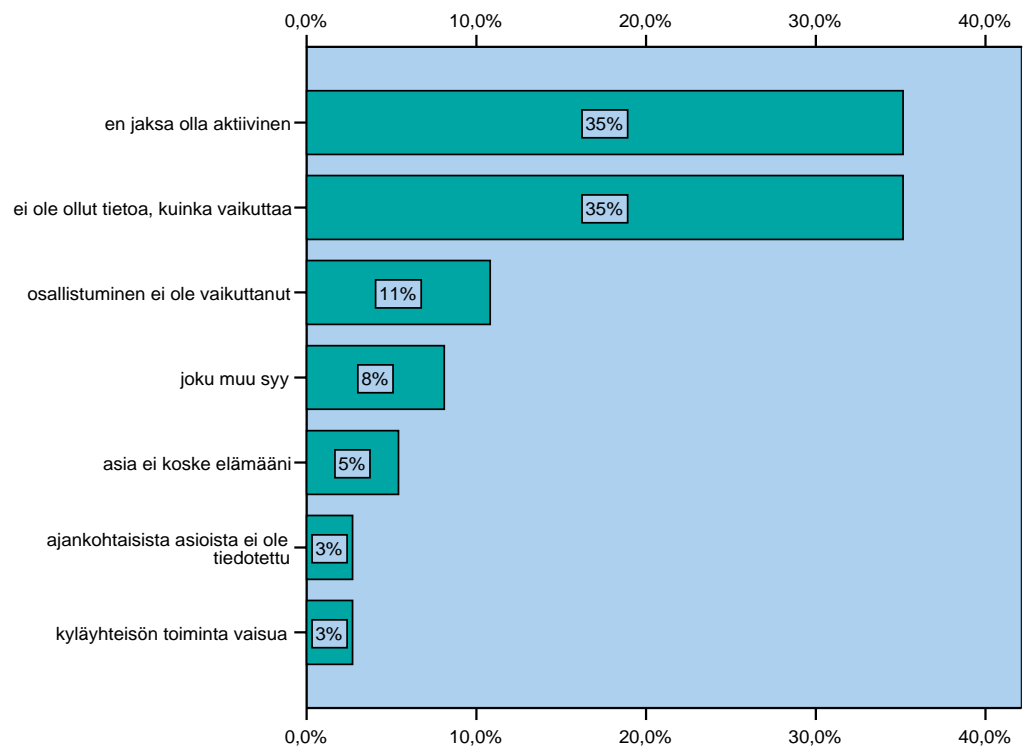
Kaikista vastaajista 35 % koki vaikuttaneensa jollain tapaa matkailukeskuksen kasvuun ja kehitykseen. Vaikuttamistavoista yleisin oli oman yrityksen kautta tehty työ. Monet kokivat vaikuttaneensa kehitykseen perustamalla oma yrityksen ja sen myötä tekemällä asiakaspalvelutyöllä. Kunnan luottamuselimessä mukana olemalla, Iso-Ylläs Oy:n osakkaana ja opettajana koulun kautta oltiin myös vaikutettu. Muutama vastaaja oli vaikuttanut osallistumalla yhteisiin keskustelutilaisuuksiin ja keskustelemalla asianomaisten ammattilaisten kanssa.

Kyliä välillä oli eroja vaikuttamisessa. Ylläsjarveläisistä 50 % koki voineensa vaikuttaa, äkäslompololaisista 33 % ja sirkkalaisista 25 %. Myös sukupuolella oli merkitystä vaikuttamismahdollisuuksiin; miehistä 55 % oli vaikuttanut mutta naisista vain 12 %. Sekä kotikylien että sukupuolten väliset erot mahdollisuudessa vaikuttaa matkailun kehittämiseen ovat tilastollisesti merkittäviä (chin-neliö – testissä  $p < 0.01$ ).

Niin ikään matkailuelinkeinosta saatavat tulot vaikuttivat siihen, voitiinko vaikuttaa. Pääsääntöisesti matkailutuloilla elävistä oli vaikuttanut 43 %, jonkin verran matkailusta tuloja saavista 34 % ja niistä, jotka eivät saa lainkaan matkailutuloja vain 18 %. Koko ikänsä seudulla asuneista oli kehitykseen vaikuttanut 47 %, muualta muuttaneista 29 %. Vaikutusmahdollisuudet näyttäisivät kasvavan iän myötä, sillä yli 55-vuotiaista koki vaikuttaneensa 42 % ja alle 35-vuotiaista vain 18 %. Maanomistuksella ei ollut merkitystä vaikuttamiseen. Myöskään matkailutulojen tai iän vaikutus ei ollut tilastollisesti merkittävää. Eniten matkailun kehitykseen pääsisi tämän perusteella vaikuttamaan koko ikänsä Ylläsjarvellä asunut yli 55-vuotias mies, joka saa elantonsa enimmäkseen tai kokonaan matkailusta. Vastaavasti vähiten voisi vaikuttaa nuori Sirkkaan muuttanut nainen, joka ei saa matkailuelinkeinosta lainkaan tuloja.

Suurimmat syyt siihen, miksi vastaajat eivät olleet vaikuttaneet matkailukeskusten kehitykseen, olivat tiedon puute vaikuttamisen kanavista sekä aktiivisuuden ja motivaation puute. Kuvioista 4 voi nähdä kaikkien vastaajien kesken prosenttijakaumat syistä,

miksi kyläläiset eivät ole voineet vaikuttaa kehitykseen. Muita syitä olivat ajan puute tai se, että kunta on jo tehnyt kaikki päätökset valmiiksi. Eräs äkäslompololainen vastaaja myös sanoi syyksi paikallisuuden. Hänen mukaansa vain muualta tulleet voivat vaikuttaa. Eräs sirkkalainen taas sanoi, ettei ole edes koskaan ajatellut sellaista vaihtoehtoa, että voisi vaikuttaa.



KUVIO 5. Miksi vastaajat eivät ole voineet vaikuttaa matkailukeskuksen kehitykseen

Sen lisäksi, että kylien ja sukupuolten välillä ylipäätään nähtiin eroja vaikuttamismahdollisuuksissa, nähtiin eroja myös syissä siihen, miksi ei ole voitu vaikuttaa. Ylläsjärvellä suurin syy siihen, ettei 50 % vastaajista kokenut vaikuttaneensa matkailukeskuksen kehitykseen, oli kiinnostuksen puute. Tälläkin puoliskolla ylläsjärveläisistä olisi siis ollut mahdollisuus vaikuttaa, mutta he itse eivät olleet kiinnostuneita aktiiviseen toimintaan. Ne 67 % äkäslompololaisista, jotka eivät olleet voineet vaikuttaa, eivät myöskään olleet kiinnostuneita tai heillä ei ollut tietoa vaikutusmahdollisuuksista tai

sitten osallistuminen ei ollut vaikuttanut mitenkään. Suurin osa niistä sirkkalaisista, jotka eivät olleet vaikuttaneet sanoivat syyksi sen, ettei heillä ole ollut tietoa siitä, miten vaikuttaa. Sukupuolten välillä oleva suuri ero vaikuttamisessa johtuu naisten aktiivisuuden puutteesta. Kaikkiaan 10 naista vastasi, ettei ole kokenut voineensa vaikuttaa kehitykseen, sillä ei jaksaa olla aktiivinen. Naisilla myös oli vähemmän tietoa vaikutusmahdollisuuksista kuin miehillä.

Kaikista vastaajista 53 % olisi kiinnostuneita vaikuttamaan ja olemaan mukana suunnittelussa ja kehittämisessä. Maanomistuksella ja matkailusta saatavien tulojen määrällä oli merkitystä kiinnostukseen. Yhtä lukuun ottamatta kaikki maanomistajat olisivat kiinnostuneita kehityksessä mukana olemiseen. Enimmäkseen tai kokonaan tulonsa matkailusta saavista 70 % olisi kiinnostunut vaikuttamisesta, jonkin verran tuloja saavista 52 % ja jollain muulla elinkeinolla elävistä vain 18 %. Ikäluokista kiinnostuneimpia olivat selvästi 35–44-vuotiaat, heistä 73 % ilmaisi kiinnostuksensa, kun muiden ikäluokkien kiinnostusprosentti oli 40–50 %. Kylällä ei ollut suurta merkitystä osallistumishalukkuuteen. Äkäslompololaisista kiinnostusta oli 57 prosentilla, toisissa kylissä 50 % prosentilla. Myöskään sukupuolella tai sillä, oliko vastaaja asunut ikänsä seudulla vai ei, ei ollut vaikutusta kiinnostukseen olla mukana kehittämässä.

Tämän perusteella innokkaimmin matkailun kehitykseen haluaisi vaikuttaa äkäslompololainen maanomistaja, joka saa elantonsa pääsääntöisesti tai kokonaan matkailusta. Iältään hän on 35–44-vuotias.

Syitä siihen, miksi 47 % vastaajista ei ollut kiinnostuneita kehityksessä mukanaoloon, oli ajanpuute, iän tuoma väsymys tai se, että mukana olemisen nähtiin vaativan paljon resursseja saamatta siitä kuitenkaan minkäänlaista taloudellista hyötyä. Monet myös heittivät pallon ammattilaisille, ”antaa ammattilaisten hoitaa” tai ”ammattilaiset osaavat asiansa” olivat yleisiä kommentteja etenkin Sirkassa.

Heistä, jotka olisivat kiinnostuneita osallistumaan kehitykseen, 37 % ehdotti osallistumistavaksi säännöllisesti kokoontuvaa neuvottelukuntaa tai jotain vastaavaa elintä. Tärkeintä oli, että tähän elimeen kuuluisi kaikkien matkailuun vaikuttavien tahojen edustajia ja että myös paikallisten ehdotuksia ja ideoita kuunneltaisiin. Seuraavaksi suosituin tapa, jota ehdotti 27 % kiinnostuneista, olisi joku hieman passiivisempi mahdollisuus kertoa mielipiteensä, esimerkiksi kyselyihin vastaamalla. Nämä vastaa-

jat olivat monet kiireisiä ihmisiä, joilla kuitenkin on mielipiteitä matkailua koskeviin asioihin ja jotka haluaisivat vaikuttaa. 20 % oli kiinnostuneita vaikuttamaan kyläyhdistyksen kautta. Näistä suurin osa oli ylläsjärveläisiä, jossa on vireä ja toimiva kyläyhdistys. Loput olivat kiinnostuneita avoimiin keskustelutilaisuuksiin osallistumisesta (10 %) tai osallistumisesta matkailua koskeviin tiedotustilaisuuksiin (3 %). Eräs äkäslompololainen myös ilmoitti kiinnostuksensa vaikuttamista kohtaan, mutta ei keksinyt mitään vaikuttamiskanavaa tai – mahdollisuutta.

Äkäslompolossa suosituin vaikutustapa olisi säännöllinen neuvottelukunta. Neuvottelukunta oli myös Sirkassa suosittu, mutta yhtä paljon kiinnostusta kohdistui passiivisempiin tapoihin, kyselyihin vastaamisen ym. Ylläsjärvellä kiinnostus kohdistui kyläyhdistyksen kautta vaikuttamiseen. Alle 35-vuotiaat olivat jonkin passiivisemmän osallistumistavan kannalla, 35–44-vuotiaat ja yli 55-vuotiaat osoittivat kiinnostusta säännölliseen neuvottelukuntaan ja 45–54-vuotiaat olivat kiinnostuneita kyläyhdistyksen kautta vaikuttamiseen.

### **7.3 Matkailukeskuksen tulevaisuus**

#### **Paikallisväestön arviot tulevaisuudesta**

Kyläläiset näkivät matkailukeskusten tulevaisuuden myönteisenä. Mahdollisuuksia mainittiin paljon, mutta niin mainittiin myös uhkia. Kaikista vastaajista 46 % näki tulevaisuuden erittäin myönteisenä, 42 % melko myönteisenä ja 11 % melko kielteisenä. Kukaan ei nähnyt tulevaisuutta erittäin kielteisenä. Levin tulevaisuus oli sirkkalaisten mielestä erittäin myönteinen (60 % kyläläisistä). Ylläksen tulevaisuus nähtiin melko myönteisenä (50 % Ylläksen alueen vastaajista).

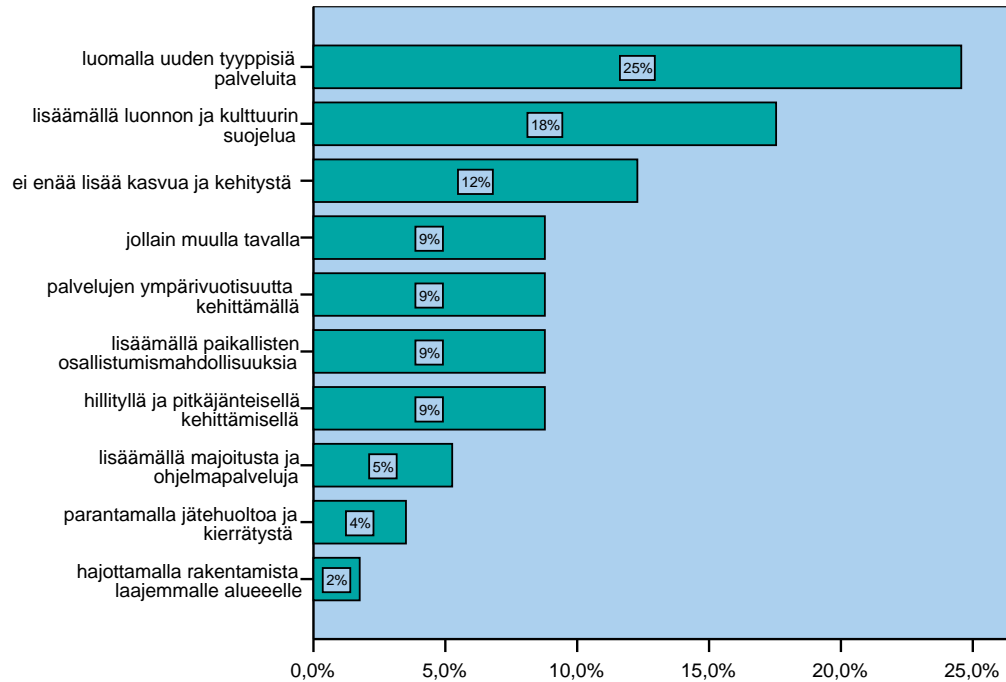
Miehet näkivät tulevaisuuden myönteisempänä kuin naiset. 66 % miehistä arvioi tulevaisuuden erittäin myönteiseksi, naisista vain 11 %. Naisista suurin osa, 58 %, oli sitä mieltä että tulevaisuus on melko myönteinen. Vanhempi väestö suhtautui tulevaisuuteen hieman epäilevämmiin kuin nuoremmat. Yli 55-vuotiaista suurin osa näki tulevaisuuden melko myönteisenä, kun 55 ikävuotta nuoremmista suurin osa näki tulevaisuuden erittäin myönteisenä. Niistä vastaajista, jotka eivät omista maata, näki suurem-

pi osa tulevaisuuden melko kielteisenä, kuin maanomistajista. Matkailusta saatavien tulojen määrällä tai sillä, oliko vastaaja asunut koko ikänsä paikkakunnalla, ei ollut merkittävää vaikutusta asenteeseen tulevaisuutta kohtaan. Myönteisimmin tulevaisuuden näkevä ideaalihenkilö olisi siis Sirkassa asuva nuori mies, joka omistaa maata.

Syitä tulevaisuuden näkemiseen myönteisenä olivat hyvät kasvumahdollisuudet, upea luonto, hyvä tunnettuus jopa ulkomailta sekä vahva asema kilpailussa. Tulevaisuuden suurin uhka oli liiallinen ja liian nopea kasvu. Kaikkiaan 28 % vastaajista mainitsi kasvuun liittyviä uhkia. Etenkin ylläsjärveläiset ja äkäslompololaiset näkivät kasvun uhkana, sirkassa monet mainitsivat uhaksi ”hulinapaikaksi” tulemisen. Muita uhkia olivat raha ja pelkän taloudellisen hyödyn tavoittelu, työntekijöiden huonot olot sekä maailmanlaajuiset kriisit kuten terrori-iskut, sodat, talouslama ja ilmastonmuutos.

### **Paikallisten asukkaiden näkemykset ensisijaisista kehittämismenetelmistä**

Kaikkia vastauksia tarkasteltaessa paikallisväestön näkemysten mukaan tärkeintä matkailukeskusten jatkoa ajatellen olisi luoda uuden tyyppisiä palveluita. Tätä mieltä oli 25 % kaikista vastaajista. Seuraavaksi tärkeintä olisi lisätä luonnon- ja kulttuuriympäristön suojelua, 18 % kaikista vastaajista piti sitä ensisijaisena kehittämismenetelmänä. Kolmanneksi nousi kasvun ja kehityksen jarruttaminen, 12 % oli sitä mieltä, että enää ei tarvitsisi kasvaa ja kehittyä. Kuvio 5 havainnollistaa kaikkien vastaajien mielipiteiden jakautumista ensisijaisten kehittämismenetelmien kesken.



KUVIO 6. Paikallisväestön näkemykset ensisijaisista kehittämismenetelmistä

Uuden tyyppisillä palveluilla kyläläiset tarkoittivat logistiikkaan, luontoon, liikuntaan ja ohjelmalveluihin liittyviä palveluita monipuolisuuteen, paikallisuuteen ja laatuun panostaen. Logistiikkaa haluttiin parantaa paremmilla tieyhteyksillä kylien väillä ja niistä eri kaupunkeihin, kävelyteitä ja suojateitä tekemällä, rakentamalla rautatie matkailukeskuksiin asti sekä bussiyhteyksiä parantamalla myös sesongin ulkopuolella. Luontoon ja liikuntaan liittyviä palveluita haluttiin enemmän, reittejä kaivattiin lisää ja Leville toivottiin luontokeskusta. Jo olemassa olevia reittejä haluttiin myös parantaa. Alkupalven hiihtoladut tulisi kunnostaa, eri reittien välisiä yhteyksiä tulisi parantaa ja reittien varsille toivottiin ohjelmalveluita. Leville ehdotettiin myös kiipeilymahdollisuuksien parantamista, tähän olisi yksi keino parantaa ympärivuotisuutta. Monessa vastauksessa nousi esiin toive, että määrän sijasta keskityttäisiin jo olemassa olevien palveluiden laadun kehittämiseen. Myös paikallisuutta ja kulttuuria toivottiin enemmän mukaan palveluihin, etenkin Sirkassa.

Kolmen kylän välillä oli jonkin verran eroja mielipiteissä jatkoa ajatellen. Ylläsjärvelä oltiin selvästi uuden tyyppisten palveluiden kannalla (44 % kyläläisistä) ja Sirkas-

sakin tämä nousi suosituimmaksi kehittämismenetelmäksi (30 %). Ylläsjärvellä uuden tyyppiset palvelut liittyivät lähinnä parempaan logistiikkaan (mm. rautatie Ylläkselle asti), Sirkassa luonto- ja liikuntareitteihin. Ylläsjärvellä toinen tärkeänä pidetty asia oli luonnon ja kulttuurin suojelun lisääminen (31 %). Sirkassa pidettiin tärkeänä myös palvelujen ympärivuotisuuden kehittämistä (20 %) sekä kasvun ja kehityksen rajoittamista (20 %). Äkäslompolossa tärkeimmäksi nousivat luonnon ja kulttuurin suojelun lisääminen (24 %) sekä paikallisten osallistumismahdollisuuksien lisääminen (19 %).

Sukupuolten välillä eroa kehittämismenetelmiä koskevissa mielipiteissä oli sen verran, että naisista selvä enemmistö (31 %) oli uuden tyyppisten palveluiden luomisen kannalla, miehet näkivät sen yhtä tärkeänä luonnon ja kulttuurin suojelun lisäämisen kanssa. Ikäluokista vanhimmat, yli 55-vuotiaat, pitivät tärkeimpänä luonnon- ja kulttuuriympäristön suojelua, muut ikäluokat olivat uudentyyppisten palvelujen luomisen kannalla. Maanomistuksella, matkailutulojen määrällä tai sillä, oliko vastaaja asunut koko ikänsä paikkakunnalla, ei ollut vaikutusta ensisijaisiin kehittämisehdotuksiin.

#### **7.4 Yhteenveto kyläkohtaisista mielipiteistä**

Hieman yli puolet Äkäslompolon kyläläisistä oli sitä mieltä, että nykytilanne kylällä ja Ylläksen alueella yleensäkin on hyvä. Tällä tarkoitettiin sitä, että nimenomaan tällä hetkellä tilanne on hyvä eikä kehitystä ja kasvua tarvitsisi enää paljoa lisätä. Rakentaminen ja liiallinen kasvu olivat lähes kaikkien haastateltavien mielestä uhkia. Useimpien mielestä Ylläksen tulisi säilyä luonnonmukaisena, rauhallisena matkailukeskuksena ja ikään kuin uhkakuvaksi mainittiin se, että siitä tulee samanlainen kuin Levi tai Saariselkä. Näin eräs äkäslompololainen mies haastattelussa totesi:

*Nyt ois hyvä. Ei tehtäis enää yhtää mittään, annettas mennä vaan näin. Ettei mentäs Leville tai Saariselälle... (Mies, Äkäslompolo)*

Yllästä ei niinkään nähty Levin kilpailijana, vaan monet korostivat sitä, että Ylläs on profiloitunut omalla tavallaan ja houkuttelee eri asiakassegmenttejä kuin Levi. Suurin osa haluaisi säilyttää Äkäslompolon omaleimaisena kylänä ja tässäkin nousi useassa haastattelussa Sirkan kylä huonoksi esimerkiksi, uhkakuvaksi. Hieman yli puolet mai-

nitsi paikalliset asukkaat yhtenä kehitykseen vaikuttaneena tahona. Silti paikallisten osallistumismahdollisuuksiin ei oltu tyytyväisiä ja koettiin, ettei paikallisväestöä kuunnella tarpeeksi. Halu päästä vaikuttamaan oli yleisesti ottaen suuri.

Ylläsjarveläisistä kaikki olivat tyytyväisiä tämänhetkiseen tilanteeseen. Kylän alkupe- räisenä säilymistä pidettiin lähes poikkeuksetta hyvänä asiana ja uhkana nähtiin liika kasvu ja ”toiseksi Leviksi tuleminen”. Puolet vastaajista koki voineensa vaikuttaa matkailukeskuksen kehitykseen, ja puolet olisi kiinnostunut olemaan mukana kehittä- misessä. Tästä voisi tehdä johtopäätöksen, että Ylläsjarvellä vaikuttaminen on mah- dollista, mikäli on aktiivinen.

Useista Sirkan kyläläisten haastatteluista tuli esiin se, ettei osallistumista matkailun suunnitteluun ja kehittämiseen pidetty edes vaihtoehtona. Kyläläiset kokivat, ettei pai- kallisia kuunnella matkailua koskevissa päätöksissä eikä heillä ole mahdollisuutta vai- kuttaa. Kuitenkin sirkkalaiset olivat enimmäkseen tyytyväisiä Levin kasvuun ja kehi- tykseen sekä tavallaan ylpeitä Levin saavuttamasta maineesta ja tunnettuudesta. Ul- komaalaisten turistien määrään ja kansainvälisyyteen oltiin myös tyytyväisiä. Kasvua ja kehitystä verrattiin usein ylpeinä Ylläkseen, joka ”nukkuu”. Eräässä haastattelussa tuli esille se, että onneksi Ylläskin on alkanut herätä. Tämä herääminen on ehkä juuri sitä liiallista kasvua, mihin äkäslompololaiset ja ylläsjarveläiset eivät missään nimessä tahdo lähteä mukaan. Molempien matkailukeskusten väestö näyttää näkevän toisen keskuksen negatiivisena esimerkkinä.



## 8 POHDINTA

Luvun neljä lopussa mainitun Järviluoman tutkimuksen mukaan vuonna 1993 Kolarin kunnan asukkaat suhtautuivat matkailuun huomattavan myönteisesti. He kuitenkin toivoivat matkailijamäärien pysyvän silloisella tasolla ja matkailun kasvun hidastuvan ja rajoittuvan. Matkailun myönteisinä vaikutuksina kuntalaiset pitivät työllisyyttä ja parempaa toimeentuloa sekä parempia vapaa-ajanviettomahdollisuuksia ja liikenneyhteyksiä. Negatiivisina nähtiin ympäristö- ja maisemahaitat sekä se, että matkailuun sijoitettavat resurssit ovat pois kunnan muusta kehittämisestä.

Tämän tutkimuksen tulokset ovat hyvin paljon samansuuntaisia. 13 vuodessa paikallisten mielipiteet eivät näytä muuttuneen paljoakaan. Matkailukeskuksen nykyiseen tilanteeseen ollaan enimmäkseen tyytyväisiä niin Ylläksen kuin Levinkin alueella. Tyytyväisyys koskee kuitenkin nimenomaan nykyhetkeä, ja matkailun liiallinen kasvu koetaan uhaksi. Tyytyväisiä matkailuun ollaan sen mukanaan tuomien työpaikkojen, toimeentulon ja palvelujen vuoksi. Monet myös näkevät matkailun tuoneen kyliin elämää ja pelastaneen kylät autoitumiselta. Negatiivisina asioina nähdään edelleen ympäristö- ja maisemahaitat, kuten 13 vuotta sitten. Lisäksi tyytymättömyyttä aiheuttaa se, ettei paikallisia kuunnella ja pelko siitä, että matkailun kasvu menee liiallisuusiin.

Matkailun kasvuun liittyy monia todellisia uhkia. Paikallisväestön pelko liiasta kasvusta voi kuitenkin olla myös luonnollista muutosvastarintaa. Sen puolesta puhuu se seikka, että niin 90-luvun alussa kuin tällä hetkelläkin paikalliset ovat enimmäkseen tyytyväisiä matkailun nykytilanteeseen, mutta tilanteen haluttaisiin pysyvän samanlaisena. Lisää rakentamista ja kasvua tai suurempia matkailijamääriä ei haluta. 1993 tehdyn tutkimuksen jälkeen Ylläs on kasvanut valtavasti, matkailijamäärät ovat nousseet ja vuodepaikkojen määrä on noussut 10 000:sta 18 000:n. Kuitenkin paikalliset asukkaat ovat edelleen nykyhetkeen enimmäkseen tyytyväisiä. Tämän perusteella vaikut-

taisi siltä, että paikallisväestö sopeutuu kasvuun ja muutoksiin ennakkoluuloista huolimatta hyvin.

Tulevaisuuteen liittyvistä uhkista huolimatta suurin osa paikallisväestöstä näkee Yläksen ja Levin tulevaisuuden myönteisenä. Pelko liiasta kasvusta näkyy kuitenkin myös siinä, että ensisijaisina kehittämismenetelminä kyläläiset näkevät uuden tyyppisten palveluiden luomisen, luonnon- ja kulttuuriympäristön suojelun lisäämisen sekä kasvun ja kehityksen rajoittamisen. Mikään edellä mainituista menetelmistä ei tue matkailun kasvamista ja laajentumista samansuuntaisesti kuin kehitys on tähän asti ollut. Resursseja halutaan suunnata suojeluun, parempaan laatuun ja paikallisuuden mukaan saamiseen. Mökkirakentamisesta ja laskettelukeskuksen kasvattamisesta paikalliset ovat jo saaneet tarpeekseen.

Matkailukeskusten kasvu on paikallisväestön mielestä vaikuttanut merkittävästi kylien ja kyläläisten elämään sekä melko paljon myös ympäröivään luontoon. Muutoksia luonnossa ja kylällä olivat havainneet etenkin iäkkäämmät ihmiset ja pitkään seudulla asuneet. Tämä on tietenkin varsin luonnollista, sillä vastikään muualta muuttaneilla ei ole vertailupohjaa. Näiden muutoshavaintojen pohjalta voi tehdä sen johtopäätöksen, että matkailun nopeassa kasvussa ei ole tarpeeksi huolehdittu paikallisen kulttuurin ja luonnon säilymisestä. Paikallisen kulttuurin vähälle huomiolle jättämisestä kertovat myös alueen perinteisen elinkeinon, poronhoidon, ja matkailuelinkeinon väliset runsaat ristiriidat etenkin Äkäslompolossa.

Matkailun ja poronhoidon tuntuu nykyisin olevan mahdotonta mahtua samaan kylään. Kuitenkin poro on monille varsinkin ulkomaalaisille turisteille erittäin tärkeä voimatekijä ja poronlihan myynti onkin kasvanut matkailun myötä. Poromiehillä ja matkailuelinkeinon parissa työskentelevillä olisi toisilleen paljon annettavaa. Heidän välistään yhteistyötä tulisi lisätä ja porojen perinteiset laidunmaat ottaa huomioon kaavoituksessa. Tätä aihetta on tutkinut pro-gradu-tutkimuksessaan Simo Sarkki vuonna 2006. Tutkimuksessaan hän toteaa, että maankäytön kestävässä kehityksessä tulisi hyötyjen ja haittojen jakautua tasapuolisesti eri maankäyttäjien kesken ja maankäyttöä tulisi suunnitella kokonaisuutena. Tähän tasapuoliseen ja kaikki osapuolet huomioivaan maankäytönsuunnitteluun on kuitenkin vielä pitkä matka, sen huomaa mm.

poromiesten asenteista matkailua kohtaan. Suunta on kuitenkin hyvä, sillä asiaan on kiinnitetty huomiota ja ratkaisuja haetaan.

Vastaajien taustatietoja tarkastellessa kotikylällä on eniten merkitystä vastausten laatuun. Kotikylä vaikuttaa vastauksiin lähes jokaisessa kysymyksessä. Myös vastaajan ikä ja matkailusta saatavien tulojen määrä vaikuttavat melko paljon vastauksiin, mutta eivät siinä määrin kuin kylä. Sukupuolen, maanomistuksen sekä sen, onko vastaaja asunut koko ikänsä paikkakunnalla, merkitys vastauksien luonteeseen on pienempi, mutta yksittäisissä kysymyksissä nekin voivat olla merkittäviä tekijöitä. Koska kylien välillä on eroja lähes joka kysymyksessä, voi syitä ja seurauksia tässä tutkimuksessa kotikylän kohdalla pohtia muita taustatekijöitä paremmin.

Kolmen kylän välillä on eroja tyytyväisyydessä matkailukeskusta kohtaan. Eroja on myös monissa muissa vastauksissa, joista tyytyväisyyden kannalta merkittäviä ovat ainakin erot vaikuttamiseen liittyvissä vastauksissa. Ylläsjärvellä, missä kaikki haastateltavat olivat tyytyväisiä, on paikallisväestöllä tutkimuksen perusteella mahdollisuus olla mukana vaikuttamassa matkailukehitykseen, jos vain kiinnostusta ja aktiivisuutta löytyy. Äkäslompolossa, missä tyytyväisiä oli vain hieman yli puolet, eivät mahdollisuudet osallistua matkailun kehittämiseen ja suunnitteluun ole erityisen hyvät, eikä osallistumallakaan välttämättä voi vaikuttaa. Siellä myös olisi muihin kyliin verrattuna hieman enemmän kiinnostusta olla mukana vaikuttamassa. Monet kyläläisistä olivat koettaneetkin vaikuttaa, mutta se ei monessa tapauksessa ollut tuottanut tulosta, ainakaan toivottua.

Tutkimuksen perusteella paikallisväestön tyytyväisyyteen vaikuttaa se, millaiset mahdollisuudet heillä on osallistua ja vaikuttaa matkailukehitykseen. Mielenkiintoista on kuitenkin se, että Sirkassa kolme neljäsosaa oli tyytyväisiä matkailuun, vaikka siellä on tutkimuksen perusteella kyläläisillä huonoimmat vaikuttamismahdollisuudet. Kyläläiset eivät ole edes ajatelleet sellaista mahdollisuutta, että he voisivat vaikuttaa matkailun kehittämiseen, eikä heillä ole tietoa, millä tavoin vaikuttaminen voisi tapahtua. Kuitenkin kiinnostusta vaikuttamiseen löytyy suunnilleen saman verran kuin toisissa kylissä. Ilmeisesti ylpeys Levistä ja luottamus matkailun ammattilaisia kohtaan on

Sirkassa niin suuri, että vähäiset vaikuttamismahdollisuudet eivät vähennä tyytyväisyyttä.

Vaikuttamismahdollisuuksien lisäksi tyytyväisyyteen matkailua kohtaan näyttävät vaikuttavan luonnossa tapahtuneet muutokset sekä matkailun ja muiden toimijoiden väliset ristiriidat. Äkäslompolossa oli havaittu sekä luonnonmuutoksia että ristiriitoja kolmesta kylästä eniten. Syitä tähän voi olla useita: muutoksia ja ristiriitatilanteita on esiintynyt Äkäslompolossa eniten, kyläläiset ovat muita kriittisempiä tai kylässä tapahtuva rakennemuutos on vielä ”kesken”, jolloin myös kriittisyyttä ja muutosvastarintaa esiintyy. Joka tapauksessa sekä vähäiset mahdollisuudet vaikuttaa matkailun kehittämiseen että runsaat muutos- ja ristiriitahavainnot viittaavat siihen, että ainakaan Äkäslompolossa ei ole riittävästi otettu huomioon luontoa ja paikallista kulttuuria.

Haastattelujen perusteella Yllästä ja Leviä tulisi kehittää erilaisina, erilaisia vetovoimatekijöitä omaavina ja eri asiakkaita houkuttelevina matkailukeskuksina. Ylläs tulisi säilyttää luonnonmukaisena, ja paljon luontoon liittyviä palveluita tarjoavana keskuksena. Sen matkailuvaltteja ovat luonnonrauha ja perinteinen kulttuuri. Sinne saapuvat matkailijat tulevat liikkumaan luonnossa ja tutustumaan lappilaiseen kulttuuriin. Kehittämisessä ja rakentamisessa pitäisi mökkien ja palvelujen määrän kasvattamisen sijaan investoida luontopalvelujen laatuun, monipuolisuuteen ja toimivaan logistiikkaan. Paremmat yhteydet matkailukeskuksiin parantaisivat palvelua ja helpottaisivat saavutettavuutta.

Ylläsjärvellä paikalliset asukkaat haluavat tuoda mielipiteensä ja ideansa esiin kyläyhdistyksen kautta, kuten tähänkin asti. Äkäslompolossa paikallisväestön mielipiteitä pitäisi kuunnella huomattavasti nykyistä enemmän. Se, että paikallisten asukkaiden mielipiteitä ei kuunnella eikä heillä ole mahdollisuuksia vaikuttaa matkailun kehitykseen, aiheuttaa äkäslompololaisissa paljon tyytymättömyyttä matkailua kohtaan. Paikallisväestön tyytymättömyys näkyy palvelujen laadussa ja vaikuttaa heidän asenteisiinsa turisteja kohtaan. Lisäksi tyytymättömyyttä aiheuttavat liiallinen kasvu ja pelko tulevaisuudesta. Myös pelko aiheutunee siitä, ettei kyläläisillä ole mahdollisuuksia osallistua ja vaikuttaa matkailukehitykseen. Kyläläiset pelkäävät, että tulevaisuudessa voi tapahtua mitä vain, eivätkä he itse voi tehdä muuta kuin katsoa vierestä. Äkäslom-

pololaisilla olisi kiinnostusta osallistua esimerkiksi jonkinlaiseen säännöllisesti koontuvaan neuvottelukuntaan, jossa olisi mukana paikallisten lisäksi muualtakin tulleita yrittäjiä ja kunnan virkamiehiä. Tällainen neuvottelukunta antaisi kanavan matkailukehitykseen osallistumiselle ja vaikuttamiselle. Vaikuttaminen lisäisi tämän tutkimuksen mukaan tyytyväisyyttä, joka taas heijastuu palvelujen laatuun.

Levi on monen paikallisen asukkaan mielestä omaa luokkaansa Suomessa oleva huipputason matkailukeskus. Se pystyy tarjoamaan suurelle määrälle turisteja monipuolisia palveluja ulkoilumahdollisuuksista iltamenoihin. Palvelujen määrän lisäämisen sijasta pitäisi kuitenkin jo enemmän keskittyä palvelujen laadun parantamiseen ja ennen kaikkea matkailun ympärivuotisuuden parantamiseen. Ympärivuotisuus vähentäisi sesonkityöläisyyttä, mikä monen sirkkalaisen mielestä aiheuttaa levottomuutta.

Sirkan paikallisilla asukkailla ei ole kovin hyvät mahdollisuudet osallistua matkailun kehittämiseen. Monilla ei ole tietoa, millä tavalla he voisivat vaikuttaa, eikä moni ole koskaan ajatellut edes sellaista vaihtoehtoa. Noin puolet kyläläisistä olikin sitä mieltä, että ammattilaiset ja asiantuntijat saavat hoitaa suunnittelun ja kehittämisen. Puolet olisi kuitenkin kiinnostunut vaikuttamaan kehitykseen ja saamaan mielipiteensä kuuluville. Mielipiteiden kuuluviin saamisen haluttaisiin tapahtuvan joko jonkinlaisen Äkäslompoloonkin ehdotetun neuvottelukunnan kaltaisen elimen kautta tai sitten jollain hieman passiivisemmalla osallistumistavalla, esimerkiksi tämän kaltaisiin kyselytutkimuksiin vastaamalla.

Tämän tutkimuksen kaltaisen paikallisten asukkaiden mielipiteitä mittaavan tutkimuksen toistaminen olisi tarpeellista. Tutkimus voitaisiin toistaa esimerkiksi viiden vuoden välein. Tutkimuksessa käytetty kyselylomake voisi toimia hieman muokattuna aineistonkeruussa apuna myös muualla kuin Lapin alueella. Tällainen tasaisin aikavälein toistettu kyselytutkimus tukisi kestävä matkailun periaatteita ja toimisi samalla yhtenä matkailun sosiaalisen kestävyden indikaattorina.

## LÄHTEET

- Hellman, H. 2006. Tunturipurojen raiskausta. Helsingin Sanomien Kuukausiliite. Lokakuu 2006, 75–80.
- Hemmi, J. 2005. Matkailu, ympäristö, luonto. Osa 1. Jyväskylä: Gummerus.
- Hynönen, A. 2002. Matkailun alueellinen suunnittelu kestävän kehityksen näkökulmasta. Luonto matkailukohteena: virkistystä ja elämyksiä luonnosta. Metsäntutkimuslaitoksen tiedonantoja 866: 135–147.
- Järviluoma, J. 1993. Paikallisväestön asennoituminen matkailuun ja sen seurausvaikutuksiin – esimerkkinä Kolarin kunta. Oulu: Oulun Yliopisto.
- Kestävyyden mitta. Suomen kestävän kehityksen indikaattorit 2000. Toim. U. Rosenström ja M. Palosaari. Helsinki: Edita.
- LANDSCAPE LAB. 2004. Viitattu 3.10.2006. Lapin Yliopisto.  
<http://www.arcticcentre.org/landscapelab>.
- Laakkonen, S. 2006. Kestävä kehitys ja Lapin matkailuelinkeino. Viitattu 2.11.2006. Kestävän matkailun teemapäivä 27.10.2006.  
[http://www.reilumatkailu.fi/matkailu\\_ja\\_ilmastonmuutos/kestavan\\_matkailun\\_teemapaiiva\\_2006.html](http://www.reilumatkailu.fi/matkailu_ja_ilmastonmuutos/kestavan_matkailun_teemapaiiva_2006.html)
- Lakio-Haapio, M. 2005. Analyysimenetelmien kuvaus. Hypermedian jatko-opintoseminaari 15.4.2005. Viitattu 25.10.2006.
- Lehtiniemi, N. 2006. Hyvällä omallatunnolla. Helsingin Sanomat 9.12.2006, D1.
- Mainio, T. 2006. Lauhat talvet pakottivat rinnekeskukset rakentamaan järeitä lumetusjärjestelmiä. Helsingin Sanomat 27.11.2006, A5.
- Matkailustrategia. Kauppa- ja teollisuusministeriön sivusto. Viitattu 25.10.2006.  
<http://www.ktm.fi/index.phtml?s=1572> .
- Mettiäinen, I. 2006. Tutkimusassistentti, Maa- ja elintarvike-talouden tutkimuskeskus. Maisemakatselmuksen opastus 20.10.2006.
- Mikkola, A. 2006. Uusi keskusta Leville kertarysäyksellä. Kaleva 1.11.2006, 11.
- Pokka, H. 2006. Joulupukki erinomainen käyntikortti. Kaleva-Plus. 21.11.2006, 6.
- Rannikko, P. 1999. Combining Social and Ecological Sustainability in the Nordic Forest Periphery. *Sociologia Ruralis*, Vol 39, No. 3.

Saarinen, J. 2005. Luontomatkailun kehittäminen ja tutkimus Suomessa. Metlan työraportteja 20. Viitattu 25.10.2006.

[Http://www.metla.fi/julkaisut/workingpapers/2005/mwp020-14.pdf](http://www.metla.fi/julkaisut/workingpapers/2005/mwp020-14.pdf)

Sarkki, S. 2006. ”Halutaanko täällä säilyttää porotalous vai vedetäänkö ruuvi niin tiukalle, ettei ole mahdollisuutta?” Maankäytön sosiaalisesti kestävä kehitys poronhoitajien näkökulmasta Tunturi-Lapin paliskunnissa vuosina 1995-2005. Oulu: Oulun Yliopisto, Taideaineiden ja antropologian laitos.

Swarbrooke, J. 1999. Sustainable Tourism Management. Oxon: Cabi Publishing.

Tourism and Host Communities. 2003. Toim. S. Singh. Cambridge: Cabi Publishing.

Vuoristo, K. 2002. Matkailun muodot. 3.p. Porvoo: WSOY.

Välimaa, S. 2006. Vauhtisokeus matkailun kasvuodotuksissa saattaa kostautua. Kaleva-Plus 21.11.2006, 4.

Ylläs. 2006. Viitattu 24.10.2006. Ylläksen matkailuyhdistys ry:n sivusto.

[Http://yllas.fi](http://yllas.fi)

Ympäristöä säästävän matkailun käsikirja. 1995. Helsinki: Matkailun koulutus- ja tutkimuskeskus.

## LIITTEET

Liite 1. Saatekirje

**Hyvä vastaanottaja,**

20.10.2006

Te olette kaikista Sirkan kylän 18 – 70 – vuotiaista asukkaista satunnaisotannalla arvotun 40 henkilön joukossa, joita pyydämme osallistumaan LANDSCAPE LAB – hankkeen osatutkimukseen. Vastaamalla ohessa lähetettävään kyselyyn olette suureksi avuksi tutkimuksen teossa. Kysely toteutetaan puhelinhaastattelulla, mutta lähetämme kyselylomakkeen teille, jotta voitte tutustua kysymyksiin etukäteen.

Kyselyn tarkoituksena on selvittää, kuinka Levin alueen paikallisväestö kokee matkailukeskuksen läheisyyden ja miten se on vaikuttanut heidän elämäänsä. Tavoitteena on myös parantaa paikallisten asukkaiden osallistumismahdollisuuksia matkailukeskuksen kehittämiseen heidän omien ideoidensa ja hyväksi näkemiensä menetelmien pohjalta. Kysely on jatkoa LABSOC – osatehtävän tekemille fokusryhmähaastatteluille, jotka toteutettiin syksyllä 2005 Levin ja Ylläksen alueella. Tarkoitus on tutkia haastatteluissa esiin tulleita asioita sekä saada tarkempaa ja yleistettävämpää tutkimustietoa.

Kysely on osa LANDSCAPE LAB – hanketta, jota hallinnoi Lapin yliopisto ja jota rahoittaa EU:n LIFE Ympäristö – rahasto ja kotikuntanne. Hankkeen lähtökohtana on lisääntynyt tiedon tarve kasvavan matkailun vaikutuksista Lapin luontoon, kulttuuriin ja paikallisiin yhteisöihin. Hankkeen tavoitteena on kehittää menetelmiä, joiden avulla voidaan seurata ja suunnata matkailun alueellisia vaikutuksia. LABSOC – osatehtävässä, johon tämä kysely kuuluu, tutkitaan matkailun ja paikallisväestön vuorovaikutusta. Tämä kysely ei ole osa kotikunnassanne meneillään olevaa kaavaprosessia.

Kyselyn perusteella tehtävästä tutkimuksesta valmistuu myös opinnäytetyö Jyväskylän Ammattikorkeakoulun matkailu-, ravitsemus- ja talousalalle tammikuussa 2007.

Soitamme Teille viikon 44 aikana ja toivon että tutustuisitte kysymyksiin etukäteen. Puhelinhaastattelu kestää noin 15 minuuttia. Kyselyssä saatavia tietoja käytetään tutkimukseen täysin nimettöminä. Vastaamalla annatte oman osuutenne tutkimusaineistoon, jonka perusteella matkailukeskusta pyritään kehittämään entistä enemmän paikallisen väestön näkökulma ja mielipiteet huomioiden.

Mikäli haluatte lisätietoja asiasta, vastaamme mielellämme. Tarkempaa tietoa hankkeesta saatte myös internetistä: <http://www.arcticcentre.org/landscapelab>

Kiitoksia ja kuulemisiin!

Salla Sippola  
avustava tutkija  
puh: 041 469 9709  
E-mail: [c1700@jyppoly.fi](mailto:c1700@jyppoly.fi)

Mikko Jokinen  
tutkija, METLA, Kolarin yksikkö  
puh: 010 211 3525  
E-mail: [mikko.jokinen@metla.fi](mailto:mikko.jokinen@metla.fi)



## Liite 2. Kyselylomake

**Taustatiedot ja suhde paikkaan**

1. Synnyinvuosi \_\_\_\_\_ 2. Synnyinkunta \_\_\_\_\_

3. **Kauanko olette asunut nykyisellä asuinpaikkakunnallanne?** koko ikäni \_\_\_\_\_ vuotta4. **Omistatteko maata matkailualueella?** en  kyllä5. **Muodostuvatko taloutenne tulot matkailuelinkeinosta?** pääsääntöisesti tai kokonaan  jonkin verran  ei lainkaan6. **Keitä pidätte Sirkan paikallisina asukkaina?**

---

**Matkailukeskuksen kehitys ja nykytila**7. **Oletteko ollut tyytyväinen matkailukeskuksen kehitykseen ja toimintaan?** kyllä, miksi? \_\_\_\_\_ en, miksi? \_\_\_\_\_8. **Oletteko havainnut matkailukeskusta ympäröivässä luonnossa muutoksia?** kyllä, mitä \_\_\_\_\_ en9. **Onko matkailukeskuksen kasvu vaikuttanut kylän arkielämään?** kyllä, miten? \_\_\_\_\_ ei

## Kysymyksissä 10 – 12 voitte valita useita vaihtoehtoja

### 10. Oletteko havainnut ristiriitoja matkailuelinkeinon ja muiden toimijoiden välillä?

- kyllä, matkailu ja poronhoito, millaisia? \_\_\_\_\_
- kyllä, matkailu ja metsätalous, millaisia? \_\_\_\_\_
- kyllä, matkailu ja muu paikallinen luonnonkäyttö, millaisia? \_\_\_\_\_
- kyllä, matkailu ja luonnonsuojelu, millaisia? \_\_\_\_\_
- kyllä, matkailu ja jokin muu elinkeino, mikä? \_\_\_\_\_
- ei havaittuja ristiriitoja

### 11. Mitä matkailukeskuksen palveluita käytätte itse?

- rinteet
- ladut ja luontopolut
- ravintolat ja illanviettomahdollisuudet
- kaupat ja ostospaikat
- terveyspalvelut
- bussit ja taksit
- joku muu, mikä:

---

en mitään

### 11. b Käytättekö palveluita myös Ylläsjärven tai Äkäslompolon alueella?

- kyllä  en

## Osallistuminen alueen kehitykseen

### 12. Mitkä tahot ovat mielestänne vaikuttaneet eniten alueen kehitykseen?

- paikalliset asukkaat
- ulkopaikkakuntalaiset yrittäjät
- matkailijat
- kunnan virkamiehet ja luottamushenkilöt
- maakunnan kehitysorganisaatiot (Lapin Liitto, TE-keskus, muut rahoittajat)
- valtion viranomaiset (metsähallitus, ympäristökeskus, lääninhallitus)
- jokin muu, mikä \_\_\_\_\_

**13. Oletteko mielestänne voinut vaikuttaa matkailukeskuksen kehitykseen?**

kyllä, miten? \_\_\_\_\_

en, miksi? \_\_\_\_\_

**14. Olisitteko kiinnostunut olemaan enemmän mukana matkailukeskuksen suunnittelussa ja kehittämisessä?**

kyllä, miten? \_\_\_\_\_

en, miksi? \_\_\_\_\_

## **Matkailukeskuksen tulevaisuus**

**15. Millainen on arvionne mukaan matkailukeskuksen tulevaisuus (1=hyvin myönteinen, 2=melko myönteinen, 3=melko kielteinen, 4=hyvin kielteinen )?**

\_\_\_\_\_

**Miksi, mitä mahdollisuuksia/uhkia?**

\_\_\_\_\_

**16. Miten matkailualueita tulisi jatkossa ensisijaisesti kehittää?**

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Liite 3. Levin alppitaloja



Kuva: Mikko Jokinen