

Matkailunkestävä Suomi?

Vastuullinen suunnittelu
kulttuuri- ja luontoympäristöissä

Toimittanut Soile Veijola



Tietolipas 283

Matkailunkestävä Suomi?

Vastuullinen suunnittelu kulttuuri- ja luontoympäristöissä

Toimittanut
Soile Veijola



Tietolipas 283

Teos on Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran nimeämien asiantuntijoiden tarkastama *illä merkittyjä tekstejä lukuun ottamatta.

SKS:n julkaisujen kokoelma kuuluu Unescon Maailman muisti -rekisteriin.

© 2023 Soile Veijola ja SKS

Sarja-asu: Markus Itkonen
Kannen toteutus: Eija Hukka
Kannen kuva: Juha Suonpää, *Koli*, Lieksa 2010.
Taitto: Sisko Honkala
EPUB: Tero Salmén

ISBN 978-951-858-640-4 (nid.)
ISBN 978-951-858-641-1 (EPUB)
ISBN 978-951-858-642-8 (PDF)

ISSN 0562-6129 (nid.)
ISSN 2670-2584 (verkkojulkaisut)

DOI <https://doi.org/10.21435/tl.283>

Teos on lisensoitu Creative Commons BY-NC-ND 4.0 International -lisenssillä, ellei toisin mainita.
(<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.fi>)



Teos on avoimesti saatavissa osoitteessa
<https://doi.org/10.21435/tl.283>
tai lukemalla tämä QR-koodi mobiililaitteella.



Hansaprint Oy, Turenki 2023

Kirja on omistettu Jost Krippendorffille
joka keksi kestävän matkailun

Sisällys

Esipuhe 15

- 1 Johdanto matkailunkestävään Suomeen 17
Soile Veijola
 - Voiko ja tarvitseeko matkailua suunnitella? 18
 - Luottamus vastuulliseen suunnitteluun 29
 - Millaista tietoa matkailun suunnittelussa tarvitaan? 34
 - Kirjan synty ja sisältö 42

I HISTORIA 57

- 2 Miten Suomen matkailua on suunniteltu?
Valtiovetoisuudesta markkinaohjautuvuuteen 59
Harri Hautajärvi
 - Johdanto matkailun suunnittelun historiaan 60
 - Matkailua on suunniteltu Suomessa pitkään 61
 - Itsenäisen Suomen kansallinen matkailuprojekti 81
 - Matkailulla rakennetaan Suomi-kuvaa 99
 - Matkailun muutos massaturismiksi 1960-luvulta
lähtien 105
 - Yhteenvedo 114

PUHEENVUORO

Kestävä matkailu keksittiin Sveitsissä!* 121

Soile Veijola

II HYVINVOINTI 129

- 3 Matkailun suunnittelun tulevaisuus globaalissa ympäristönmuutoksessa 131
Kaarina Tervo-Kankare
Johdanto globaaliin ympäristönmuutokseen ja matkailuun sen osatekijänä 132
Luonto matkailun mahdollistajana 139
Ympäristönmuutoksen huomioiminen matkailun suunnittelussa 141
Mitä matkailu voi tehdä ympäristön hyvinvoinnin eteen? 146
Suunnittelua globaalin ympäristönmuutoksen näkökulmasta 148
Yhteenveto 156
- 4 Kaupunkiluonnon aistiympäristö suunnittelukysymyksenä 163
Soile Veijola, Elisa Lähde, Jukka Jokimäki ja Marja-Liisa Kaisanlahti-Jokimäki
Johdanto kaupunkiluontoon aistiympäristönä 164
Kaupunkiluontoympäristön suunnitteluun liitetyt arvot 172
Monialaista tutkimustietoa eliölaajien kokemista aistiympäristöistä 181
Ekosysteemipalvelut näkökulmana aistiympäristöön 195
Käytännön keinoja kaupunkiluonnon hyvinvointivaikutusten turvaamiseen 206
Yhteenveto 215

PUHEENVUORO

- Monilajiseen hyvinvointiin uudistavalla suunnittelulla* 228
Elisa Lähde

III OSALLISTUMINEN 239

- 5 Vastuullinen vuorovaikutteisuus matkailukohteiden maankäytön suunnittelussa 241
Jonne Hytönen ja Outi Kulusjärvi
Johdanto vastuulliseen vuorovaikutteisuuteen 242
Kasvu matkailukohteiden suunnittelun tavoitteena 246
Vuorovaikutteisuus keinona etsiä hyväksyntää kasvutavoitteelle 250
Suunnittelun konsensuspyrkimys ei ole vain hyvä asia 254
Konfliktin syyt kiinnostavat vastuullista suunnittelijaa 256
Yhteenveto 261

PUHEENVUORO

Suunnittelu on helppoa – tai sitten ei* 268

Kimmo Vähäyylkkä

- 6 Kulttuurisensitiivisyyden paikalliset käytännöt matkailuliiketoiminnassa 275
Monika Lüthje
Johdanto matkailuliiketoiminnan suunnitteluun 276
Matkailuliiketoimintaa ohjaavat arvopäämäärät 279
Matkailuliiketoiminnan tutkimuslinjoja 283
Kulttuurisensitiivisen matkailuliiketoiminnan suunnittelun ulottuvuudet 288
Kulttuurisensitiivisen matkailuliiketoiminnan suunnittelu käytännössä 298
Yhteenveto 304

- 7 Muuttuva kaavoituslainsäädäntö osallisuuden mahdollistajana 313
Ilari Hovila ja Jonne Hytönen
Johdanto kaavoitukseen ja maankäytön suunnitteluun 314
Yhteiskunnan pohjavirtaukset muuttavat suunnittelua 317
Toimijat kohtaavat kaavoitusprosessissa 323
Matkailun suunnittelun keskeiset toimijaroolit 326
Opastusta suunnittelun osallisille 334
Yhteenveto 339

IV MATKAILURAKENTAMINEN 345

- 8 Kiertotalous matkailurakentamisen suunnittelussa 347
Nina Arras
Johdanto vastuulliseen suunnitteluun matkailurakentamisessa 348
Kiertotalouteen siirtyminen globaalien kestävyyskriisien edessä 350
Kiertotalous kestävämmän matkailurakentamisen suunnittelussa 353
Kiertotalous edellyttää kokonaisuuksien hallintaa matkailurakentamisen suunnittelussa 355
Suunnittelijan työkalupakki kiertotaloutta edistävässä suunnittelussa 359
Yhteenveto 371

PUHEENVUORO

- Paikan henki matkailusuunnittelun lähtökohtana* 381
Kristina Karlsson

- 9 Rakennusten korjaaminen matkan merkityksellistäjänä 386
Iida Kalakoski
Johdanto kulttuuriympäristöleireihin matkailun
muotona 387
Rakennusperinnön arvo matkailussa 389
Rakennusten korjaaminen vapaaehtoistyönä ja vakavana
vapaa-aikana 394
Kulttuuriympäristöleirit kokemuksellisenä
oppimisympäristönä 400
Kulttuuriympäristöleirit matkailusuunnittelun
näkökulmasta 408
Yhteenveto 410

V IHMISET JA INFRASTRUKTUURIT 415

- 10 Yhdyskuntainfrastruktuurin asiakaslähtöisen käytön
vastuullinen suunnittelu matkailukohteissa 417
Teemu Loikkanen, Markku Vieru ja Pasi Satokangas
Johdanto matkailun yhdyskuntainfrastruktuuriin 418
Julkisen johtamisen vastuullisuuskäsitykset 422
Matkailu yhdyskuntainfrastruktuurin kuormittajana 426
Valinta-arkkitehtuurit asiakaslähtöisessä toiminnassa 432
Vastuullisuutta tukemaan suunniteltu
yhdyskuntainfrastruktuuri palveluna 436
Yhteenveto 441
- 11 Luontokohteiden ruuhkautumisen ehkäisy
suunnittelulla 449
Jukka Jokimäki
Luontokohteiden ruuhkaantuminen 450
Ruuhkautumisen kokeminen 454
Ruuhkautumisen vaikutuksista luontokohteissa 457
Ruuhkaisuuden arviointimenetelmät 463
Ruuhkaisuuden hallintamenetelmiä 466
Yhteenveto 471

Jälkisanat – tulevaisuuden matkailun rakentaminen* 480

Elisa Lähde ja Soile Veijola

Kolme skenaariota matkailun tulevaisuudesta suunnittelun
näkökulmasta 483

Kestäviä ajureita matkailun suunnitteluun? 488

Yhteenvedo 489

Kiitokset 492

Kirjoittajat 493

Abstract 497

Kuviot

Kuvio 1. Luottamus matkailun vastuulliseen
suunnitteluun. 42

Kuvio 2. Ekosysteemipalveluiden putousmalli. 196

Kuvio 3. Ekosysteemipalveluiden putousmallin
takaisinkytkentä. 199

Kuvio 4. Ekosysteemipalveluiden putousmallin soveltaminen
viherpeipolle. 203

Kuvio 5. Ekosysteemipalveluiden putousmallin soveltaminen
matkailijalle. 206

Kuvio 6. Kaupunkiluonnon aistiympäristö
suunnittelukysymyksenä. 214

Kuvio 7. Yhteistyön toimintamalli. 301

Kuvio 8. Autenttisuuden toimintamalli. 304

Kuvio 9. Matkailun suunnittelun toimijuudet. 327

Kuvio 10. Kiertotaloutta edistävä matkailurakentaminen. 362

Kuvio 11. Yhdyskuntastruktuurin vastuullinen
suunnittelu. 441

Kuvio 12. *Matkailunkestävä Suomi?* -kirjan visio. 482

Kuvat

- Kuva 1. Helsingin Kaivopuisto teoksessa *Finland framstäldt i teckningar* (1845–1852). 68
- Kuva 2. Imatran hotelli kesällä 1898. 73
- Kuva 3. Aavasaksan matkailumaja 1960-luvulla. 74
- Kuva 4. Näkymä Kolin matkailumajan kuistilta kesällä 1936. 78
- Kuva 5. Hotelli Pohjanhovin eteishalli kesällä 1939. 86
- Kuva 6. Pallastunturin hotelli kevättalvella 1938. 87
- Kuva 7. Pallastunturin uusi hotelli tunturimaisemassa 1950-luvulla. 89
- Kuva 8. Hotelli Vaakunan aula Helsingissä 1952. 96
- Kuva 9. Kolttakönkään kylä Paatsjoen rannalla Petsamossa 1939. 104
- Kuva 10. Ounaskosken leirintäalue Rovaniemellä kesällä 1966. 107
- Kuva 11. Luostolla toisensa kohtaavat terve ihminen ja terve luonto. 230
- Kuva 12. Pyhän pohjoisten rinnealueiden ideasuunnitelma. 232
- Kuva 13. Monimuotoinen suoluonto. 234
- Kuva 14. Huoltorakennus luontomatkailureitin varrella. 365
- Kuva 15. Hotelli Kakola Turussa. 371
- Kuva 16. Kirjoittaja korjausleirillä Aizputessa Latviassa kesällä 2017. 407

Taulukot

- Taulukko 1. Kulttuurienvälisen epäsensitiivisyyden jäsennykset. 290
- Taulukko 2. Kulttuurienvälisen sensitiivisyyden jäsennykset. 292

Taulukko 3. Majoitusliikkeiden keskimääräiset
vuodepaikkakapasiteetit vuosina 2022 ja 2000 sekä
kapasiteetin prosenttimuutokset Suomessa, Lapissa ja
eräissä Lapin kunnissa. 429

Taulukko 4. Matkailun seurantaan käytettäviä lähinnä
määrällisiä tietoja. 431

Esipuhe

Matkailunkestävä Suomi? Vastuullinen suunnittelu kulttuuri- ja luontoympäristöissä -teos tarjoaa matkailulle keinoja oikeuttaa ja luoda itsensä uudelleen ympäristökriisiä läpikäyvässä maailmassa, jossa myös matkailun ehdot ovat muuttuneet.

Vastuullisen suunnittelun tutkimus ja soveltaminen auttavat kuntia ja kaupunkeja matkailuun liittyvissä suunnitteluprosesseissa. Kirjan myötä käytettävissä on yhteen koottuna aiempaa monipuolisempaa tietoa ja asiantuntemusta matkailusta ja sen suunnittelusta.

Kirja on suunnattu kaikille tulevaisuuden matkailun ja hyvinvoinnin rakentamisesta kiinnostuneille lukijoille. Sillä on paljon annettavaa erityisesti poliittisille päättäjille, kuntien ja kaupunkien viranomaistoimijoille, suunnittelijoille, pääomasijoittajille ja kiinteistöjalostajille, matkailutoimialojen edustajille ja edistäjille, rakentamisen ammattilaisille ja rakennusteollisuuden edustajille, paikallisille asukkaille ja asukasyhdistyksille, kulttuuri-, luonto-, hyvinvointi- ja liikunta-alojen asiantuntijoille sekä eri alojen tutkijoille, asiantuntijoille ja opiskelijoille.

Tiede- ja tietokirjakäytön myötä kirja soveltuu oppikirjaksi tukemaan suunnittelu-, luonto-, kulttuuri- ja liiketoimintaosaamista sekä matkailuarkkitehtuurin, maankäytön ja kaavoituksen kestävästä yhteensovittamisesta. Se toimii myös käsikirjana kuntien ja kaupunkien kehittäjille ja päättäjille. Mitä asioita on esimerkiksi syytä huomioida ja selvityttää, kun työpöydälle ilmestyy tukku ehdotuksia uusiksi matkailuhankkeiksi?

Kirjassa kuvataan, miksi matkailun suunnittelun täytyy nivoutua kestävään – eli kaikkien eliölajien ja ekosysteemien hyvinvointia

tukevaan – ympäristösuunnitteluun. Näin matkailunkaan yhteiskunnallinen rooli ei jää kapeaksi ja yksipuoliseksi taloudelliseksi toimialakeskeisyydeksi, vaan se muuttuu kulttuuriseksi ja ekologiseksi voimavaraksi taistelussa ilmaston lämpenemistä ja luontokatoa vastaan.

Kirja väittää, että suunnittelulla voi ja tulee olla nykyistä painavampi rooli matkailun kehittämisessä ja sovittamisessa kulttuuri- ja luontoympäristöihin, ja että parhaiten matkailun vastuullisuuteen vaikutetaan yhteistyöllä ja moninäkökulmaisella tiedolla. Siksi kirja on kirjoitettu monitieteisen ja -alaisen asiantuntijajoukon voimin.

Kirja tarjoaa ajattelemisen aihetta myös meille matkailijoille. Jokainen matkailija vaikuttaa päätöksillään matkailun määriin ja muotoihin niin kotimaassa kuin ulkomaillakin. Turistit eivät muodosta poliittista liikettä, joka ajaisi koordinoitusti ja ryhmäkurin tuella tiettyä yhteiskunnallista tavoitetta. Turistien määrä ja jakautuminen maapallon eri kolkkiin on tästä huolimatta merkittävä kulttuurinen, taloudellinen ja poliittinen voima. Liikkuvat matkailijat vaikuttavat muiden kuluttajien tavoin omilla valinnoillaan heille tarjotuista vaihtoehdoista siihen, millaisissa elinolosuhteissa maapallolla tullaan tulevaisuudessa elämään.

Edes itsenäiset reppureissaajat eivät pääse pakoon osallisuuttaan matkailun infrastruktuurien rakentumiseen ja vaikutuksiin maapallon tilaan. Jokaisen turisteja kaihtavan travellerin perässä seuraavat ennemmin tai myöhemmin muut matkailijat.

Antoisia lukuhetkiä!

Toimittaja Soile Veijola

1 Johdanto matkailunkestävään Suomeen

Soile Veijola

© <https://orcid.org/0000-0002-3665-0174>

Matkailun moninaiset vaikutukset yksittäisissä matkakohteissa ja myös globaalisti ilmenevät usein pikkuhiljaa. Ilmastomuutoksen ja luontokadon tavoin myös matkailun vaikutukset kohdistuvat kulttuuri- ja luontoympäristöihin sekä näissä eläviin eliölajeihin, ihminen mukaan lukien.

Vaikka matkailu voi kasvattaa taloudellista, kulttuurista ja sosiaalista hyvinvointia, sen myönteiset vaikutukset eivät jakaudu automaattisesti tasaisesti. Monet merkittävät kaupungit ja luontoympäristöt kärsivät jopa liikamatkailusta, joka on rakenteellisesti syntynyt, sääntelemätöntä ja pitkäkestoista haittaa paikallisille asukkaille tai luonnon ekosysteemeille aiheuttava tilanne.

Kestävästä matkailusta ja hyvinvoinnista on keskusteltu vuosikymmenten ajan. Niin kestävyys, vastuullisuus kuin hyvinvointikin on syytä määritellä käsitteinä huolellisesti. Mitkä empiiriset tosiasiat ja arvolähtökohdat niihin eri yhteyksissä sisällytetään?

Matkailun vastuullisessa suunnittelussa tarvitaan perustutkimuksen tuottamaa tietoa maailmasta ja globaalista ympäristönmuutoksesta, soveltavan tutkimuksen näkökulmia matkailuun sekä suunnitteluteollista tietotaitoa huolella harkittuja matkailuinvestointeja ja -palvelujärjestelmiä toteutettaessa. Näin syntyy luotettavaa ja luottamuksen arvoista suunnittelua ja matkailua.

Kirjamme tarjoaa monitieteisen ja pohdiskelevan tutkimusmatkan matkailuun, joka on osa modernia yhteiskuntaa ja ympäristökriisin muovaamaa sosioekologista todellisuutta. Matkailun vastuullinen suunnittelu tukee kestävää kaupunki- ja ympäristösuunnittelua ja suojelee samalla arvokkaita kulttuuri- ja luontoympäristöjä.

Voiko ja tarvitseeko matkailua suunnitella?

Kirjamme on syntynyt kysymyksestä, *voiko* matkailua suunnitella. Pystyykö suunnittelu vaikuttamaan matkailun tuleviin muotoihin, määriin, vaikutuksiin ja merkityksiin olennaisella tavalla esimerkiksi kestävyuden näkökulmasta? Vai kasvaako matkailu nykymuotoisena, kunnes planeetan fyysiset rajat ja ekologinen kantokyky tulevat vastaan, ja kenties sen jälkeenkin? Jos matkailua ylipäättään voi suunnitella, voiko sitä suunnitella *vastuullisesti* eli niin, etteivät planeetan elinkelpoisuuden rajat tule koskaan vastaan?

Kyllä voi – kuten tulemme kirjassamme väittämään. Olisikin kummallista, jos listaisimme viidensadan sivun verran perusteita päinvastaiselle. Käsitystemme mukaan matkailua voi ja täytyy voida suunnitella. Kirjamme visio onkin vastuullisen suunnittelun tuella syntyvä matkailunkestävä Suomi, joka nojaa moninäkökulmaiseen tietoon, aiempaa laajempaan osallistumiseen matkailun tulevaisuuden rakentamiseen sekä korkeatasoiseen suunnitteluosaamiseen. Kohdennamme matkailun vastuullisen suunnittelun kaikkiin kulttuuri- ja luontoympäristöihin, jotka vetävät matkailijoita puoleensa. Ihmistoiminnan vaikutukset näkyvät niin kulttuurissa kuin luonnossakin. Samalla tavalla myös luonto – maankamara ja ilmasto – vaikuttaa kulttuureihin ympäri maapallon. Onkin viisainta hahmottaa ympäristö, kaupungitkin, luonnon ja kulttuurin erottamattomana yhteytenä.

Tällaisen haasteen valinnee kirjan johdantoluvun aluksi on hyvä esitellä lyhyesti matkailua ja sen nykytilannetta, tarjota joitain esimerkkejä matkailun suunnittelun lähtökohdista, taustoittaa luotatuksen roolia suunnittelussa sekä avata matkailua koskevan tiedon eri muotoja ja käyttötarkoituksia. Johdantoluvun päättävät kuvaukset kirjan syntyprosessista ja rakenteesta sekä kirjan sisällöstä.

Mitä matkailulla tarkoitetaan?

Matkailu rakentaa maailmankuvaa ja kulttuuria sekä useimpien valtioiden vientitaloutta. Se ei ole pelkästään lomateollisuutta – joka on matkailun näkyvin muoto – vaan myös osa tiedettä, taidetta,

asiantuntijatyötä, harrastuksia, kosmopoliittista identiteettiä ja monipaikkaista elämää. Se tukee maailmankuvan laajentumista ja henkilökohtaisen tai taloudellisen hyvinvoinnin tavoittelua ja auttaa vastaamaan luonnon kaipuuseen sekä vaalimaan läheisiä ihmissuhteita tai hankkimaan sellaisia. Useimmille matkailijoille matkailu on aina merkinnyt yksilöllisen, kosmopoliittisen identiteetin rakentamista, mikä nykyisin tapahtuu enenevässä määrin sosiaalisen median välityksellä: näin ollen matkailuympäristöjen visuaalinen muotoilu ja kokeminen korostuvat.

Vaikka useimmat matkailijat vierailevat matkakohteessa vain hetken – päiviä tai viikkoja – on matkailu muokannut kohteiden fyysisiä ympäristöjä monin paikoin pysyvästi. Hotellit, turistikylät, hiihtokeskukset, laskettelurinteet ja rinnebaarit, kylpylät, lentokentät ja juna-asemat sekä nähtävyyksiksi muuttuneet Unescon maailmanperintökohteet määrittävät ympäristöjä. Ne kertovat matkailun läsnäolosta silloinkin, kun matkailijoita ei ole näkyvissä.

Työvoimaintensiivisenä alana matkailu myös työllistää ihmisiä ympäri maailmaa. Vaikka tyypillisissä matkailutoimialan ammattiteissa Suomessa työntekijöiden enemmistö on naisia ja nuoria ja työtä tehdään usein osa-aikaisesti, eivät matkailun työllisyysvaikutukset rajoitu näihin ammatteihin. Matkailua pitävät pystyssä ja vievät eteenpäin myös matkailun kehittämisorganisaatiot, lausunnoista, luvista ja hanke-esittelyistä vastaavat viranomaistoimijat, suunnittelutoimistot sekä maankäytöstä päättävät, poliittisesti valitut luottamushenkilöt. Matkailuvaikutuksia huomioidaan kaupunkisuunnittelussa ja kansallispuistoissa. Matkailua myös tutkitaan eri tutkimuslaitoksissa ja matkailun ammattilaisia ja asiantuntijoita koulutetaan eri koulutusasteilla ammattikouluista ammattikorkeakouluihin ja yliopistoihin eri puolella Suomea.

Matkailutyö merkitsee suurimmassa osassa maailmaa pienipalkkaisia, sesonkiluonteisia ja epävarmoja työpaikkoja (Valkonen & Veijola 2008; Valkonen 2011; Veijola & Jokinen 2008). Suomessa kuten monessa muussakin maassa matkailua pidetään pitkälti naisten työnä tai *naistapaisena* työnä, kuten kaikkia kulttuuripalveluihin, kasvattamiseen, huolenpitoon ja muuhun kuin taloudelliseen

hyvinvointiin liittyviä aloja. Nais- ja miestapaisuuksilla viitataan kyseisiin sukupuoliin liitettyihin yhteiskunnallisiin odotuksiin ja toimintatapoihin, jotka eivät kuitenkaan määrittele yksilöitä eivätkä jaa maailman ihmisiä myös todellisuudessa kahteen erilliseen sukupuoliluokkaan. (Veijola 1992; Jokinen & Veijola 2011.) Verrattaessa matkailutoimialoja keskimäärin paremmin palkattuihin, miesvaltaisiin suurteollisuusaloihin kuten kaivos- ja biotalousteollisuuteen jää usein kuitenkin huomiotta, että etenkin suuruuden ekonomiaan nojaavan matkailukehittämisen myötä syntyy työllisyyttä ja taloudellista voittoa myös liitännäisille toimialoille, kuten miesvaltaisille kiinteistöjalostus-, rakennus-, maansiirto- ja kuljetusaloille. Oletukset ja odotukset matkailun kasvusta työllistävät niin suuria kuin pieniäkin rakennusalan yrityksiä, kiinteistöjalostajia ja asuntosijoittajia.

Matkailua kehitetään pääsääntöisesti siihen suoranaisesti liittyvien elinkeinojen kokonaisuuden ehdoilla niiden talousvaikutusten takia. Niinpä sen kaikista vaikutuksista taloudellisia tunnuslukuja eli indikaattoreita seurataan ja tilastoidaan kattavimmin: esimerkiksi yöpymisvuorokausia ja matkailijoiden määriä (ks. myös luku 10 tässä kirjassa). Kirjamme samalla ajattomat ja erityisen ajankohtaiset teemat eivät kuitenkaan ole sidoksissa matkailutoimialoja koskevien tilastojen tarjoamaan jatkuvasti päivittyvään informaatioon. Edellisten vuosien matkailijamäärillä ei voi aukottomasti ennustaa tai suunnitella seuraavien vuosien tai vuosikymmenten kävijämääriä. Niinpä keskustelemme kirjassa matkailusta yleisemmällä ja rakenteellisemmalla tasolla kuin toimialan sisäisenä tai toimialoja vertailevana kysymyksenä.

On kuitenkin syytä todeta, että matkailutoimialat (*tourism and travel industries*) ovat jo pitkään kilpailleet maailman suurimman toimialan tittelistä, ja että ne ovat näin muodoin olleet vuosiksi 2020–2022 matkailun välillä pysäyttäneeseen COVID-19-koronaviruspandemiaan asti maailmanlaajuisesti merkittävä taloudellinen voima ja työllistäjä. Vielä ennen pandemiaa matkailualojen toimijat tähtäsivät kestäväen kehityksen voimistuvasta vaatimuksesta huolimatta viiden prosentin globaaliin vuosittaiseen kasvuun. Vuonna

2023 matkailu on palannut entiseen, pandemiaa edeltäneeseen asemaansa kasvuun tielle.

Matkailutoimialojen sisällä *matkailulla* viitataan:

sekä *matkustamista kohteeseen tukeviin palveluihin* eli *matkailutoimialaan* (*travel industry*) että *matkailijoita kohteessa palvelemaan matkailutoimialaan* (*tourism industry*). Matkailutoimiala kattaa siis majoitus-, kuljetus-, ravintola- ja ohjelmapalvelut, ja siihen lukeutuu useita eri elinkeinoja. Matkailun tilastoinnissa matkailutoimialaan luetaan sekä suoraan matkailusta hyötyvät ja sitä hyödyttävät toimialat että matkailuun välillisesti liittyvät toimialat. Edellisiä kutsutaan *matkailulle tyypillisiksi toimialoiksi* (esimerkiksi vapaa-ajan asuntojen vuokraus, lentoliikenne ja matkatoimistot) ja jälkimmäisiä *liitännäisiksi toimialoiksi* (esimerkiksi polttoaineiden vähittäiskauppa, turvallisuusala, terveydenhuolto, jätehuolto, rakentamisen ja rakennuttamisen palvelut). Kolmantena luokkana määritellään myös *matkailulle ei-ominaisia toimialoja* (esimerkiksi vähittäiskauppa), joissa matkailijoiden osuus ei ole asiakkaina suuri. (Kilpijärvi & Aho 2013, 30–32; ks. myös Edelheim & Bohn 2017.)

Matkailun monimuotoisuuden takia sen vastuullista suunnittelua pohditaan kirjassamme laajemmasta kuin vain matkailutoimialojen sisäisestä, ensisijaisesti taloudelliseen kehitykseen ja kasvuun kannustavasta näkökulmasta.

Kulttuuri- ja luontoympäristöt matkailusuunnittelun kohteina
Hahmotamme matkailtavan Suomen *kulttuuri- ja luontoympäristöinä*. Kirjassamme ei vedetä rajaa kulttuurin ja luonnon välille – onhan erottelu muutoinkin pohjimmiltaan kulttuurinen käytäntö eikä ”luonnollinen” jako. Kaupungeissa on käytännössä aina luontoa, ja luonnossa puolestaan monenlaista ihmistoimintaa (katso esimerkiksi Luku 4 kaupunkiluonnosta tässä kirjassa).

Kulttuuriympäristö on ”kulttuuria sekä ihmisen ja luonnon vuorovaikutusta ilmentävä ympäristö. Kulttuuriympäristöjä syntyy ja ne muotoutuvat ihmisen toiminnan seurauksena. Niihin voidaan lukea kuuluvaksi rakennettujen kulttuuriympäristöjen lisäksi esimerkiksi kiinteät muinaisjäännökset, muut eri-ikäiset arkeologiset kohteet, kulttuuri-

maisemat ja perinnebiotoopit. Kulttuuriympäristöön liittyy myös ihmisen suhde ympäristöönsä ennen ja nyt, sille annetut merkitykset ja tulkinnat sekä sen erilaiset nimeämiset.” (Sanastot-työkalu, Rakennusperinnön suojelun käsitteitä.)

Esimerkkejä suomalaisista kulttuuri- ja luontoympäristöistä, joihin on kohdistunut tai voi tulevaisuudessa kohdistua matkailukehittämistä, ovat vaikkapa Helsingin Suomenlinna, Turun Ruisalo, Tampereen Pyynikintori, Pohjois-Karjalan Koli, Perämeren saaristo, Ylitornion Aavasaksa ja Kukkolankoski, Rovaniemen Ounasvaara sekä Inarijärvi. Yksittäiset matkakohteet eivät kuitenkaan ole kirjassamme itsessään tutkimuskohteita. Paneudumme matkailuympäristöjen suunnitteluun yleisellä tasolla rakentamalla erilaisia tutkimus- ja myös kokemustietoon perustuvia suunnittelullisia näkökulmia ja työkaluja. Näin jokainen kirjan lukija voi soveltaa kirjan antia haluamiinsa kohteisiin. Matkailu muokkaa ihmisten sosiaalisia yhteistöjä ja kotiseutuja, ja on viisasta hankkia tietoa mahdollisista muutoksista etukäteen (muutoksista paikallisissa yhteisöissä vaikkapa Lapissa ks. esim. Länsman 2004; Tuulentie 2009).

Suunnittelua lähestytään kirjassa eri tavoin ja eri suunnista. Olkoon lähtökohtana seuraava määritelmä:

Matkailun suunnittelu on ”valtakunnallista ja alueellista matkailun ja sitä palvelevan liikenteen suunnittelua ja organisoimista, tiettyjen paikkojen perustamista ja kehittämistä matkakohteiksi sekä niihin tarvittavien alueiden, rakennusten, infrastruktuurin, sisustusten sekä palvelujen suunnittelua” (Hautajärvi, luku 2 tässä kirjassa).

Suunnittelua ei pidetä kirjassa matkailun kehittämisen, edistämisen tai palvelumuotoilun synonyymina. Kehittämistä esiintyy kaikkialla, ja hyvin monia asioita kutsutaan kehittämiseksi (Sepänen-Järvelä 2000, 251; Vierjoki 2023). Matkailua kehitetään monenlaisin päämäärin ja toiminnoin niin tutkimus- ja kehittämissankkeissa, matkailuorganisaatioissa, matkailuyrityksissä kuin matkailun valtiollisessa ja alueellisessa ohjauksessakin. Kehittämiseen kietoutuu usein myös edistämistä, josta myös alueellisesti ja valtakunnallisesti tuettavat matkailun rahoitusinstrumentit sekä

matkailumarkkinointi ovat näkyviä esimerkkejä (ks. esim. Mäki-Petäjä 2020). Muotoilu (*design*) ja konseptointi taas ovat palvelumuotoilun käsitteitä ja toimintamalleja. (Suunnittelun, kehittämisen, muotoilun ja konseptoinnin suhteista ja eroista ks. tarkemmin Hyysalo 2022, 35–70).

Suunnittelun päämääränä on pääsääntöisesti ollut käynnistää tai kasvattaa matkailua, joskin liian suosituissa kohteissa on alettu miettiä myös kävijämäärien rajoittamista (katso luku 11 ruuhkautumisen ehkäisystä tässä kirjassa). Matkailijavolyymin kasvattamisen työkalut ovat kuitenkin suunnittelussa tutumpia ja käytetympiä kuin rajoittamisen tai vähentämisen keinot. Matkailun kasvuksi ja kasvun ehdoksi ymmärretään usein matkailijoiden määrän lisääntyminen sekä matkailun infrastruktuurin rakentaminen majoitusta, tapahtumia ja liikennettä varten (kaupunkeja tapahtumallistavasta suunnittelusta ks. esim. Lähdesmäki 2016).

Kaupungit kilpailevat alueellisesti tai valtakunnallisesti joko muiden matkailuhankkeiden tai kaupunkien kanssa. Matkailutoimialat puolestaan kilpailevat muiden toimi- ja teollisuusalojen, kuten kaivosalan tai metsäteollisuuden hankkeiden, kanssa taloudellisesta painoarvosta ja sen myötä maankäytöstä. Kaksinkertaisen kilpailuasetelman vuoksi matkailun rooli investointilähtöisenä määrällisesti ja taloudellisesti kasvatettavana ilmiönä korostuu. Rooli paikallisen kulttuurielämän ja kestävän kehityksen edistäjänä tai yhtenä, muita toimialoja tukevana elinkeinona muiden joukossa jää puolestaan vähemmälle huomiolle. (Ks. esim. Burns 2004; Edwards & Nunkoo 2015, 20, 21; Hautajärvi ym. 2021; Krippendorf [1984] 1994; Lähdesmäki 2016.)

Suurelle yleisölle tutuin suunnittelumalli matkailussa on *master plan* -suunnittelu (*master planning approach*). Sillä tavoitellaan kaupungin taloudellisen elinvoimaisuuden vahvistamista ja brändäämistä muita kaupunkeja vetovoimaisemmaksi. Suunnitelman tekijöiksi palkataan usein ulkopuolisia konsultteja tai konsulttiyrityksiä. Koska ”mestarisuunnitelman” laatimisessa ei ole mukana laajaa asiantuntijajoukkoa ammattilaisista paikallisiin asiantuntijoihin on kestävyteen ja kehittämiseen liittyvien asioiden monimutkaisten

keskinäisriippuvuuksien ja matkailun yhteisvaikutusten ohittaminen paikallisessa kulttuuri- ja luontoympäristössä mahdollista ja jopa todennäköistä. Jos tavoite on määritelty puhtaasti taloudelliseksi, turvaudutaan helposti ”käyttäjyystavalliseen” lähestymistapaan yksinkertaistamalla eli ”yhteismitallistamalla” (*commensurating approach*) matkailun vaikutukset taloudelliseksi yksiköiksi eli euroiksi (asioiden yhteismitallisuudesta ja -mitattomuudesta ks. esim. Kaidesoja 2019; Säynäjäkangas 2019). Tuloksena voi olla ”hanke-toimijoiden aloitteisiin lyhytnäköisesti reagoivaa suunnittelua”, jota Jyväskylässä toimivien kestävyystutkijoiden monitieteinen *Wisdom Resource* -tutkijaryhmä kehottaa kuntapäätäjille suunnatussa julkaisussaan välttämään (Kortetmäki ym. 2020, 8).

Matkailusuunnittelun tutkijat ovatkin olleet huolissaan *master plan* -suunnittelun tukeutumisesta yksittäisiin taloudellisiin indikaattoreihin, lyhyeen aikaperspektiiviin ja kapeaan tietopohjaan. Heidän mukaansa niiden pohjalta tehtävät investoinnit eivät välttämättä johda luvattuihin talousvaikutuksiin tai kestäviin lopputuloksiin. Laadullisia ja koettuja muutoksia ympäristössä ei kyettä ennakoimaan eikä ohjaamaan. (Ks. esim. Burns 2014; Cave & Dredge 2020; Edwards & Nunkoo 2015, 20, 21; Mair 2015).

Kun matkailu ymmärretään moninäkökulmaisesti ja suhdeverkostomaisena todellisuutena, on selvää, ettei se ole helposti hallittavissa tai ennakoitavissa. Matkailua koskevaa informaatiota on helpompaa tuottaa keskittymällä vain sen kokonaistaloudellisiin vaikutuksiin ja niiden edistämiseen, matkailijoiden motiiveihin sekä käytännön ongelmien ratkaisemiseen toimialan sisällä.

Käsillä olevassa kirjassa olemme valinneet haasteellisemmän tehtävän: tutkia ja avata matkailun vastuullista suunnittelua. Rakenname toisin sanoen matkailulle vahvaa roolia kestävä kehityksen edistäjänä, jossa taloudellinen menestys on vain yksi osatekijä. Aiempaa vahvempi rooli kestävyuden edistäjänä on matkailun elinehto kunnissa ja kaupungeissa, jotka siihen haluavat panostaa (ks. esim. Kortetmäki ym. 2020).

Kalat ovat katoamassa

Kirjaamme on tehty maapallon tulevien elinolosuhteiden kannalta tärkeinä vuosina. Tiedeyhteisön ja luontoaktivistien varoitettua ilmaston lämpenemisestä ja eläinlajien sukupuutosta jo vuosikymmenten ajan saivat IPCC:n (Intergovernmental Panel on Climate Change) ilmastoraportti syksyllä 2018 ja IPBES:n (Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services) luontokatoraportti vuonna 2019 maailman viimeinkin havahtumaan globaaliin ympäristökriisiin – vaikkei toimeenpanokuilua tiedosta toiminnaksi ollakaan vielä yksituumaisesti ylitetty. (IBPES 2019; IPCC 2018; 2023; ks. myös luku 3 ympäristönmuu- toksesta tässä kirjassa.)

Meribiologi Daniel Pauly'n jo 1990-luvulla tekemät tutkimukset ympäristönmuu- tokuksista ovat saaneet ansaitusti uutta näkyvyyttä. Hän huomasi tutkimansa kalastajayhteisön kalasaaliiden pienen- tyneen ja kalalajien kirjon kaventuneen suhteessa aikoihin, jolloin yhteisön jäsenten isät ja isoisät harjoittivat samaa ammattia – ilman, että kalastajat olivat itse huomanneet koko asiaa. Parempia olosuhteita, joita ei ollut itse koettu, ei osattu kaivata. Pauly ym- märsikin elinolosuhteiden perustasojen liukuneen (*shifting base- lines of living conditions*) useiden sukupolvien aikana hitaasti ja huomaamatta huonommiksi kaikille eliölajeille, myös ihmiselle. Nyt muutosten hitaus on kääntymässä niiden kiihtyväksi nopeu- tumiseksi. (Pauly 1995.)

Ihmiskunta voi suhtautua ymmärtämättömyyteensä ymmärtä- väisestikin, koska esimerkiksi sääolot ovat epavakaistuneet ja kala- saaliit ja pihalintulajit vähentyneet niin hitaasti, että kukin aikuisten ihmisten sukupolvi on aina ehtinyt tottua oman aikansa olosuhte- siin. Jopa hirmumyrskyihin, metsäpaloihin, meren pinnan nou- suun, napajäätiköiden sulamiseen ja tulviviin kotikaupunkeihin on suhtauduttu ”voimistuvana taustameluna”, johon ei arjen kiireissä tule missään vaiheessa kunnolla reagoitua. Pauly nimesikin kollektiivisen havahtumattomuuden *ylisukupolviseksi muistinmenetyksek- si (transgenerational amnesia)*. Ihmiskunnan kykenemättömyyttä

toimia tiedon perusteella kutsutaan puolestaan hänen sanastossaan *liukuvien perustasojen syndroomaksi (shifting baseline syndrom)*. (Pauly 1995; 2019.)

Matkailumarkkinoinnissa syndroomaa on voitu hyödyntääkin. *Last chance to see* -tyyppinen matkailumainos herättää ihmisissä usein aitoa kiinnostusta kaukaisia, haavoittuvaisia luontokohteita kohtaan, vaikka matkan ostaminen samalla paradoksaalisesti vain nopeuttaisi kohteen tuhoutumista.

Kirjamme ilmestymisvuoden aikana päätöksiä tekevä työikäinen sukupolvi on siis ensimmäinen, joka tietää tilanteen vakavuuden – ja samalla viimeinen, joka vielä voi tehdä asialle jotakin, kuten kansainvälinen tiedeyhteisö on osoittanut (IPCC 2023; IPBES 2019; Baldwin, Fröhlich & Rothe 2019; Chandler 2019; Pauly 2019). Yksittäisillä kansalaisilla ja yrityksillä on tietysti vähemmän valtaa vaikuttaa ympäristönmuutoksen etenemiseen ja kiihtymiseen kuin poliittisilla päättäjillä ja suuryrityksillä. Mutta ovatko matkailijat ja matkailuyrittäjät täysin vailla vaikutusmahdollisuuksia? Vai voisiko matkailusta tulla peräti yksi kantavista rakenteista kestäväälle kehitykselle? Seuraamisen arvoinen esimerkki? Ainakin utooppisilta kuulostavien tavoitteiden asettaminen auttaa ajattelemaan aiemmin ajattelematonta ja helpottaa sitä kautta toteuttamaan edes osan uusista ideoista (utopioista vastakuvina ja vastakäytäntöinä ks. esim. Lakkala 2021; ks. myös jälkisanat tässä kirjassa).

Milloin voi puhua liikamatkailusta?

Kesällä 2022 Barcelonassa vietettiin jo kolmatta matkailukesää koronapandemian alkamisen jälkeen. Useat paikalliset asukkaat toivoivat matkailijoiden pysyvän mahdollisimman kaukana heidän kotikaupungistaan, joka oli jälleen muuttunut turistikyläksi täynnä ”roskia, melua ja loputonta juopottelua” (Vainio 2021):

“Kuten paikalliset sanovat: kaupunki elää turismista, sairastuu turismista, kuolee turismista. Asunto toisensa jälkeen on muuttunut Airbnb:ksi, kun paikallisten tilipussit eivät enää riitä kohoaviin vuokriin. Alivuokraus on periaatteessa laitonta, mutta sitä on lähes mahdotonta pysäyttää. Myös

suurin osa asuinalueen liiketiloista on vaihtunut turismista eläviin kalliisiin puoteihin, matkamuistokojuihin ja ravintoloihin, jollaisia paikalliset eivät tarvitse tai voi käyttää.” (Vainio 2021.)

Kritiikki liian massiiviseksi kasvanutta matkailua kohtaan on voimistunut Barcelonan ohella muuallakin. Venetsiassa asuu vuonna 2023 vain alle 50 000 asukasta, mutta siellä käy joka vuosi noin 20 miljoonaa turistia. Turismi on nostanut asumisen ja ruoan hinnat moninkertaisiksi ja paikallisille liian korkeiksi. Vaikka koronapandemian matkailijoista tyhjentämä kaupunki sai venetsialaiset kokemaan aika ajoin jälleennäkemisen riemua suhteessa kotikaupunkiinsa, eivät kaupungin päättäjät pystyneet tekemään tauon aikana tai sen jälkeenkään matkailijoiden määrää hillitseviä päätöksiä. Eräs paikallisten asukkaiden ehdotus oli myöntää veronalennuksia asunnonomistajille, jotka vuokraavat asuntonsa paikallisille eivät-kä taloudellisesti tuottoisammin matkailijoille. (Vehviläinen 2023.)

Matkailu on kasvaessaan ja laajentuessaan muuttanut kaupunkien ohella myös itseään. Hotellien, lentoyhteyksien ja matkakoh-teessa tarjolla olevien palvelujen määrän kasvusta huolimatta – tai ehkä juuri niiden takia – matkailijat eivät pysty enää nauttimaan maailman kuuluisimpien kulttuurimatkakohteiden kokemisesta samalla tavalla kuin ennen. Massaturismi on täyttänyt ne turisteilla ja matkailupalveluilla. (Ks. esim. Koen, Postma & Papp 2018.)

Matkailututkimuksen klassikkoteoksessaan *The Tourist: A New Theory of the Leisure Class* (1976) maisema-arkkitehti ja ympäristösuunnittelija Dean MacCannell paikansi ja ymmärsi moderneja länsimaisia yhteiskuntia pakenevien turistien aitouden tavoittelun jättämättä kuitenkaan lukijoilleen paljoa toivoa aidon kohtaamisesta. Aito pakenee turismissa aina kulissien taakse, kunnes kulissien takainen todellisuus muuttuu turistien kiinnostuksen takia uudeksi näyttämöksi, minkä myötä paikalliset pakenevat jälleen. Prosessi jatkuu loputtomiin. ”Turismi uhkaakin monin paikoin tuhota turismin” varoitti myös toinen matkailututkimuksen klassikkoteoksen kirjoittanut tutkija, taloustieteilijä Jost Krippendorf vuonna 1984 teoksessaan *The Holiday Makers: Understanding the Impact of*

Leisure and Travel (Krippendorf 1994, 53). (Ks. myös puheenvuoro ”Kestävä matkailu keksittiin Sveitsissä!”)

MacCannellin ja Krippendorfin ennustamat muutokset ovat käyneet toteen myös kaupallistuneen ja teollistuneen massaturismin vaihtoehtoiksi syntyneiden *jakamistalouden* (*sharing economy*) muotojen kohdalla. Ilmainen sohvasurffaus (*couchsurfing*) ja maksullinen Airbnb-palvelu lupasivat aitoja kohtaamisia paikallisten kanssa aidoissa kodeissa ja aidoilla asuinalueilla. Airbnb kuitenkin ”markkinoistui” eli kapitalisoitui vuosien varrella. Siitä tuli enenevässä määrin puhdasta liiketoimintaa, jonka kasvun myötä kaupalliset matkailualueet ovat laajentuneet lomakeskuksista paikallisten asukkaiden asuinkortteleihin. Luovasta kulttuurisesta ja sosiaalisesta innovaatiosta tuli yritysten liiketoimintana niin tehokasta, että se pystyi kasvattamaan matkailijoiden määrää suosituimmissa kulttuurikohteissa – kuten esimerkiksi Venetsiassa ja Barcelonassa – yli kyseisten kaupunkien kulttuurisen, sosiaalisen, ekologisen ja taloudellisen kestäkyvyn. (Ks. Germann Molz 2013; Hakkarainen & Jutila 2017; Päläs, Hovila & Hakkarainen 2021; Smith, Sziva & Olt 2019.)

Teollisella, kasvujohteisella mittakaavalla mahdollistetaan toisin sanoen standardoidut ja luotettavat matkailupalvelut, mutta niillä on myös kielteisiä vaikutuksia sekä matkailijoiden kokemuksiin että paikallisten asukkaiden vieraanvaraisuuteen ja elinympäristöihin (ks. esim. Vainikka 2015; Hakkarainen & Jutila 2017). Jossain kohdalla matkailun määrällisellä kasvukäyrällä liika on oikeasti liikaa.

Liikamatkailulla (*overtourism*) tarkoitetaan rakenteellisesti syntynyttä, ennakointia ja sääntelyä vailla olevaa pitkäkestoista tilannetta, jossa matkailijoiden määrä aiheuttaa monenlaisia paikallisia ongelmia. Matkailupalvelut ylikuormittavat säännöllisesti, paikallisten asukkaiden sietokyky ylittyy. He saattavat joutua muuttamaan pois kodeistaan ja kotikortteleistaan kiinteistöjen hintojen karuttua heidän ulottuviltaan. Liiallinen matkailijoiden määrä uhkaa kulttuuriympäristöjen säilymistä ja luonnon ekosysteemejä. (Ks. Koens, Postma & Papp 2018; Seraphin, Shreeran & Pilato 2018; Kyyrö 2019, 23; Kyyrö ym. 2020, 47.)

Suosittujen matkakohteiden ajoittaista ruuhkautumista ei kuitenkaan ole syytä nimittää liikamatkailuksi. Toiset – valittajan omasta mielestä vääränlaiset – matkailijat ovat kautta vuosikymmenten häirinneet omaa rauhaa kaipaavia. Muiden matkailijoiden ohella paikalliset ihmiset voivat helpostikin ärsyyntyä tai joutua epämu-kaviin tilanteisiin matkailijoiden liian suuren määrän takia. Myös linnut ja muut luonnoneläimet voivat siirtyä luontoalueilla väli-aikaisesti kauemmaksi ihmistoiminnan takia. (Ks. myös luku 4 kaupunkiluonnosta ja luku 11 ruuhkaantumisesta tässä kirjassa).

On siis erotettava toisistaan merkittäviin elämän ja ekosysteemin muutoksiin johtava, pysyvä tai toistuva liikamatkailu satunnaisista häiriöistä, jotka ovat vältettävissä omalla toiminnalla tai asennemuutoksella. Aina ei saa esimerkiksi pöytävarausta suosikkiravintolaansa matkailijoiden takia, mutta tilanteesta selviää syömällä muualla. Jos kuitenkin kaikki paikallisten suosimat ja paikalliseen ruokakulttuuriin nojaavat ravintolat joutuvat lopettamaan toimintansa ylikansallisten hampurilaisketjujen antimia suosivien matkailijoiden takia, paikalliset asukkaat joutuvat muuttamaan pois kohonneiden asuinvuokrien vuoksi ja luonnoneläimet kuten linnut kaikkoavat myös kaupungista puistojen ja puiden antaessa tilaa kerrostaloille ja hotelleille, silloin paikalliset ihmiset ovat menettäneet osan oman kotikaupunkinsa kulttuurista ja kaupunkiluonnosta sekä käytännössä mahdollisuutensa osallistua sen kehittämiseen asukkaina, yrittäjinä ja yhdyskuntansa jäseninä (asumisen ja matkailun yhteensovittamisesta arjen ja vapaa-ajan ympäristössä ks. esim. Salonen 2017; Lehtonen 2022). Varhaisia varoitusmerkkejä liikamatkailusta onkin syytä seurata tarkasti ja estää ongelmien syntyä kaukonäköisellä suunnittelulla.

Luottamus vastuulliseen suunnitteluun

Vastuullisella suunnittelulla tavoitellaan kestäväää kehitystä. Ennen vastuullisuuden käsitteen tarkempaa avaamista (seuraavassa

alaluvussa) on tehtävä muutama huomio kestävästä kehityksestä. Kestävyystieteet ovat vakiintumassa omaksi tutkimusalueekseen Suomessakin, ja lähestymistapoja on tarjolla useita myös matkailun kestävyuden tutkimiseen (ks. esim. Halonen ym. 2022; Vehmasto, Salo & Soini 2022).

Kestävän matkailun tavoitetilä

Kestävällä kehityksellä on tarkoitettu YK:n Brundtlandin komission raportista lähtien “kehitystä, joka tyydyttää nykyhetken tarpeet viemättä tulevilta sukupolvilta mahdollisuutta tyydyttää omat tarpeensa” (WCED 1987).

Nykytiedon valossa määritelmässä olisi kuitenkin syytä täsmen-
tää ”ihmisten omien tarpeiden tyydytys nyt ja tulevaisuudessa” kaikkien eliölajien tarpeiksi, yhteiseloksi ja vastavuoroiseksi riippuvuudeksi nyt ja tulevaisuudessa (ks. myös Saarinen 2021; ks. luku 3 ympäristömuutoksesta ja luku 4 kaupunkiluonnosta tässä kirjassa). Kuten matkailumaantieteilijä Jarkko Saarinen (2021) huomauttaa, ei kestävyyttä koskevissa aiemmissa julistuksissa – esimerkiksi suorastaan ympäristötietoisuuden klassikoksi nousseessa Rooman Klubin *Kasvun rajat* -teoksessa (Meadows ym. 1973) sen kummempin kuin Brundtlandin raportissakaan (WCED 1987) – vielä tunnistettu matkailuteollisuutta kestävä kehityksen kannalta merkitykselliseksi taloudelliseksi tai muuksi voimaksi. Vasta Yhdistyneiden kansakuntien *Earth Summit* -konferenssissa vuonna 1992, jolloin kestävä kehitys integroitiin laajemmin taloudellisiin ja sosiaalisiin prosesseihin, ymmärrettiin matkailunkin potentiaali kestävyuden tavoitteiden edistämässä. Nykyisin kestävä kehitystä voi kutsua matkailun kehittämisen hallitsevaksi paradigmaksi. (Saarinen 2021.)

Kysymys koskee viime kädessä arvoja. Mikä on matkailun edistämisen arvopäämäärä? Filosofisessa etiikan tutkimuksessa, jossa tarkastellaan erilaisia moraaliteorioita, yksi teoria on *utilitarismi*: siinä keskeisenä arvopäämääränä jonkin asian arvottamisessa on se, että siitä koituu mahdollisimman suurta hyötyä ja onnea mahdollisimman monille. Jos mahdollisimman laaja hyötyminen – toisin sanoen yleinen ja yhteinen hyvä – olisi myös matkailun edistämisen

perimmäinen tavoite, voitaisiin todeta yksittäisten matkailijoiden omien tarpeiden toteuttamisen olevan kauempana yhteisestä hyvästä kuin puhtaan veden, ruoan, maaperän ja ilman takaamisen kaikille eliölajeille, ihminen mukaan lukien. (Utilitarismista matkailusta ks. esim. Jarkko 2014; Nykänen & Veijola 2013, 88–90, 93–96.) Rinnastus matkailijoiden tarpeiden ja planetaaristen elinolosuhteiden välillä on turhan mustavalkoinen, mutta se muistuttaa ihmisten olevan matkailijoinakin osa yhteiskuntaa – vaikka me usein toivommekin lomalla sitä hetkeksi pakenevamme. Kestävä matkailu on määritelty monin tavoin, esimerkiksi seuraavasti:

“Kestävä matkailu on tavoitetila, joka on mahdollisesti saavuttamaton. Sitä kohti voidaan kuitenkin pyrkiä vastuullisella matkailutoiminnalla. Kestävä matkailu on tavoitetila; vastuullinen matkailu on prosessi, jonka kautta siihen on mahdollista päästä.” (Veijola & Kyyrö 2020, 23).

Yllä olevassa pyrkimyksessä määritellä kestävän ja vastuullisen matkailun väliseksi eroksi ero *tavoitteiden ja keinojen* välillä tarkoittaisi sitä, että vastuullinen matkailu on toiminnallisempi keinojen valikoima, jolla voidaan tavoitella matkailulle kestävyyttä. Kestävä matkailu puolestaan on tulevaisuutta koskeva utooppinen tavoite. Jaottelu on looginen, muttei anna vielä tukea matkailun suunnittelun rakentumiselle käytännössä. Matkailun vastuullinen suunnittelu voidaankin kiinnostavasti nähdä sekä keinona että tavoitteena. Se korostaa vastuullisuuden arvopäämäärää, jota tavoitellaan suunnittelulla. Lisäksi suunnittelu suuntautuu niin ajattelun tasolla kuin toiminnallisuudessaankin jo lähtökohtaisesti tulevaan. Rakentaessaan visiota tulevalle suunnittelu rakentaa samalla – vastuullisesti tai vastuuttomasti – tulevaisuutta. Vastuullisen ja kestävän matkailun samoin kuin suunnittelun teemoja tarkastellaan kirjan luvuissa eri näkökulmista. (Ks. myös Saarinen 2021.)

Vastuun ohella myös valtasuhteet kietoutuvat matkailun suunnitteluun. Ketkä ohjaavat matkailun suunnittelua, ja ketkä osallistuvat siihen? Millaisilla prosesseilla matkailua suunnitellaan? Miten mahdollisia intressien yhteentörmäyksiä käsitellään, ja mikä rooli luottamuksella on kokonaisuuden hallinnassa?

Osallistuminen rakentaa luottamusta

Luottamus ja luotettavuus eivät ole täysin sama asia. Aloittakaamme luottamuksesta, jolle voidaan antaa kaksi eri merkitystä. Se voi kohdistua persoonaan tai systeemiin. Merkityksessä *trust* luottamus tarkoittaa päätöstä luottaa johonkin henkilöön, esimerkiksi jonkun organisaation edustajaan. Merkityksessä *confidence* luottamus taas tarkoittaa vakuuttuneisuutta siitä, että kyseinen organisaatio toimii odotetulla tavalla: se on luotettava ja toimintavarma. Luotettavuus (*trustworthiness*) taas on piirre tai ominaisuus, jonka voi liittää sekä persoonaan että systeemiin. (Ks. esim. Kramer & Tyler 1996; ks. myös Edwards & Nunkoo 2015.)

Luottamus tai luotettavuus eivät kuitenkaan takaa sitä, että toivottu tai ennakoitu tulevaisuuden tapahtumaketju toteutuu. Kolmas tapa orientoitua tulevaisuuteen onkin epävarmuus (*uncertainty*). Epävarmuus on hyväksyttävissä ajatteleamalla, että vaikka tulevaisuus ei olekaan varmasti tiedossa, sitä ei ole pakko epäillä. Tulevaisuuteen voi suhtautua monenlaisina varmuuksina, joista voi valita sen, mihin pystyy ja haluaa panostaa. Panostaminen rakentaa ja sitä kautta muuttaa tulevaisuutta, vaikei annakaan siitä varmuutta. (Ks. esim. Akama, Pink & Sumartojo 2018.)

Monille matkailusuunnittelun tutkijoille luottamus on näyttäytynyt tärkeänä voimavarana matkailua kehitettäessä. Luottamuksen saavuttaminen etenkin paikallisten asukkaiden parissa on liitetty matkailun suunnittelun avoimuuteen, objektiivisuuteen, läpinäkyvyyteen ja osallistuvuuteen. Luottamus toimijoiden välillä rakentuu todennäköisimmin, jos suunnitteluprosessi tarjoaa mahdollisuuden keskustella riittävän aikaisessa vaiheessa siitä, millainen matkailutoiminta sopii juuri tietylle yhdyskunnalle tai tiettyyn ympäristöön. Matkailutoiminnan käynnistämisen motiivit ja perustelut ehditään käydä huolellisesti läpi, samoin kuin se, mitkä tahot tulevat päättämään ja kontrolloimaan matkailun kehittämistä myös tulevissa vaiheissa. Parhaassa tapauksessa voidaan räätälöidä juuri omalle yhteisölle sopiva suunnitteluprosessi ja matkailun mittakaava sekä päättää, millaiseen tietoon suunnittelussa nojataan. (George, Mair & Reid 2009, 246; Mair 2015, 59.)

Helpommin sanottu kuin tehty. Kuten monissa matkailustrategioiden valmisteluprosesseissa mukana ollut matkailustrategi Miikka Raulo (henkilökohtainen tiedonanto) on todennut, ei matkailun alue- ja kehittäjäorganisaatioilla ole kykyä eikä mandaattia kehittää tai johtaa matkailua kokonaisvaltaisen suunnittelun keinoin. Niiden tehtäväksi katsotaan pääsääntöisesti markkinoinnin ja myynnin edistäminen. Hajautuneessa ja koko ajan monimutkaistuvassa toimintaympäristössä, joka sisältää sekä julkisia että yksityisiä toimijoita, suunnittelu on ja pysyy hänen mukaansa haasteellisena. Asioita yksinkertaistava hallinnon yksinkertaistaminen ei myöskään ole kestävä vaihtoehto: matkailu on yleistä mielikuvaansa huomattavasti monimutkaisempi kokonaisuus niin kestävyuden kuin matkailua kehittävän politiikankin näkökulmasta. Raulon mukaan sidosryhmiä osallistavalla matkailusuunnittelulla pystytään kuitenkin luomaan parempaa analyysia suunnittelun tueksi. Se kuitenkin edellyttää, että suunnitteluprosessissa on mekanismeja, joilla voidaan käsitellä vaikeita ja ei-toivottuja viestejä eri sidosryhmiltä. Ei riitä, että ainoastaan poimitaan viestejä, joita vahvistavat suunnittelusta vastaavien omia näkemyksiä.

Paikallisen yhteisön ottaminen mukaan ennen suunnittelun käynnistämistä tai edes sen aikana ei tapahdu suinkaan automaattisesti kunta- ja kaupunkitoimijoiden sekä yksityisen sektorin yritystoimijoiden käynnistämistä matkailuhankkeissa. Paikallisten asukkaiden on puolestaan usein vaikea hahmottaa matkailun suunnitteluprosessien kaikkia osatekijöitä. He helposti epäilevät omia kykyjään arvioida suunnitelmien laatua ja vaikutuksia pelkkien havainnekuvien ja investointien luvattujen talousvaikutusten pohjalta. Paikallisilla asukkailla olisi tarjota paljonkin olennaista paikallista tietoa matkailuinvestoinnin vaikutuksista paikalliseen elämään ja luonnonympäristöjen tilaan, jos suunnittelu tapahtuisi vuorovaikutteisesti, osallistavasti tai osallistuvasti. (Ks. esim. Höckert, Hakkarainen & Jänis 2013; Mair 2015; Mettiäinen, Uusitalo & Rantala 2009; ks. myös luvut 3, 5, 6 ja 7 osallistumisen ulottuvuuksista tässä kirjassa.)

Matkailun ja vapaa-ajan tutkija Heather L. Mair (2015, 60) muistuttaa, että jos matkailulle toivotaan pitkäaikaista roolia yhdyskunnan kehittämisstrategioissa sekä yhteisön vankkumatonta tukea, sen kehittämisen täytyy nojata luottamukseen ja myös rakentaa sitä. Jos paikalliset luottavat matkailun suunnitteluun, he luottavat myös sen tuotoksiin sekä siihen, että matkailuelinkeinon turvaudutaan paikallisen yhteisön palvelemiseksi. Tilanne on päinvastainen, jos paikallisessa yhteisössä koetaan, että yhteisö on asetettu lupaa kysymättä palvelemaan matkailutoimialoja. Tällöin voidaan epäillä, että päämääränä on lyhyen tähtäimen taloudellinen investointi, joka ei hyödytä paikallista yhteisöä varsinkaan pitkällä tähtäimellä. (Mair 2015, 60; ks. myös Edwards & Nunkoo 2015, 8, 13, 18; Hall 2008, 50–55; Krippendorf 1994, 44–56.)

Luottamuksen, luotettavuuden ja osallistumisen takaaminen ovat siis tärkeitä lähtökohtia onnistuvalle, vastuulliselle suunnittelulle. Lisäksi tarvitaan riittävästi ja oikeanlaista tietoa suunnittelun lähtökohdaksi ja suunnitelman toteutuksen laadun varmistamiseksi.

Millaista tietoa matkailun suunnittelussa tarvitaan?

Koska kukaan ei voi perehtyä kaikkeen matkailua koskevaan tietoon ja informaatioon, matkailun vastuullisessa suunnittelussa tarvitaan vuorovaikutusta eri näkökulmien, tietomuotojen ja tavoitteenasetteluiden välille.

Filosofi Ilkka Niiniluodon (2020) analyysi *tekniikan* kehittämisestä yhteiskunnassa tarjoaa tärkeän näkökulman myös matkailun tarkastelulle, sillä tekniikalla ja matkailulla on hyvin samantyyppiset roolit yhteiskunnassa. Kumpaankin suhtaudutaan useimmiten välineellisesti, eli välineenä jollekin muulle kuin itselleen. Kummankin kohdalla ylivoimaisesti yleisimmät arvopäämäärät ovat taloudellinen hyöty ja taloudellisen hyvinvoinnin edistäminen. Valtiot edistävät sekä teknologian että matkailun kehittämistä vahvistaakseen taloudellista menestystään. Tilanne vaikuttaa luonnollisesti ymmärrykseen ja käsityksiin kumpaakin koskevasta hyödyllisestä

tiedosta, hyvinvoinnin sisällöistä sekä yhteiskunnallisesti keskeisestä tiedon tuotannosta ja sen soveltamisesta.

Tutkimustiedon tuotanto ja soveltaminen

Jaan Niiniluodon esimerkkiä seuraten matkailua koskevan tutkimuksen kolmeen eri lajityyppiin. Ensimmäinen tutkimustyyppi on *perustutkimus*, toinen *soveltavat tieteet* ja kolmas on itse tekniikka eli *suunnittelutieteet*. Viimeksi mainittuihin sisältyvät suunnitteluun liittyvät tekniset taidot, normit ja toimintatavat. Jaottelu on olennainen hahmoteltaessa matkailun suunnittelua tietoon perustuvana taitona.

Perustutkimuksella tavoitellaan totuutta. Se on todellisuutta kuvailevaa tutkimusta, joka käsittelee vaikeasti hahmotettavia, laajoja ongelmia, eikä pyri ensisijaisesti kohti käytännön sovellutuksia. Se esittää ”väitelauseiden avulla todellisuuden yksittäisiä ja yleisiä piirteitä”, nojaa luovaan tiedonhaluun ja etenee uteliaisuuden pohjalta, jotta tiedon rajojen eteenpäin siirtäminen mahdollistuisi. (Niiniluoto 2020, 146, 158, 142.)

Perustutkimuksella on itseisarvo silloinkin, kun se ei johda suoriin, kaupallisiin sovelluksiin. Arvo ja välinearvo eivät kuitenkaan sulje toisiaan pois; näennäisesti hyödytön spekulatio (esimerkiksi Einsteinin suhteellisuusteoria) voi johtaa erityisen merkittäviin käytännön sovellutuksiin. Olennaista kuitenkin on, että totuutta tavoitellessaan perustutkimus ei ole normatiivista: se ei toisin sanoen esitä toiminnalle päämääriä ja tavoitteita. (Niiniluoto 2020, 142, 156.)

”Maailman tilan ja säännönmukaisuuksien tunteminen antaa aineksia tieteellisen maailmakuvan rakentamiselle sekä maailmaa koskevien tosiseikkojen selittämiselle ja ymmärtämiselle.” Niiniluoto 2020, 146).

Perustutkimus ei siis lähde liikkeelle esimerkiksi talouden ikuisen kasvun vaatimuksesta. Se voisi tutkia talouden tai matkailun ikuisen kasvun mahdollisuuksien ehtoja, muttei asettaa kumpaakaan yhteiskunnallisen kehityksen päämääräksi.

Soveltavat tieteet eroavat perustutkimuksesta, mutta eivät siinä mielessä, etteikö niiden tuloksiin voisi yhtä lailla luottaa.

Soveltavalla tutkimuksella ”tarkoitetaan tiettyyn käytännön tavoitteeseen tai sovellukseen tähtäävää ja perustutkimuksen tuloksille rakentuvaa omaperäistä tiedon etsintää” (OECD:n käsikirja 1962, 12, Niiniluodon mukaan 2020, 142–143).

Soveltavakin tutkimus määritellään siis aidoksi tiedon etsinnäksi. Se ei tarkoita tieteen soveltamista käytäntöön päätöksenteossa tai tuotekehittäelyssä, vaan on itsekin tutkimusta. (Niiniluoto 2020, 143.) Matkailututkimuksen, matkailumaantieteen, matkailuliiketoiminnan, matkailun humanistisen tutkimuksen tai vaikkapa luontomatkailun tai liikuntamatkailun tutkimusaloja voidaankin perustellusti pitää soveltavana tutkimuksena. Perustutkimus eri tieteenaloilla tarjoaa näille tutkimus- ja asiantuntijuusalueille teoreettiset käsitteistöt ja tieteellisen metodologian (ks. esim. Edelheim & Ilola 2017).

Niiniluoto (2020, 143) itse käyttää soveltavan tieteen esimerkkeinä muiden muassa urheilulääkietiedettä, sosiaalipolitiikkaa ja rauhantutkimusta. Niiden erikoislaatuisuus kumpuaa hänen mukaansa siitä, että ne on kehitetty käytännöllisiin tehtäviin, mutta ne ovat silti samalla vaativaa ja tarkkaa tutkimusta. Soveltavat tieteet ”ei[vät] kerro, millainen maailma on, vaan millainen maailman pitäisi olla, jotta tietyt tavoitteet toteutuisivat”; siksi ne eivät ole pelkästään kuvailevia, vaan ne myös hankkivat tietoa, jota voidaan käyttää luonnollisten systeemien (esimerkiksi metsän) tai artefaktien (esimerkiksi kaupungin) muokkaamiseen (Niiniluoto 2020, 147).

Soveltaviin tieteisiin liittyy kuitenkin Niiniluodon mukaan enemmän normatiivisia tavoitteita ja tiedon loppukäyttäjien odotuksia kuin perustutkimukseen, vaikka soveltavat tieteet pyrkivätkin perustutkimuksen tavoin toteen tietoon. Ne etsivät ”tietoa, joka on käyttökelpoista jonkin sovellutusalueen näkökulmasta” eli niiden on tarkoitus tehostaa jotakin laajassa mielessä ”teknistä aktiviteettia”. Näin ollen niitä voi arvioida myös käytännöllisten hyötyjen näkökulmasta toisin kuin perustutkimusta. (Niiniluoto 2020, 144.) Lisäksi tiedon käyttökelpoisuuden vaatimus merkitsee sitä, että tiedon tulee olla riittävän helppokäyttöistä (Niiniluoto 2020, 145).

Soveltavan tutkimuksen riippumattomuuden kannalta on kuitenkin olemassa riski, että yliopistot ja tutkimuslaitokset halutaan

muuttaa ”uuden tiedon etsijöistä pelkiksi kansallisen kilpailukyvyyn kohottamisen apulaisiksi” (Niiniluoto 2020, 143). Onkin helposti arvattavissa, että matkailua tutkivia yksiköitä koskee sama haaste kuin kaikkia muitakin suomalaisia ja ulkomaisia yliopistoja, tutkimusyksiköjä ja -laitoksia – ulkoisen rahoituksen hankkimisen kasvava paine. Tilanne siirtää tiedontarpeiden ja tutkimusalueiden määrittelyvaltaa riippumattomalta tiedeyhteisöltä rahoituksen myöntäjille. (Ks. esim. Tuunainen, Miettinen & Esko 2020.)

Matkailun kaltaista monitahoista ilmiötä samoin kuin matkailusuunnitteluun liittyvää monivaiheista prosessia koskevan tiedon helppokäyttöisyys ja hyödyllisyys vaativat erityisiä panostuksia tieteellisessä viestinnässä, mikäli tiedontuotannolla haetaan vaikuttavuutta. Matkailua koskevan tiedon olisi levittävä myös matkailutoimialojen ja -tutkimuksen ulkopuolelle, sillä matkailun vaikutukset eivät rajaudu toimialan taloudelliseen menestymiseen eivätkä kaupunkien ja kuntien brändeihin ja veroäyriihin. Käsillä oleva kirja on yksi esimerkki pyrkimyksestä laajentaa matkailutiedon käyttöä ja sovellettavuutta.

Suunnittelun taidot miljöön rakentamisessa

Monialaisen tutkimustiedon lisäksi suunnittelu tarvitsee kriteerejä ja mittareita onnistumiselleen. Niiniluodon tietoa koskevan jäsenyyksen kolmannessa lajityypissä, suunnittelutieteissä, on kysymys ”taitojen tieteellistämisestä” (Niiniluoto 2020, 48). *Taitoa palveleva suunnittelutiede* syntyy hänen mukaansa tehostamalla inhimillistä toimintaa mekanisoimalla sitä uusilla työkaluilla sekä kokoamalla tieteen kriteerien avulla kokemusperäistä tietoa ja asiantuntijatietoa (Niiniluoto 2020, 148). Näin ollen esimerkiksi metsätieteet auttavat maa- ja metsätaloutta, insinööritieteet tekniikan kehittämisessä ja monialainen ja kriittinen matkailututkimus suunnittelemaan matkailua kulttuuri- ja luontoympäristöissä vastuullisesti eli kestävä kehityksen suuntaisesti. ”Suunnittelutiede täydentää, korjaa ja lujittaa arkikokemukseen perustuvaa tietoa”, kirjoittaa Niiniluoto (2020, 148–149.) Vaikka arkikokemus on vuosituhansien ja -satojen aikana syntyntä, on myös nykyisin elävillä ihmisillä paikallista

tietoa, jota vastuullinen suunnittelu tarvitsee (ks. esim. McDonagh & Tuulentie 2020).

Soveltavissa suunnittelutieteissä puhutaan niin sanotuista *tekni-*
sistä normeista. Tekniset normit eivät ota kantaa tavoitteisiin, vaan
ainoastaan parhaisiin tai vaihtoehtoisin keinoihin, joilla tavoitteita
pyritään saavuttamaan. (Niiniluoto 2020, 138, 154, 157.) Pallo palau-
tuukin tässä kohtaa jokaiselle tiedontuottajalle ja suunnittelijalle,
jolla on ”moraalinen vastuu tiedollisista keinoista, joita hän tar-
joaa yhteiskunnallisille toimijoille ja päätöksentekijöille” (Niini-
luoto 2020, 159).

Niiniluodon (2020, 151) oma esimerkki tietyn aihepiirin ym-
päriin rakentuneesta monitieteisestä tutkimusalasta on kaupun-
kisuunnittelu, jota voidaan lähestyä tuomalla yhteen eri tieteiden
näkökulmia, mikä puolestaan palvelee käytännöllisiä ja poliittisia
tavoitteita. Sama pätee matkailusuunnitteluun. Monialainen tut-
kimus edesauttaa matkailun suunnittelun käytännöllisiä ja po-
liittisia tavoitteita ja tekee sen parhaassa tapauksessa kestävyiden
vahvistamisen näkökulmasta. Voidaan tutkia, millaisia arvopää-
määriä poliittiset tavoitteet edustavat (perustutkimus), ja millaisia
toimintamalleja ja ongelmia (soveltava tutkimus) sekä mittareita
ja arviointitapoja (suunnittelutiede) suunnitteluprosessiin liittyy.
Mitkä ovat konkreettiset mahdollisuudet kestäväan kehitykseen
vastuullisen suunnittelun avulla? Ellei niitä näytä olevan, onko kä-
sityksen takana riittävästi oikeanlaista tietoa, suunnittelutaitoa ja
poliittista tahtoa?

Edesmenneen arkkitehtuurin professorin Matti K. Mäkisen
(2007, 279) ajatusta seuraten matkailun vastuullista suunnittelua
kannattaa ajatella ”miljöörakentamisena ympäristöä ymmärtäen”.
Ympäristö tulee ymmärtää laajemmin kuin vain logistisesti opti-
maalaisena sijaintina. Sitä voi ajatella esimerkiksi ympäristönä, jossa
kulttuuri, sosiaaliset suhteet ja ekosysteemit kietoutuvat yhteen, tai
merkityksellisenä paikkana ja maisemana, joka on osa asukkaitaan
samalla kun asukkaat ovat osa sitä (ks. Ingold [1993] 2000, 189–208).
Silloin on kysyttävä, tukeeko matkailukohteiden suunnittelu pai-
kallisten ihmisten elämäntapaa ja kotiseutu- tai paikkakiintymystä

(ks. esim. Autti 2022, 98–99; ks. myös luku 6 kulttuurisensitiivisyydestä tässä kirjassa). Syntykö hankkeen myötä esimerkiksi veto-voimaisia, hyvin palkattuja ja ympärivuotisia työpaikkoja hyvinvointia tukevissa ympäristöissä (ks. esim. Valkonen 2011; Veijola & Strauss-Mazzullo 2019; Vestenius 2022)? Pääsevätkö luonnoneläimet liikkumaan ekologisten käytävien yhdistämien paikallisten ekosysteemien välillä (ks. esim. Kauppinen 2019; Fishel 2019; ks. myös luku 4 kaupunkiluonnosta tässä kirjassa)?

Mäkisen (2007, 279) ajattelutavassa ympäristöä ymmärtävä rakentaminen tarkoittaa monenlaisia velvoitteita toimijoille, jotka haluavat muuttaa miljöötä. Vastuullisen suunnittelun on kehitettävä kaikille toimijoille ”parempia valmiuksia ymmärtää toisten mukana olevien ammattikuntien työtä ja sen lähtökohtia” sekä mahdollistettava suunnittelun ja toteutuksen parempi laatu ”lisäämällä ja parantamalla vuorovaikutusta”, jotta asennoituminen ja tiedolliset valmiudet kehittyisivät. Mäkisen mukaan on mietittävä, miten prosessin toimijat pystyisivät omaehtoisesti sopeuttamaan omat toimensa kokonaisuuteen. (Mäkinen 2007, 279.) Hänen valistusaatteensa keskittyikin rakentamaan ”vihreitä polkuja ammattilaisille”.

Vihreät, risteävät polut asiantuntijoiden hahmottamien todellisuuksien välillä eivät ole vielä valtavirtaa ympäristönsuunnittelussa. Yhteiskuntapolitiikan tutkija Leena Eräsaari (2002) kiinnitti jo parikymmentä vuotta sitten huomiota julkisen tilan yhtiöittämiseen ja yksityistämiseen Suomessa. Jo tuolloin julkinen tila haluttiin enenevässä määrin maksullistaa vuokrattavaksi ja tuottavaksi. Asialla on merkitystä julkisen tilan ja luontoympäristöjen käytön kannalta. Vaikka matkailupalvelut ovat ansaintalogiikaltaan pitkälti ajan, tilan ja aktiviteettivälineiden myymistä tai vuokraamista, ei kulttuuri- ja luontoympäristöjä sekä paikan henkeä ymmärtävä suunnittelu, saati rakentaminen, saa synnyttää ristiriitoja paikallisten asukkaiden ja matkailijoiden välille siinä, miten julkista tilaa ja luonnonympäristöjä käytetään. Matkailun arvostukselle tai sen ”sosiaaliselle toimiluvulle” ei tee hyvää, jos matkailuhankkeilla ajetaan surutta paikallisten varpaitten yli. Vastuullisen suunnittelun tulee olla paikkalähtöistä, jottei paikka lähde paikasta. (Ks. esim.

Hautajärvi ym. 2021; Vaattovaara ym. 2021; ks. myös suunnitteluun osallistumista koskevat luvut 5, 6 ja 7, luku 9 rakennusten korjaamisesta sekä puheenvuoro ”Paikan henki matkailusuunnittelun lähtökohtana” tässä kirjassa).

Suunnittelua yhdessä vai erikseen?

Helsingin Oodi-kirjastoa suunnitelleen ja tutkineen muotoilun-tutkija ja suunnittelija Virve Hyysalon (2022) yhteissuunnittelua ja palvelumuotoilua koskevia ajatuksia seuraten voidaan todeta, että kokoamalla yhteen eri alojen asiantuntijoita saadaan tarjolle myös uusia, erilaisia ja hyödyllisiä ideoita ja näkökulmia. Osallistuvassa suunnittelussa näkökulmien erilaisuus ja eroavuus ovat *resurssi* eivätkä ongelma. Myös työ- ja ajattelutapojen erilaisuus rikastuttaa ja haastaa vuorovaikutusta. Sitoutuvan osallistumisen tunnistaa myös aidosta läsnäolosta vuorovaikutustilanteissa. Lisäksi yhteissuunnittelun kautta on todennäköisempää saada osalliseksi tahoja, jotka usein jäävät suunnitteluprosessien ulkopuolelle. Hyvä suunnittelu on prosessi, jonka aikana haastetaan kaikkien osallistujien näkemyksiä. Jos erilaista tietoa omaavia tahoja ei kutsuta mukaan, kukaan ei opi mitään uutta, ja mahdolliset konfliktit uhkaavat jäätyä. (Hyysalo 2022, 46–49.) Yhteissuunnittelulla, jossa ovat mukana sijoittajien, yrittäjien ja viranomaistoimijoiden ohella paikallisten yhdyskuntien sekä luonnon ekosysteemien edustajat, osallisuus vahvistuu myös matkailun suunnittelussa (ks. myös alaluku ”Luottamus vastuulliseen suunnitteluun” sekä luku 7 muuttuvasta kaavoituslainsäädännöstä tässä kirjassa).

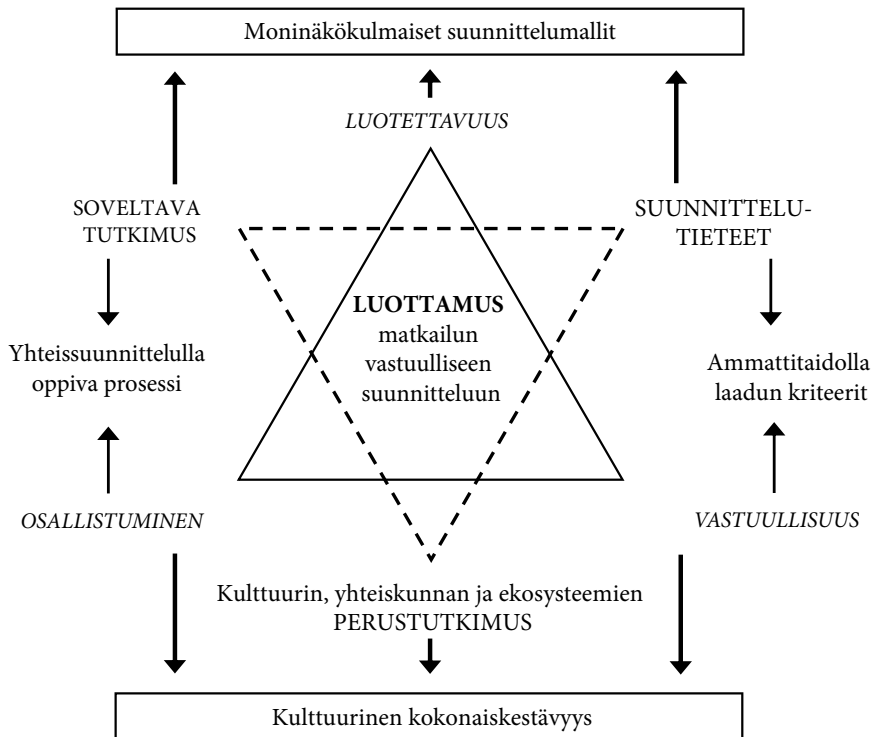
Onkin aika tarkentaa johdantoluvun alussa esiteltyä matkailusuunnittelun määritelmää vastuullisuuden osalta. Vastuullisuus voidaan ymmärtää kahdella tavalla: *vastuuna* (*responsibility*) ja *tilivelvollisuutena* (*accountability*). On määriteltävä uudelleen ja laajemmin keille suunnittelijat ovat viime kädessä valinnoistaan ja ehdotuksistaan tilivelvollisia. Vastuullisuus suunnittelussa voi olla myös rakenteellista; silloin vastuullisuuden käsite vapautuu liiasta henkilökohtaisten moraalisten valintojen painolastista, josta Saari-nen (2021) on varoittanut. Saarisen (2021) mukaan matkailualojen

kehittämistyössä kestävä kehitys perustuu sääntelyyn ja institutio-naalisiin rakenteisiin eikä siis voi riippua pelkästään markkinoiden itseohjautuvuudesta, asukkaita osallistamattomista kumppanuus-kaavoituksista kuntien ja kiinteistösijoittajien kesken tai matkailijoiden henkilökohtaisista vastuista. (Kumppanuuskaavoituksesta kaupunkisuunnittelussa ks. esim. Vaattovaara ym. 2021, 152–159; matkailun osallistavasta suunnittelusta ks. luvut 5, 6 ja 7 tässä kirjassa).

Teknologian historian ja tieteenfilosofian tutkija Donna Haraway (2008, 71) on tarjonnut sanalle vastuullisuus kolmannenkin merkityksen: *response-ability*. Se tarkoittaa kykyä vastata ja reagoida ympäröivään todellisuuteen sitä kuunnelleen ja kunnioittaen. Vastuullisuus merkitsee Harawayn mukaan arvolähtökohtaa, jossa kykenemme hahmottamaan olemassaolomme perustavanlaatuisen monikollisuuden yli lajirajojen. Elämä on viime kädessä eliölajien välinen suhde, joten vuorovaikutuksen – ja liikkuvan naapuroimisen (*mobile neighbouring*) (Veijola & Falin 2016) – laajentaminen ihmiskeskeisestä lajienväliseksi auttaa kyseenalaistamaan ihmiskeskeisen edistysajattelun myötä syntyneitä ympäristölle tuhoisia malleja kehityksestä ja kasvusta (ks. Chandler 2019, 381; Haraway 2008; Schroer 2021). Ajatus elämästä lajienvälisenä suhteena auttaa hahmottamaan myös matkailusuunnittelun haasteita aiempaa laajemmin ja syvällisemmin sekä rohkaisee luovempiin ja kestävämpiin ratkaisuihin matkailupalvelujen tuottamiseksi. (Ks. myös Rantala ym. 2020; ks. luku 3 ympäristönmuutoksesta, luku 4 kaupunkiluonnosta ja jälkisanat tässä kirjassa).

Kirjassamme vastuullisen suunnittelun tutkiminen, soveltaminen ja edistäminen nojaavat nykytilanteen kriittiseen tarkasteluun, jotta ongelmat voidaan paikantaa ja ratkaista. Kriittisyyden käyttövoima kohdistuu matkailun ja sen suunnittelun *myönteisen potentiaal*in kartoittamiseen, kuvittelemiseen ja tukemiseen. Ideaalimuodossaan vastuullinen matkailusuunnittelu tukeutuu monialaiseen tietoon matkailun kestävyysvaikutuksista ja vastaa tekemisistään kaikille tahoille, joihin se vaikuttaa. Suunnitteluprosessissa opitaan vuorovaikutuksessa ympäristön kanssa. Näin matkailukaan

”ei kasva määräänsä enempää”, kuten sananparsii kuuluu, eikä saa muotoja, jotka eivät kunnioita ymparistoan.



Kuvio 1. Luottamus matkailun vastuulliseen suunnitteluun. Lähde: luvun kirjoittaja.

Kirjan synty ja sisältö

Käsillä oleva kirja on syntynyt monien tieteen- ja asiantuntija-alojen edustajien yhteistyönä. Kirjan toimittaja kutsui helmikuussa 2021 nelisenkymmentä tuntemaansa eri alojen tutkijaa ja asiantuntijaa osallistumaan kirjantekoon. Kutsun olisi voinut lähettää

kymmenille muillekin ja vielä useampia aloja edustaville ihmisille, mutta tarkoituksena oli tehdä vain yksi kirja tällä erää. Ajatuksena oli rakentaa monitieteinen kirjoittajakollektiivi, josta suurin piirtein puolet tutkisi tai suunnittelisi matkailua työksensä. Muiden kirjoittajien työtä matkailu sivuasi tavalla tai toisella. Asetelma mahdollistaisi luovan vuorovaikutuksen eri alojen asiantuntijoiden välillä ja rakentaisi kollektiivista asiantuntijuutta. Toive toteutui. Mukaan lähti ja mukana pysyi kuusitoista kirjoittajaa toimitajan itsensä lisäksi.

Koska kirja rakentui koronapandemiavuosien aikana, kirjoittajat saivat tilaisuuden tutustua toisiinsa ja keskustella kirjan sisällöstä etäyhteyksin järjestettyjen aamukahvien ja lounaskeskustelujen välityksellä. Alkuvaiheen keskustelut olivat tärkeitä lähetekeskusteluja kirjan kokonaisuutta ajatellen, mistä kiitos myös yksittäisille matkan varrella pois jääneille keskustelijoille. Tekijöidensä monipuolisten taustojen myötä kirja tarkastelee arkkitehtuurin historiaa, korjausrakentamista, maisema-arkkitehtuuria, alue- ja taloustieteitä, maantiedettä ja matkailumaantiedettä, ympäristöekologiaa ja -biologiaa, sosiologiaa, ympäristöoikeutta, liiketaloustieteitä, monitieteistä matkailututkimusta ja kulttuurintutkimusta sekä suunnittelutieteitä ja ammatillista suunnitteluosaamista.

Ajatuksena oli tutkia ja pohtia matkailun suunnittelua osana yhteiskunnan kehittämistä ja ympäristöjen suunnittelua. Toimialalähtöinen tarkastelu olisi rajoittunut majoitukseen, kuljetukseen, ravintolatoimintaan ja ohjelmalveluihin liittyviin investointeihin, työvoiman laatuun ja saatavuuteen sekä edellisiin liittyviin taloudellisiin ja työllisyyteen liittyviin kerrannaisvaikutuksiin ja indikaattoreihin. Puhtaasti toimialalähtöinen näkökulma ei myöskään olisi selkeyttänyt matkailun roolia isossa kuvassa tai pidemmälle tulevaisuuteen katsottuna (ks. myös jälkisanat tässä kirjassa).

Kirjan kirjoittaminen osui matkailun kannalta historiallisiin vuosiin. Matkailu pysähteli ja jopa taukosi COVID-19-pandemian takia (ks. esim. Adey ym. 2021; Gössling, Scott & Hall 2020;). Lähi-matkailu (esim. Salmela ym. 2021) sekä maata pitkin matkustaminen (esim. Piispa 2022) vahvistivat asemiaan kirjan kirjoittamisen

aikana sosiaalisesti ja moraalisesti hyväksyttävimpinä ”matkailukulttuureina” verrattuna monissa piireissä suorastaan kulttuuriksi normeiksi muodostuneisiin loma- ja viikonloppulentoihin vieraisiin maihin. Vaikka suuri osa aktiivisista matkailijoista palasi pandemiarajoitusten hälvettyä nopeasti takaisin omaan vanhaan normaaliinsa, matkailua koskevien arvojen ja asenteiden ”sentimentit ja sedimentit” eli tunneilmastot ja arvojen kerrostumat möyhentyivät pandemian ansiosta. Tapahtui jonkinasteinen kollektiivisen kulttuurisen itseyttäytyksen *kestävyysemuros*, tulevaisuudentutkija Katriina Siivosen (2022) lanseeraamaa käsitettä käyttäksemme. Vaikka nähtäväksi jääkin, miten pysyviä jälkiä ja murtumia nk. normaaliin murrosvaihe jättää, kirjan teemat kantavat joka tapauksessa matkailun historiasta pitkälle sen tulevaisuuteen.

Kirjaa on suunniteltu, kirjoitettu ja toimitettu mahdollisimman monipuolista käyttöä varten. Vertaisarvioitavaksi tiede- ja tietokirjaksi rakentuvana se on inspiroinut tekijöitään tutkimuksellisiin pohdintoihin. Monikäyttöisenä käsikirjana, johon on koottu samojen kansien väliin useiden eri alojen asiantuntemusta, sillä tavoitellaan laajempaa yhteiskunnallista vaikuttavuutta kuin mitä tutkimustieto voisi saavuttaa eri tieteenalojen lehdissä julkaistavilla tieteellisillä artikkeleilla. Oppikirjakäyttö eri aloilla auttaa omalta osaltaan hahmottamaan matkailun roolia kaikessa kestävyteen tähtäävässä ympäristösuunnittelussa ja vahvistaa näin tulevaisuuden asiantuntijoiden kykyä ja kiinnostusta verkostoitua vastuullisen suunnittelun edistämiseksi. Lukujen lopusta löytyvät kirjallisuusluettelot tarjoavat lukuvinkkejä kussakin luvussa käsiteltävään teemaan syventyville.

Lukujen rakenne

Jokainen kirjan pääluke muodostaa oman, tekijänsä tai tekijöidensä ideoiman tutkimustekstin. Yhdistävänä tekijänä luvuissa on kuitenkin toimittajan tarjoama juonellinen ohjenuora, jota jokainen kirjoittaja on omalla kohdallaan soveltanut. Luvuissa tarkastellaan tiettyä matkailuun liittyvää aihepiiriä, esitellään siihen liittyviä

arvopäämääriä ja kootaan yhteen aiemman tutkimuksen antia kyseisestä aiheesta. Näiden vaiheiden jälkeen niissä paneudutaan tarkemmin johonkin sellaiseen näkökulmaan, joka on tekijän tai tekijöiden mielestä erityisen tärkeä matkailun vastuullista suunnittelua ajatellen. Lopuksi kirjoittajat tarjoavat käytännön työkaluja kyseisen näkökulman hyödyntämiseksi – eri painoituksin – suunnittelun tutkimuksessa, kehittämisessä tai käytännöissä.

Jokaisen luvun alussa on lyhyt esittelyteksti sen sisältämästä asiakokonaisuudesta ja luvun lopussa taas lyhyt kertaus sen lopputulemista ja johtopäätöksistä. Sekä teoreettiset käsitteet että ammatilliset termit määritellään lukijakunnan moninaisuus huomioiden.

Kirjan päälukujen lomasta löytyy myös neljä lyhyttä ja yleis-tajuista puheenvuoroa. Niiden rooli on toimia ”kevytrakenteisina siltoina” kirjan päälukujen välillä. Viisisataasivuisen kirjan äärellä lukijankin on hyvä saada välillä huoahtaa. Puheenvuoroja samoin kuin kirjan jälkisanojakaan ei ole vertaisarvioitu.

Kirjan osat, luvut ja puheenvuorot

Kirjan pääluvut ja puheenvuorot on ryhmitelty temaattisesti viiteen osaan. Johdantolukua seuraava ensimmäinen osa (Historia) tarkastelee matkailusuunnittelun historiallista kaarta Suomessa 1800-luvulta lähtien tähän päivään palauttaen mieliin myös viimeisen neljänkymmenen vuoden aikana tapahtuneita kehityskulkuja. Luvussa kaksi Harri Hautajärvi kuvaa Suomen varhaisia matkailumaisemia ja -rakennuksia, joista monet saatiin aikaan valtiovetoisella ja ammattimaisella suunnittelulla sekä niitä muutoksia, joita matkailuelinkeinon yksityistyminen ja kasvu ovat suunnittelulle aiheuttaneet. Lukua seuraava Soile Veijolan puheenvuoroteksti kertoo puolestaan suotta unhoon painuneesta matkailun tutkimuksen klassikosta: valokeilaan nostetaan kestävän matkailun käsitteen keksineen Jost Krippendorfin ajatuksia vastuullisuudesta ja kestävydestä matkailun suunnittelussa.

Kirjan toisessa osassa (Hyvinvointi) keskitytään hyvinvointiin käsitteen laajimmassa merkityksessä. Luvussa kolme Kaarina Tervo-Kankare analysoi matkailun vastuullisen suunnittelun

ulottuvuuksia ja tulevaisuutta globaalin ympäristönmuutoksen aikana ja kysyy, millaista hyvinvointia matkailun toivotaan tuottavan ja miten matkailu voi osallistua kamppailuun ympäristönmuutosta vastaan. Luvussa neljä Soile Veijola, Elisa Lähde, Jukka Jokimäki ja Marja-Liisa Kaisanlahti-Jokimäki paneutuvat niin ikään hyvinvointiin jäsentämällä kaupunkiluontoa ei vain ihmisten virkistysympäristönä vaan kaikkien eliölajien aistiympäristönä. Kirjoittajat perustelevat yhteiskuntatieteiden, luonnontieteiden, humanististen tieteiden ja suunnittelutieteiden yhteistyön tärkeyttä suunnittelun perustana kaupunkien lisäksi myös erillisillä lomamatkailualueilla. Kirjan monitieteisimpänä tarkasteluna luku on jonkin verran muita lukuja pidempi. Osan lopussa Elisa Lähde kertoo puheenvuorosaan vetämänsä Lappiin Pyhä-Luoston matkailukeskukseen suunnautuneen maisemasuunnittelukurssin opiskelijoiden ehdotuksista hiihtokeskuksen suunnittelemiseksi.

Kirjan kolmannessa osassa (Osallistuminen) paneudutaan eri näkökulmista yhteiskunnan eri toimijoiden mahdollisuuksiin osallistua matkailusuunnitteluun. Luvussa viisi Jonne Hytönen ja Outi Kulusjärvi avaavat näkökulmia suunnittelun vuorovaikutteisuteen matkailun maankäytön suunnittelussa: vuorovaikutus voi olla sopimista, mutta se voi olla myös aitojen intressiristiriitojen tunnistamista ja tunnustamista, minkä myötä vastuullinen suunnittelija voi aidosti arvioida suunnitelman todelliset kestävyysvaikutukset. Kimmo Vähäjiylkkä puolestaan valottaa puheenvuorotekstissään suunnittelutoimistossa työskentelevän suunnittelijan työtä: suunnitteluprosessit voivat olla haasteellisia, rutiininomaisia tai hyvin palkitsevia kokemuksia myös suunnittelijalle. Luvussa kuusi Monika Lüthje analysoi kulttuurisensitiivisyyden arvopäämääriä ja käytäntöjä matkailuliiketoiminnassa, jota harjoitetaan paikallisten asukkaiden, esimerkiksi alkuperäiskansojen, asuinseuduilla. Hän tarkastelee suunnittelua yhteistyön ja autenttisuuden näkökulmista. Luvussa seitsemän Ilari Hovila kartoittaa ja analysoi yhdessä Jonne Hytösen kanssa matkailun vastuulliseen suunnitteluun, kaavoitukseen ja sopimiseen liittyviä yhteiskunnallisia pohjavirtauksia ja toimijuuksia. Luvussa pohditaan esimerkiksi, miten vastuullinen

suunnittelija voi tasapainottaa vaikutusvallan epätasaista jakautumista osapuolten välillä. Mukana käsittelyssä ovat kuntapäätäjät, kaavoittajat, yritykset, naapurit, yhdistystoimijat ja suunnittelijat.

Neljännän osan (Matkailurakentaminen) avaavassa luvussa kahdeksan Nina Aarras valottaa kiertotalouden mahdollisuuksia ja käytäntöjä matkailurakentamisen suunnittelu- ja toteutusvaiheissa, joissa on siirrytty osaoptimoinnista kohti materiaalien käytön kokonaisvaltaista kestävyyttä. Kiertotalouden lähestymistapa soveltuu myös matkailun kannalta kiinnostaviin rakennusten käyttötarkoitusten muutoksiin. Kristina Karlsson pohtii puheenvuorossaan paikan henkeä kaiken suunnittelun lähtökohtana paitsi matkailijan näkökulmasta myös arkkitehdin havainnointitaitojensa pohjalta. Luvussa yhdeksän Iida Kalakoski hahmottelee vaihtoehdoisen lähestymistavan matkailutuotteiden ja -elämysten suunnitteluun: matkailijat voivat ammentaa taitoja ja elämyksiä arvokkaita ajallisia kerrostumia omaavien kulttuuriympäristöjen vaalimisesta ja korjaamisesta, mikä niveltää matkailupalvelujen kehittämisen yhteen rakennussuojelun ja kulttuuriympäristöistä huolehtimisen kanssa.

Kirjan viidennen osan (Ihmiset ja infrastruktuurit) aloittavassa luvussa kymmenen Teemu Loikkanen, Markku Vieru ja Pasi Satokangas pohtivat kestävien toimintatapojen mahdollistamista ja sisällyttämistä osaksi matkailukeskusten hyödyntämää yhdyskuntainfrastruktuurin käyttöä asiakkaiden myötävaikutuksella ja asiakkaille kestävydestä arvoa tuottaen. Kirjan viimeisessä luvussa Jukka Jokimäki kartoittaa ruuhkaantumista koskevia arvioinnin menetelmiä ja hallinnan keinoja, joita hyödyntämällä kasvavat kävijämäärät eivät vahingoittaisi luontomatkaileukohteita eivätkä myöskään estäisi matkailijoita nauttimasta luontokokemuksistaan.

Kirjan päättävissä jälkisanoissa Elisa Lähde ja Soile Veijola rakentelevat kirjan annin pohjalta vaihtoehtoisia kehityskulkuja ja tulevaisuusvisioita lukijoiden pohdittavaksi ja ennen kaikkea jatkokeskustelun sytykkeiksi – ovathan nykyhetken valinnat käytännössä visioita tulevaisuudesta.

Kirjan viittaustekniikkana on käytetty kirjallisuus- ja muiden lähteiden löytämistä nopeuttavaa, yhteiskunta- ja politiikkatieteissä käytettävää APSA-järjestelmää. Tekstissä suluissa ilmoitettuihin viitteisiin liitettyjen pisteiden määrällä ja paikoilla viestitään, perustuuko kyseiseen viitteeseen vain yksi vai useampikin viitettä edeltänyt virke.

Luvuista löytyvät visuaaliset havainnollistukset eli infografit on lukujen kirjoittajien luonnosten pohjalta toteuttanut ja joissain tapauksissa myös jalostanut kirjaprojektimme lopuksi Elisa Lähde. Valokuvia on luvuissa käytetty vain harkiten ja tutkimuksellisesti perustellusti. Kirjan läpi kulkee taiteiden tohtori ja valokuvataiteilija Juha Suonpään valokuvasarja, joka asettuu kirjan osien paikanmerkeiksi. Yhdessä matkailijan ja maiseman kohtaamista tulkitsevan kirjan kansikuvan kanssa ne kertovat matkailun kerroksellisuudesta niin merkitysten maailmoissa kuin myös suhteessa jälkiin, joita ihmistoiminta jättää mieleen, maankamaraan ja maisemaan.

Jokainen näkee ja arvottaa matkailun omalla tavallaan: henkilökohtaisesta tai edustamansa toimialan, organisaation tai yhteisön näkökulmasta. Kirjamme tehtävänä on rakentaa siltoja erilaisten puhetapojen ja keskustelijoiden välille. Niinpä toivomme myös kirjan lukijakunnan verkostoituvan ja keskustelevan matkailusta yli toimi- ja tieteenalarajojen kirjan tarjoamia ideoita ja työkaluja hyödyntäen.

Kirjallisuus

- Adey, Peter, Kevin Hannam, Mimi Sheller & David Tyfield. 2021. "Pandemic (Im)mobilities." *Mobilities* 16:1, 1–9.
- Akama, Yoko, Sarah Pink & Shanti Sumartojo toim. 2018. *Uncertainty and Possibility: New Approaches to Future Making in Design Anthropology*. Lontoo: Routledge.
- Autti, Outi. 2022. "Ympäristötrauma: vesivoiman muuttaman jokiympäristön vaikutukset koettuun hyvinvointiin." *Sosiologia* 59:2, 94–109.
- Baldwin, Andrew, Christiane Fröhlich & Delf Rothe. 2019. "From Climate Migration to Anthropocene Mobilities: Shifting the Debate." *Mobilities* 14:3, 289–297.
- Burns, Peter M. 2004. "Tourism Planning: A Third Way?" *Annals of Tourism Research* 31, 24–43.
- Cave, Jenny & Dianne Dredge. 2020. "Regenerative Tourism Needs Diverse Economic Practices." *Tourism Geographies* 22:3, 503–513. <https://doi.org/10.1080/14616688.2020.1768434>
- Chandler, David. 2019. "Forum 2: The Migrant Climate: Resilience, Adaptation and the Ontopolitics of Mobility in the Anthropocene." *Mobilities* 14:3, 381–387. <https://doi.org/10.1080/17450101.2019.1609194>
- Edelheim, Johan & Dorothee Bohn. 2017. "Matkailun kokonaisjärjestelmä." Teoksessa *Matkailun avainkäsitteet*, toim. Johan Edelheim & Heli Ilola, 35–41. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-310-952-0>
- Edelheim, Johan & Heli Ilola. 2017. "Matkailututkimus, matkailija ja matkailu." Teoksessa *Matkailun avainkäsitteet*, toim. Johan Edelheim & Heli Ilola, 17–25. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-310-952-0>
- Edwards, Peter & Robin Nunkoo. 2015. "The Need for and Crisis of Trust in Tourism Planning and Development". Teoksessa *Trust, Tourism Development and Planning*, toim. Robert Nunkoo & Stephen L. J. Smith. Lontoo: Routledge, 11–25.
- Eräsaari, Leena. 2002. *Julkinen tila ja valtion yhtiöittäminen*. Helsinki: Gaudeamus.
- Fishel, Stefanie R. 2019. "Of Other Movements: Nonhuman Mobility in the Anthropocene." *Mobilities* 14:3, 351–362.
- George, E. Wanda, Heather L. Mair & Donald G. Reid. 2009. *Rural Tourism Development: Localism and Cultural Change*. Bristol: Channel View Publications.
- Germann Molz, Jennie. 2013. "Social Networking Technologies and the Moral Economy of Alternative Tourism: The Case of Couchsurfing.org." *Annals of Tourism Research* 43, 210–230. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2013.08.001>

- Gössling, Stefan, Daniel Scott & C. Michael Hall. 2020. "Pandemics, Tourism and Global Change: A Rapid Assessment of COVID-19." *Journal of Sustainable Tourism* 29:1, 1–20. <https://doi.org/10.1080/09669582.2020.1758708>
- Hakkarainen, Maria & Salla Jutila. 2017. "Jakamistalous matkailussa." Teoksessa *Matkailututkimuksen avainkäsitteet*, toim. Johan Edelheim & Heli Ilola. Rovaniemi: Lapland University Press, 183–187.
- Hall, C. Michael. 2008. *Tourism Planning: Policies, Processes and Relationships*. Lontoo: Pearson Education.
- Halonen, Tarja, Kaisa Korhonen-Kurki, Jari Niemelä & Janna Pietikäinen. 2022. *Kestävyyden avaimet: kestävyystieteen keinoin ihmisen ja luonnon yhteisöön*. Helsinki: Gaudeamus.
- Haraway, Donna. 2008. *When Species Meet*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Hautajärvi, Harri, Juhana Heikonen, Petteri Kummala & Timo Tuomi toim. 2021. *Kenen kaupunki? Helsingin kaupunkisuunnittelu ja kulttuuriympäristö törmäyskursilla*. Helsinki: Docomomo Suomi Finland, ICOMOSin Suomen osasto, Rakennustaiteen Seura, Rakennusperintö-SAFA. <https://icomos.fi/kenen-kaupunki/> (Luettu 1.5.2023.)
- Hyysalo, Virve. 2022. *Yhteissuunnittelu ja palvelumuotoilu julkisen sektorin kehityssuuntina: kaupunkilaiset tekijöinä, käyttäjinä ja kumppaneina Oodin suunnittelussa*. Väitöskirja. Acta electronica Universitatis Lapponiensis 333. Lapin yliopisto, Rovaniemi.
- Höckert, Emily, Maria Hakkarainen & Juulia Jänis. 2013. "Matkailun paikallinen kehittäminen maaseudulla." Teoksessa *Matkailututkimuksen lukukirja*, toim. Soile Veijola. Rovaniemi: Lapland University Press, 160–172.
- Ingold, Tim. [1993] 2000. "The Temporality of the Landscape." Teoksessa *The Perception of the Environment: Essays in Livelihood, Dwelling and Skill*. Lontoo: Routledge, 189–208.
- IPBES (Hallitustenvälinen luonnon monimuotoisuus- ja ekosysteemipalvelupaneeli/Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services). 2019. *Global Assessment Report on Biodiversity and Ecosystem Services of the Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services*, toim. E. S. Brondizio, S. Díaz, J. Settele & H. T. Ngo. IPBES Secretariat, Bonn, Germany. <https://doi.org/10.5281/zenodo.3831673>
- IPCC (Hallitustenvälinen ilmastonmuutospaneeli/Intergovernmental Panel on Climate Change). 2018. *Global Warming of 1.5°C: Special Report*. <https://www.ipcc.ch/sr15/> (Luettu 1.5.2023.)
- IPCC (Hallitustenvälinen ilmastonmuutospaneeli/Intergovernmental Panel on Climate Change). 2023. *AR6 Synthesis Report: Climate Change 2023: The IPCC Finalized the Synthesis Report for the Sixth Assessment Report During*

- the Panel's 58th Session Held in Interlaken, Switzerland from 13–19 March 2023.* <https://www.ipcc.ch/report/sixth-assessment-report-cycle/> (Luettu 1.5.2023.)
- Jarkko, Annukka. 2014. *Ounasvaaran matkailullinen kehittäminen suunnittelun ja päätöksenteon asiakirjoissa.* Pro gradu -tutkielma. Lapin yliopisto, Matkailututkimus.
- Jokinen, Eeva & Soile Veijola. 2011. "Time to Hostess: Reflections on Borderless Care." Teoksessa *Real Tourism: Practice, Care and Politics in Contemporary Travel Culture*, toim. Claudio Minca & Tim Oakes. Lontoo: Routledge, 38–53.
- Kaidesoja, Tuukka. 2019. "Mittarien reaktiivisuus ja objektiivisuus yliopistojen yhteismittallistamisessa." *Tiedepolitiikka* 2, 7–18.
- Kauppinen, Juha. 2019. *Monimuotoisuus.* Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Siltala.
- Kilpijärvi, Marjo & Seppo Aho. 2013. "Toimialana matkailu." Teoksessa *Matkailututkimuksen lukukirja*, toim. Soile Veijola. Rovaniemi: Lapin yliopistokustannus, 30–42.
- Koens, Ko, Albert Postma & Bernadett Papp. 2018. "Is Overtourism Overused? Understanding the Impact of Tourism in a City Context." *Sustainability* 10, 1–15. <https://doi.org/10.3390/su10124384>
- Kortetmäki, Teea, Janne Kotiaho, Jonne Hytönen, Annukka Näyhä, Anna-Kaisa Tupala, Stefan Baumeister, Matleena Käppi ym. 2020. "Elinvoiman ja elonkirjon puolesta: ekologinen jälleenrakennus kunnissa pandemian jälkeen." *Wisdom Letters* 2/2020. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto. <http://urn.fi/URN:NBN:fi:ju-202009105817>
- Kramer, Roderick M. & Tom R. Tyler. 1996. *Trust in Organizations: Frontiers of Theory and Research.* Lontoo: Sage Publications.
- Krippendorf, Jost. [1984] 1994. *The Holiday Makers: Understanding the Impact of Leisure and Travel.* Oxford: Butterworth-Heinemann.
- Kyyrö, Kati. 2019. *Matkailun kasvusta liikamatkailuun? Matkailun kasvun diskursiivinen rakentuminen media-aineistossa.* Pro gradu -tutkielma. Lapin yliopisto, Matkailututkimus.
- Kyyrö, Kati, Soile Veijola, Jukka Jokimäki, Salla Jutila, Helena Lonkila & Antti Makkonen. 2020. "Kulttuurisesti ja sosiaalisesti kestävä matkailun viitekehys." Teoksessa *Kestävä matkailun monitieteiset mittarit kulttuuriympäristöissä.* Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2020:26, toim. Soile Veijola & Kati Kyyrö, 29–47. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-287-934-9>
- Lakkala, Keijo. 2021. *Utopia as Counter-Logical Social Practice.* Väitöskirja. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-951-39-8921-7>
- Lehtonen, Katariina. 2022. "Ainahan se on tietysti jonkun marjamettä mihinkä se tulee": Paikallisten osallisuus matkailun vastuullisessa suunnittelussa Rovaniemellä. Pro gradu -tutkielma. Lapin yliopisto, Matkailututkimus.

- Lähdesmäki, Tuuli. 2016. ”Brändit, imagot ja kulttuurisen erottautumisen ta-
lous.” Teoksessa *Elämykset kulttuurina, kulttuuri elämyksenä*, toim. Sanna
Karkulehto, Tuuli Lähdesmäki & Juhana Venäläinen. Nykykulttuurin tut-
kimuskeskuksen julkaisuja 120, 83–108.
- Länsman, Anni-Siiri. 2004. *Väärtisuhteet Lapin matkailussa: Kulttuurianalyysi
suomalaisten ja saamelaisten kohtaamisesta*. Inari: Kustannus Puntsi.
- MacCannell, Dean. 1976. *The Tourist: A New Theory of the Leisure Class*. New
York: Schocken Books.
- Mair, Heather L. 2015. ”Trust and Participatory Planning.” Teoksessa *Trust,
Tourism Development and Planning*, toim. Robert Nunkoo & Stephen L. J.
Smith. Lontoo: Routledge, 46–63.
- McDonagh, John & Seija Tuulentie. 2020. ”Chapter 12: Participation, Local
Knowledge and Decision-Making: Challenging the Boundaries, Realizing
the Opportunities.” Teoksessa *Sharing Knowledge for Land Use Management*,
toim. John McDonagh & Seija Tuulentie. Cheltenham: Edward Elgar
Publishing. <https://doi.org/10.4337/9781789901894>
- Meadows, Donella, Kyösti Pulliainen, Pertti Seiskari & Hannu Taanila. 1973. *Kas-
vun rajat: ihmiskunnan kohtalontilannetta koskevaan Rooman klubin tutki-
mussuunnitelmaan liittyvä raportti*. [The Limits to Growth: A Report for the
Club of Rome’s Project on the Predicament of Mankind]. Kääntäneet Kyösti
Pulliainen, Pertti Seiskari & Hannu Taanila. Helsinki: Tammi.
- Mettiäinen, Ilona, Marja Uusitalo & Outi Rantala. 2009. ”Osallisuus matkailu-
keskusten suunnittelussa.” Teoksessa *Turisti tulee kylään*, toim. Seija Tuu-
lentie. SopHi 112. Helsinki: Minerva Kustannus, 206–242.
- Mäkinen, Matti K. 2007. ”Miljöörakentamista ympäristöä ymmärtäen.” Teokses-
sa *Maiseman kanssa kasvokkain*, toim. Yrjö Sepänmaa, Liisa Heikkilä-Palo
& Virpi Kaukio. Helsinki: Maahenki Oy, 276–285.
- Mäki-Petäjä, Tiina. 2020. *Matkailun julkisen rahoituksen metahallinta: Viran-
omaisasiakirjo-jen sisällönanalyysi vuosilta 2019 ja 2020*. Pro gradu -tutkiel-
ma. Lapin yliopisto, Matkailututkimus.
- Niiniluoto, Ilkka. 2020. *Tekniikan filosofia*. Helsinki: Gaudeamus.
- Nykänen, Tapio & Soile Veijola. 2013. ”Matkailun etiikka.” Teoksessa *Matkailu-
tutkimuksen lukukirja*, toim. Soile Veijola. Rovaniemi: Lapland University
Press, 87–98.
- Pauly, Daniel. 1995. ”Anecdotes and the Shifting Baseline Syndrome of Fisheries.”
Trends in Ecology & Evolution 10:10, 430.
- Pauly, Daniel. 2019. *Vanishing Fish: Shifting Baselines and the Future of Global
Fisheries*. Berkeley: Greystone Books.
- Piispa, Mikko. 2022. *Liikkuvia utopioita, hidastamisen politiikkaa: Tutkimus nuo-
rista liikkeessä ilmastokriisin ajassa*. Nuorisotutkimusverkosto/Nuorisotutki-
musseura Verkkojulkaisuja 172. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-372-036-7>

- Päläs, Jenna, Ilari Hovila & Maria Hakkarainen. 2021. ”Jakamistalous kaavoituksen ja asuutilojen käyttötarkoituksiarvioinnin häiriikkönä: taltuttaako epätyypillisuusoppi häirikön?” *Lakimies* 119:7–8, 1269–1290.
- Rantala, Outi, Tarja Salmela, Anu Valtonen & Emily Höckert. 2020. ”Envisioning Tourism and Proximity after the Anthropocene.” *Sustainability* 12:10, 3948. <https://doi.org/10.3390/su12103948>
- Raulo, Miikka (2021) Henkilökohtainen tiedonanto.
- Saarinen, Jarkko. 2021. ”Is Being Responsible Sustainable in Tourism? Connections and Critical Differences.” *Sustainability* 13:12, 6599. <https://doi.org/10.3390/su13126599>
- Salmela, Tarja, Henna Nevala, Minna Nousiainen & Outi Rantala. 2021. ”Proximity Tourism: A Thematic Literature Review.” *Matkailututkimus* 17:1, 46–63.
- Salonen, Kati. 2017. ”Ounasvaaralla kiivetään edelleen takapuoli edellä puuhun”: Rovaniemäläisen luonto- ja virkistysalueen matkailullisen kehittämisen diskurssit Lapin Kansassa vuosina 2006 ja 2014. Pro gradu -tutkielma. Lapin yliopisto, Matkailututkimus.
- Sanastot-työkalu. Rakennusperinnön suojelun käsitteitä s.v. *kulttuuriympäristö*. Ympäristöministeriö. <https://sanastot.suomi.fi/>. (Luettu 1.5.2023.)
- Schroer, Sara Asu. 2021. ”Jakob von Uexküll: The Concept of *Umwelt* and its Potentials for an Anthropology Beyond the Human.” *Ethnos* 86:1, 132–152. <https://doi.org/10.1080/00141844.2019.1606841>
- Seppänen-Järvelä, Riitta. 2000. ”Kehittämishankkeiden evaluaatio: tarpeellista mutta vaikeaa.” *Hallinnon tutkimus* 19:4, 389–397.
- Seraphin, Hugues, Paul Sheeran & Manuela Pilato. 2018. ”Over-Tourism and the Fall of Venice as a Destination.” *Journal of Destination Marketing & Management* 9, 374–376.
- Siivonen, Katriina. 2022. ”Tulevaisuusperintö kulttuurisen kestävyysmurroksen välineenä.” Teoksessa *Tulevaisuudentutkimus tutuksi: Perusteita ja menetelmiä*, toim. Hanna-Kaisa Aalto, Katariina Heikkilä, Pasi Keski-Pukkila, Maija Mäki & Markus Pöllänen. Tulevaisuudentutkimuksen Verkostoakatemian julkaisuja 1/2022, Tulevaisuuden tutkimuskeskus, Turun yliopisto. <https://tututopi.files.wordpress.com/2022/03/tva-1-2022-siivonen.pdf> (Luettu 1.5.2023.)
- Smith, Melanie Kay, Ivett Pinke Sziva & Gergely Olt. 2019. ”Overtourism and Resident Resistance in Budapest.” *Tourism Planning & Development* 16:4, 376–392.
- Säynäjängas, Janne. 2019. ”Nähdä metsä puilta: yhteismitallisuus ympäristökysymyksenä.” *Tiede & Edistys*, 44:2, 87–119. <https://doi.org/10.51809/te.105309>

- Tuulentie, Seija toim. 2009. *Turisti tulee kylään*. SopHi 112. Helsinki: Minerva Kustannus.
- Tuunainen, Juha, Reijo Miettinen & Terhi Esko. 2020. ”Tieteen vapaus, vastuu ja vaikuttavuus: Kontrolli vai luottamus?” Teoksessa *Tieteen vapaus ja tutkijan sananvapaus*, toim. Esa Väliverronen ja Kai Ekholm. Tampere: Vastapaino, 103–133.
- Vaattovaara, Mari, Anssi Joutsiniemi, Jenni Airaksinen & Markku Wilenius. 2021. *Yhteiskunta, ihminen ja ihana kaupunki: Kaupunki politiikassa*. Tampere: Vastapaino.
- Vainikka, Vilhelmiina. 2015. *Rethinking Mass Tourism: Professional Discourses of Contemporary Mass Tourism and Destinations*. Nordia Geographical Publications 44:2.
- Vainio, Sara. 2021. ”Emme vihaa turisteja, mutta...” *Helsingin Sanomat* 23.6.2021, Matkakuume-sarja. Valokuvat Guillaume Darribau.
- Valkonen, Jarno. 2011. *Palvelutyön taito*. Tampere: Vastapaino.
- Valkonen, Jarno & Soile Veijola toim. 2008. *Töissä tunturissa: Ajatuksia ja kirjoituksia matkailutyöstä*. Rovaniemi: Lapland University Press. <http://www.ulapland.fi/loader.aspx?id=641dd1e8-d915-490d-a972-7e8b7a1c7ff2> (Luettu 18.4.2023.)
- Vehmasto, Elina, Matti Salo & Katriina Soini toim. 2022. *Kestävyyden kehykset: luonnonvaratutkimus kestävyysmuutoksessa: Synteesiraportti*. Luonnonvara- ja biotalouden tutkimus 74/2022. https://jukuri.luke.fi/bitstream/handle/10024/552184/luke-luobio_74_2022.pdf?sequence=4 (Luettu 18.4.2023.)
- Vehviläinen, Jenna. 2023. ”Viimeiset venetsialaiset. Turistilaumat ovat melkein tappaneet aidon venetsialaisen elämän. Tapasimme paikallisia, jotka haluavat pelastaa kotikaupunkinsa”. *Yle.fi* 15.1.2023. <https://yle.fi/a/74-20011986> (Luettu 1.5.2023).
- Veijola, Soile. 1992. ”Sekapelin metaforat”. Teoksessa *Urheilukirja*, toim. Esa Siironen, Arto Tiihonen & Soile Veijola, 209–237.
- Veijola, Soile & Eeva Jokinen. 2008. “Towards a Hostessing Society? Mobile Arrangements of Gender and Labour”. *NORA – Nordic Journal of Feminist and Gender Research*, 16:3, 166–181.
- Veijola, Soile & Hannah Strauss-Mazzullo. 2019. ”Tourism in the Crossroads of Contesting Paradigms of Arctic Development.” Teoksessa *Global Arctic Handbook*, toim. Mathias Finger & Lassi Heininen. Cham: Springer International Publishing, 63–81.
- Veijola, Soile & Petra Falin. 2016. ”Mobile Neighbouring.” *Mobilities* 11:3, 382–399.
- Veijola, Soile & Kati Kyyrö toim. 2020. *Kestävän matkailun monitieteiset mittarit kulttuuriympäristöissä*. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2020:26. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-287-934-9>

- Vestenius, Kirsi. 2022. *Hotelli- ja ravintola-alan työntekijöiden alanvaihto ja sitoutuminen koronapandemian keskellä Suomessa: Pääkomponentti- ja ryhmittäilyanalyysi*. Pro gradu -tutkielma. Lapin yliopisto, Matkailututkimus.
- Vierjoki, Emilia. 2023. *EU-hankkeet matkailualan kehittäjinä projektiyhteiskunnassa?* Pro gradu -tutkielma. Lapin yliopisto, Matkailututkimus.
- WCED (World Commission on Environment and Development). 1987. *Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future*. <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5987our-common-future.pdf> (Luettu 15.1.2022).



I

Historia

2 Miten Suomen matkailua on suunniteltu? Valtiovetoisuudesta markkinaohjautuvuuteen

Harri Hautajärvi

📄 <https://orcid.org/0009-0002-3944-8817>

Matkailun suunnittelu on ollut ympäri maailmaa tähän asti pääosin pyrkimystä turistimäärien jatkuvaan kasvattamiseen. Yhä suuremmaksi paisuneen massaturismin myötä moni matkakohde on kokenut myös haitallisia ja hallitsemattomia muutoksia. Matkailun historiasta voi löytää lähtökohtia, syitä ja selityksiä näille ilmiöille.

Matkailun alkutarina Suomessa on kiehtova, ja esimerkiksi liikenneolojen kehityksellä oli siinä suuri merkitys. Varsinainen matkailu alkoi romantiikan aikakaudella ylimpien luokkien harvinaisena huvina, ja kiinnostuksen kohteena olivat etenkin luonnonmaisemat.

Matkailua suunniteltiin ja kehitettiin Suomessa 1800-luvun alku-puolelta lähtien ja itsenäisyysajan viiden ensimmäisen vuosikymmenen aikana eri toimijoiden yhteistyönä, usein valtiovetoisesti. Ammatitaitoinen arkkitehtisuunnittelu näkyi matkailuympäristöissä. Myös markkinointiin ja Suomi-kuvan luomiseen satsattiin. Keskiöön nostettiin Lappi, josta tuli lopulta merkittävä matkailualue.

1960-luvun lopulla valtio ja Suomen Matkailuliitto jäivät sivuun matkailun kehittämisestä ja elinkeino yksityistyi. Kun talviajan massaturismi alkoi Pohjois-Suomessa, suhde maisemaan, luontoon ja paikalliseen kulttuuriin muuttui. Matkailu kasvoi markkinaehtoisesti ja muuttui lopulta tuhansien erilaisten toimijoiden elinkeinoksi ja teollisuudenalaksi.

Matkailun ja sen suunnittelun historia auttaa hahmottamaan matkakohteiden maisemassa, ympäristössä ja paikallisessa kulttuurissa tapahtuneita muutoksia ja tukee siten matkailun vastuullista suunnittelua tulevaisuutta varten.

Johdanto matkailun suunnittelun historiaan

Massamatkailusta on tullut yksi planeettamme näkyvistä ilmiöistä ja samalla myös ongelmista. Suomi ei ole vielä massamatkailun kohdemaana lukuun ottamatta Lappia ja Kuusamaa, joissa talvimatkailu on kasvanut voimakkaasti 1900-luvun lopulta lähtien. Niissä, kuten muuallakin maailmassa, matkailu alkoi pienimuotoisesti. Sittemmin pienten hotellien ympärille on kasvanut matkailukeskuksia, jotka suurimmillaan ovat suoranaisia lomakaupunkeja.

Matkailun vastuulliseen suunnitteluun on hyvä saada avuksi tutkimustietoa ja kriittistä arviointia matkailun aiemmista vaiheista ja tavoitteista. Matkailun historia tarjoaa esimerkkejä onnistumisista, mutta sen avulla voidaan myös välttää aiempien virheiden toistamista. Matkailun ja sen suunnittelun historiaan perehtymällä voidaan hahmottaa muun muassa matkakohteiden syntyä, kasvua ja kehittymistä sekä maisemassa, ympäristössä ja paikallisessa kulttuurissa tapahtuneita muutoksia. Samalla saadaan tietoa matkailun ympärille muodostuneista kulttuuriympäristöistä niiden vaalimis-, täydentämis- ja uudistamistyötä varten.

Suomen matkailun historiaa on tutkittu jo jonkin verran (ks. esim. Soini 1963; Hirn 1978; Tommila [1955] 1982; Hirn 1987; Markkanen 1987; Aikio & Aikio 1993; Hirvelä 1999; Kostianen ym. 2004; Paaskoski 2005; Hautajärvi 2014). Matkailua varten suunniteltua arkkitehtuuria ja ympäristöä sen sijaan on tutkittu vain vähän (poikkeuksina Ringbom 1988; Hautajärvi 2014). Matkailua varten suunnitellut ja toteutetut rakennukset ja ympäristöt ovat usein jääneet vähälle huomiolle matkailun historiankirjoituksessa niin Suomessa kuin kansainvälisestikin, vaikka niillä on ollut iso merkitys matkakohteille.

Kerron tässä luvussa pääpiirteissään ja muutamien tärkeimpien esimerkkien avulla, miten Suomen ja etenkin Lapin matkailua suunniteltiin ja kehitettiin laatutietoisesti valtion johdolla 1800-luvun alkupuolelta 1960-luvulle asti. Sen jälkeistä nopeasti kasvanutta matkailua ja elinkeinon yksityistymistä tuhansien toimijoiden teollisuudeksi käsittelen vain pääpiirteissään. Keskityn

eräiden tärkeimpien suomalaisten matkakohteiden perustamisen ja suunnittelun historiaan, etenkin niiden rakentamiseen ja arkkitehtuuriin. Tarkasteluni taustaksi kuvailen aluksi myös hieman majatalolaitoksen ja liikenneolojen kehitystä.

Matkailun suunnittelulla tarkoitan valtakunnallista ja alueellista matkailun ja sitä palvelevan liikenteen suunnittelua ja organisoimista, tiettyjen paikkojen perustamista ja kehittämistä matkakohteiksi sekä niihin tarvittavien alueiden, asemakaavojen, maisema-arkkitehtuurin, rakennusten, sisustusten sekä palvelujen suunnittelua. Myös markkinointi ja viestintä liittyvät matkailun suunnitteluun.

Tarkastelen Suomen matkailun historiaa aiemman tutkimuskirjallisuuden pohjalta ja täydennän sen antamaa kuvaa Suomen Matkailijayhdistyksen julkaisuista ja muista aikalaislähteistä poimimillani tiedoilla sekä omilla havainnoillani ja johtopäätöksilläni.

Matkakohteisiin rakennuksineen ja ympäristöineen liittyy luonnollisesti vaihtelevia arvostus- ja makukysymyksiä. Lähestyn aiheita arkkitehtuurihistorioitsijana, jolloin tutkijan asemaani määrittää se, että arvotan arkkitehtuuria, sen laatua ja ympäristöön sopivuutta koulutus- ja kulttuuritaustani pohjalta, arkkitehdiksi kouluttautuneen katseella. Arvioinnissa auttaa osaltaan se, että olen saanut tuntumaa erilaisiin ja eritasoisiin matkailukohteisiin tekemällä paljon kiertomatkoja ympäri maailmaa. Se on havahduttanut näkemään myös massaturismin viime vuosikymmeninä aiheuttamia haittoja luonnolle, ekosysteemeille, kulttuuriympäristöille ja paikallisille yhteisöille.

Matkailua on suunniteltu Suomessa pitkään

Matkailun synty ja kasvu on liittynyt aina ja kaikkialla liikenneyhteyksien kehittymiseen. Suomessa liikuttiin vuosisatojen ajan enimmäkseen kävellen ja osin myös vesireittejä pitkin veneillä sekä talvisin hevosreellä. Pyörien päälle liikenne alkoi siirtyä keskiajan jälkeen; viimeistään 1700-luvulla hevoskärryillä ajaminen yleistyi

myös maaseudulla. Sitä mukaa kun kävely- ja ratsupoluista tehtiin kärryillä tai reellä ajettavia maanteitä, pääsivät ne melko harvat, joilla oli varaa omaan hevoseen tai hevoskyytiin, liikkumaan niitä pitkin. (Hirn 1987, 11–15; Mauranen 1999; Nenonen 1999; Nenonen 2016, 62–67, 79, 118–119.)

Kyytilaitos kestikievareineen luo pohjan matkailulle

Keskiajalla matkamiehiä majoittivat nykyisen Suomen alueella kirkolliset majatalot, kuten luostarit ja hospitaalit. Ruotsin majatalolaitoksen synty sai alkunsa vuoden 1279 asetuksella, jolla annettiin talonpojille oikeus periä maksua matkamiesten ja heidän hevosensa tarvitsemasta ravinnosta. Suomen alueella alkoikin toimia 1300-luvulta lähtien teiden varsilla matkailijoita palvelevia majataloja ja krouveja. 1500-luvun puolivälissä niitä tiedetään olleen jo ainakin 430, minkä lisäksi oli myös salakapakoita. Iso osa majataloista ja krouveista sijaitsi rannikolla vesireittien ja maanteiden vierellä. (Soini 1963 nide 1, 47–62; Nenonen 1999, 279–285.)

Vuonna 1561 Ruotsissa määrättiin majatalonpitoon yhdistettäväksi kyytivelvollisuus, mikä vallitsi myös Suomen maaseudulla majatalolaitoksen koko olemassaolon ajan. Majatalojen yleistymiseen vaikutti etenkin vuoden 1649 säädös, jossa käskettiin perustaa kestikievareita Ruotsin valtakunnan kaikkien yleisten teiden varten. Maaseudulla valittiin teiden varsilta noin 10–30 kilometrin välimatkan päässä toisistaan sijaitsevia taloja kestikievareiksi. Majataloja oli myös saaristossa ja joidenkin sisämaan vesireittien varsilla. Kievaritalossa tuli olla huone aatelisille, huone muille säätyläisille, huone tavalliselle kansalle, keittiö, talli, aitat, tilat matkatarvoille, liiteri ja käymälät. Tukholmassa säädettiin alati uusia asetuksia koskien majatalojen eli kestikievarioiden toimintaa, kyytipalveluja ja hinnoittelua. Määräykset ulottuivat yksityiskohtiin asti, kuten ruoka- ja juomatarjoiluun, taloustarvikkeisiin, astioihin ja hevosten appeeseen. Matkaajat saivat maksua vastaan kievarinpitäjän järjestämän yösjän ja ruokatarjoilun sekä kyytilaitoksen järjestämät hevosrattaat tai reen sekä kyytimiehen päästäkseen seuraavaan kievariin. Hinnoittelu oli kaikkialla sama. Palvelutasoa

valvottiin majatalojen sinetöidyillä vieraskirjoilla, joiden merkinnät toimitettiin kuukausittain lääninkanslian tarkastettaviksi. (Soini 1963 nide 1, 69–98; Hirn 1987, 14–15; Mauranen 1999, 404–409; Nenonen 1999, 279–290.)

Vuonna 1848 julkaistusta matkaoppaasta *Ny vägvisare genom Storfurstendömet Finland* löytyy yhteen laskettuna peräti noin 1 150 kieveritaloa. Kyytejä niiden välillä tarjosi talonpoikien hoitama kyytilaitos eli hollikyyti. Se oli järjestelmänä hyvin suunniteltu ja monin paikoin toimiva, mutta kuitenkin epäoikeudenmukainen, sillä se hyödytti vain virkamiehiä ja säätyläisiä ja rasitti huomattavasti paikallisia talonpoikia. Laki velvoitti vuosisatojen ajan talonpojat myös rakentamaan ja hoitamaan maanteitä. Osa ihmisistä ei saanut edes käyttää hollikyytiä eikä tulla kestikievareihin. Sekä hollikyytijärjestelmää että majatalojen ja niiden palvelujen vaihtelevaista laatua arvosteltiin voimakkaasti etenkin 1800-luvulla. Moitteita saattoi tulla etenkin yösjän alkeellisuudesta, siivottomuudesta ja syöpäläisistä. Lehtikirjoituksissa jotkut soimasivat kestikievareita myös turmeluksen tyysijoiiksi, joissa kyyditettäviä matkalaisia odottaneiden talollisten poikien väitettiin oppivan juopottelua, uhkapeliä, näpistelyä ja irstautta. Monet majatalot pysyivät kuitenkin toiminnassa aina 1900-luvun alkupuolelle asti, jolloin autoliikenne oli jo kehittynyt hevosliikenteen rinnalle. Rautatie- ja autoliikenteen laajentuessa majatalot kävivät tarpeettomiksi, ja järjestelmä lakkautettiin vuonna 1955. (Soini 1963 nide 1, 79–96; Hirn 1987; Mauranen 1999, 404–409; Nenonen 1999, 279–290.)

Myös kaupungit olivat Ruotsissa kruunun määräyksestä velvollisia ylläpitämään majataloa eli kestikievaria jo keskiajalta lähtien. Velvollisuus säilyi Suomessa voimassa 1900-luvun alkuun asti. Kyseinen toimi annettiin vuokralle jollekin kaupungin porvareista. Majatalojen palvelutasoon oltiin usein kuitenkin tyytymättömiä, ja isommissa kaupungeissa oli myös yksityisiä majataloja ja muita pieniä majoituspaikkoja, usein krouvien yhteydessä. (Soini 1963 nide 1.)

Kyytilaitos majataloineen oli valtion organisoima ja valvoma, hallinnon ja ylimpien luokkien itselleen järjestämä liikenne- ja majoituspalvelu, joka jatkui satojen vuosien ajan. Kestikievareita oli

eniten maaseudulla, jossa valtio määräsi talonpojat rakentamaan ja ylläpitämään teitä ja tuottamaan kyyti- ja majoituspalveluja. Toimintaa säädeltiin ja ohjailtiin toistuvilla asetuksilla Tukholmasta, autonomian aikana Helsingistä. Kyytilaitos kestäkievareineen yhtenäisesti matkustuskulttuuria. Se loi pohjaa matkailulle ja matkailureittien ja -kohteiden kehitykselle.

Nopeutuva liikenne mahdollistaa matkailun kasvun

Suomi on pitkien etäisyyksien maa, ja se on vaikuttanut matkailun kehitykseen täällä. Matkanteko hevosrattailla kuoppaisia maanteitä pitkin oli hidasta ja vaivalloista, mutta 1800-luvun alkupuolelta lähtien päästiin Itämerellä ja myöhemmin myös sisävesillä liikkumaan nopeammin ja mukavammin höyrylaivoilla. Maitse matkustaminen mullistui, kun rautatieverkosto alkoi ulottua 1860-luvulta lähtien Suomen eri osiin. Höyryjunissa oli useita matkustusluokkia sekä makuuhyttejä. (Hirn 1987, 54–60, 83–89, 101–104; Nenonen 2016, 100–102.) Esimerkiksi vuodesta 1909 lähtien voitiin Helsingistä matkata Rovaniemelle junan makuuvaunussa (Hautajärvi 2014, 83).

Suurin osa suomalaisista kulki 1900-luvun alussa vielä kävellen. Muutos oli kuitenkin tulossa. Autoliikenteen pikkuhiljaa yleistyessä matkustusnopeus ja kuljetuskapasiteetti moninkertaistuivat, ja matkustusmukavuus parani. Vei silti pitkään, ennen kuin hevosajoneuvoille tehtyä tiestöä saatiin uudistettua ja lopulta päällystettyä. Maanteiden rakentaminen ja hoito siirtyi pääosin valtion harteille vasta vuonna 1921. Uuden maantieverkoston laajeneminen Suomen syrjäisemmille seuduille vei vuosikymmeniä. (Markkanen 1987, 215, 342–343; Nenonen 2016, 118–123.)

Muutammat ensimmäiset linja-autot alkoivat liikennöidä 1900-luvun alussa, ja bussiliikenne laajeni 1920-luvulla. Posti- ja lennätinlaitos avasi vuodesta 1921 lähtien eri puolille maata linja-autoreittejä. Myös postiautoissa ja postimoottoriveneissä matkustamisesta tuli yleinen liikkumistapa matkailijoille. Vuonna 1940 valtio perusti oman linja-autoyhtiönsä Oy Pohjolan Liikenne Ab:n. Henkilöautot mahdollistivat yksilöllisen matkanteon, mutta niiden

määrä pysyi vähäisenä vuoteen 1962, mihin asti maahantuontia säännösteltiin. (Nenonen 2016, 132–143, 152–153; Hautajärvi 2018.)

Vuonna 1923 perustettu Aero Oy, nykyinen Finnair, laajensi kotimaan lentoreittien verkostoaan sitä mukaa kun uusia lentokenttiä ja -asemia saatiin rakennettua. Esimerkiksi lentoliikenne Tampereen, Vaasan ja Oulun kautta Kemiin alkoi kesäkuussa 1939. Vuotta myöhemmin Aero avasi ”Petsamon pikalinjan”. Potkurikoneen lento seitsemällä välilaskulla Helsingistä Petsamoon kesti 8,5 tuntia, mutta sotien vuoksi matkailu sinne jäi lyhytkestoiseksi ilmiöksi. Kun lentokenttiä ja -asemia saatiin taas toimintaan sotien jälkeen, alettiin kesäkuussa 1951 lentää Rovaniemelle ympäri vuoden. Vuosien myötä siirryttiin yhä nopeampiin lentokoneisiin ja lopulta suoriin lentoihin. (Wegg 1983; Markkanen 1987, 213, 302–303, 215, 343.)

Laiva-, juna-, linja-auto- ja lentoreittien avaaminen ja ylläpitäminen liittyi osaltaan myös matkailun tavoitteiden muutoksiin. Matkailun kasvaessa 1900-luvulla sitä alettiin huomioida yhä enemmän matkustajaliikenteen ja liikennereittien suunnittelussa. Yhä nopeammat yhteydet ja kulkuneuvot yhdessä matkailijamäärien moninkertaistumisen kanssa muuttivat matkailun luonnetta ja vaikuttivat myös siihen liittyvään rakentamiseen ja arkkitehtuuriin.

Keskusjohtoinen rakennuttaminen ja arkkitehtisuunnittelu

Suomen ollessa osa Ruotsia julkisia rakennuksia suunniteltiin ja niiden piirustuksia ja kustannusarvioita tarkistettiin ja korjattiin Yli-intendentinvirastossa Tukholmassa. Pääkaupungista käsin johdettiin myös monia muita hallintoasioita. Kun Suomen sodan päätyttyä vuonna 1809 Suomi liitettiin osaksi Venäjän keisarikuntaa, tuli Turusta uuden suuriruhtinaskunnan pääkaupunki. Syksyllä 1810 Turussa aloitti toimintansa Yleisten rakennusten intendentinkonttori, maan ensimmäinen keskusvirasto, joskin virallisesti se perustettiin vasta vuotta myöhemmin. Intendentinkonttori toimi Suomen senaatin alaisuudessa, ja tärkeimpiä hankkeita ja suunnitelmia lähetettiin keisarin hyväksyttäväksi Pietariin. Suomen keskusjohtoinen rakennushallinto koostui aluksi vain kahdesta virkamiehestä,

intendentistä ja konduktööristä, joten työmäärä oli suuri. Ammatillisella suunnittelullaan ja rakennuttamisellaan se alkoi kuitenkin korvata paikallisten kansanrakentajien merkitystä julkisissa rakennushankkeissa. (Halila 1967, 9–49; Järventaus 1967, 179–337.)

Intendentinkonttorin ensimmäinen johtaja eli intendentti oli vuoteen 1824 asti italialaissyntyinen arkkitehti Charles Bassi. Helsingin tultua pääkaupungiksi vuonna 1812 siirrettiin virasto sinne 1821. Carl Ludvig Engel oli intendentti kuolinvuoteensa 1840 asti ja hänen seuraajansa Ernst Bernhard Lohrmann vuoteen 1867. Molemmat olivat saksalaissyntyisiä arkkitehteja. Vuonna 1848 Intendentinkonttorin toimintaa paikallistasolla vahvistettiin perustamalla lääninarkkitehtien virkoja. Rakennushallinnon uudistuksessa 1865 viraston nimeksi tuli Yleisten rakennusten ylihallitus. Sen ylitirehtöörinä työskenteli vuoteen 1869 asti ruotsalaissyntyinen arkkitehti Carl Albert Edelfelt ja vuoteen 1882 suomalaissyntyinen arkkitehti Axel Hampus Dalström. Vuonna 1936 virastosta muodostettiin Rakennushallitus. (Halila 1967; Järventaus 1967.) Rakennushallitus toimi vuoteen 1995 asti, jolloin sen tehtäviä siirrettiin Valtion kiinteistölaitokselle, nykyiselle Senaatti-kiinteistöille.

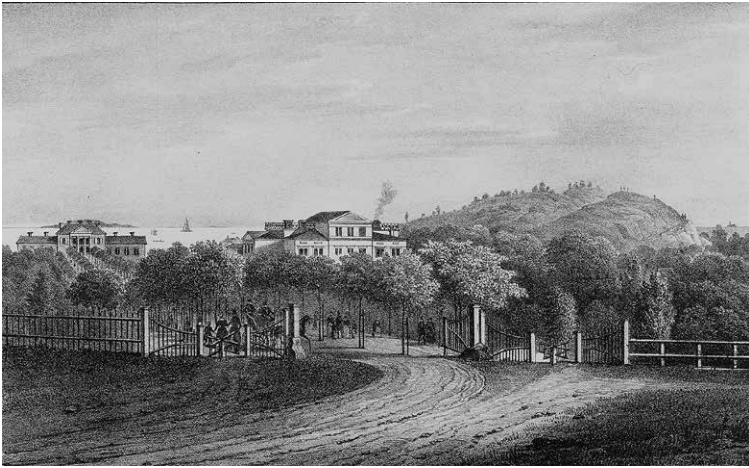
Autonomian aikana satsataan kylpylöihin ja maisemamatkailuun
Terveyslähteet ja vesihoidot nousivat suosioon Keski-Euroopassa 1600-luvun lopulta lähtien, ja niistä tuli pitkäksi ajaksi tärkeä osa matkailua. Lähdeveden juomisen ja kylpemisen viileissä luonnonvesissä katsottiin edistävän terveyttä. Eri puolilla Suomea oli jo 1700-luvun jälkipuolella kymmeniä suosittuja terveyslähteitä. Suosituimpiin niistä rakennettiin puinen suoja tai kaivohuone, jossa kävijät siemailivat vettä maksua vastaan. 1800-luvun alkupuolella muutamien terveyslähteiden välillä jo kilpailtiin asiakkaista, ja matkalaisia saattoi tulla niihin kauempaakin. Samoihin aikoihin tulivat Itämeren rantakaupungeissa muotiin merikylpylät. (Tommila 1982, 12–14; Suvikumpu 2014; ks. kylpylöistä myös Soini 1963.)

Helsingissä päästiin kylpemään tyylikkäissä puitteissa, kun sine kesäkuussa 1838 avattiin merikylpylä ja ravintola puistoineen. Hankkeen toteutti neljä vuotta aiemmin perustettu Ullanlinnan

kylpylä- ja kaivoyhtiö, jonka tärkein puuhamies oli kauppaneuvos Henrik Borgström. Asian edistämiseksi valittiin johtokunnan puheenjohtajaksi vaikutusvaltainen senaattori ja valtioneuvos Lars Sackeen. Hän oli senaatin valtiovaraintoimituskunnan päällikkö ja hoiti Helsingistä käsin myös Kuopion läänin maaherran virkaa. Kylpyläyhtiön osakkeita lunasti muiden muassa Venäjän keisari Nikolai I. Kyseessä oli yksityinen, suljetulle alueelle perustettu eliitin hanke, joka oli suunnattu varakkaille ja jota valtaapitävät tukivat. Tavoitteena oli luoda kansainvälisesti korkeatasoinen ja vetovoimainen lomakohde, joka tuottaisi voittoa omistajilleen ja samalla monenlaista hyötyä Helsingille. Se oli mahdollista, koska höyrylaivaliikenteen alkaminen Suomenlahden kaupunkien välillä teki matkustamisesta nopeaa ja miellyttävää. Yhtiö oli vuokrannut kaupungilta lähes luonnontilaisen noin 25 hehtaarin alueen, joka saksalaisen puutarhurin Carl Helmin asiantuntemuksella rakennettiin yhdeksän vuoden kuluessa puistoksi kukkaistutuksineen ja joutsen- ja kalalampineen – alueelle istutettavia jalopuita tuotiin jopa Saksasta asti. Empiretyyiset rakennukset ja niitä yhdistävän lehmuskujan suunnitteli Carl Ludvig Engel. (Tommila 1982; Hirn 2007, 22–28; Suvikumpu 2014, 135–139.)

Kylpylärakennuksessa oli tarjolla erilaisia ja erihintaisia terveyskylpyjä ja suihkuja sekä naisille voimistelutunteja. Siellä oli myös Venäjän keisarinnaa varten marmoriammein sisustettu loistohuoneisto, jota vuokrattiin kalliilla hinnalla – keisarinna itse ei toiveista huolimatta koskaan saapunut vierailulle. Kylpylän vieressä oli meriuimala pukuhuoneineen, jonne oli edulliset pääsymaksut. Useimmat tyytyivät vain kylpemään vedessä, sillä tuohon aikaan vain harvat osasivat uida. Kaivohuoneella juotiin pulloitetuja terveysvesiä ja syötiin terveellisinä pidettyjä ruokia. Välillä tanssittiin, katsottiin puistoteatterin esityksiä, keilattiin ja menttiin terveellisille kävelyille Kaivopuiston raikkaaseen meri-ilmaan – olihan suurkaupunki Pietarin ilma etenkin kesäisin haisevan tunkkaista. (Tommila 1982; Suvikumpu 2014, 73–74, 137.)

Helsinkiin tuleminen oli muodikasta ja edullista, venäläisille myös pakon sanelemaa keisarin rajoitettua matkustamista



Kuva 1. Kaivopuisto on vanhimpia Helsingin nähtävyyksistä. Se rakennettiin 1830-luvulla korkeatasoiseksi kansainvälisen kylpylämatkailun kohteeksi. Vasemmalla näkyy kylpylärakennus ja keskellä Kaivohuone, joka on edelleen jäljellä. Magnus von Wrightin heinäkuussa 1946 tekemän piirroksen pohjalta Dresdenissä painettu litografia julkaistiin kotimaan nähtävyyksiä esitelleessä Zacharias Topeliuksen teoksessa *Finland framställt i teckningar (1845–1852)*. Kuva: Historian kuvakokoelma, Museovirasto. CC BY 4.0.

ulkomaille. Matkailu ajoittui kesäkausiin ja oli riippuvaista hyvistä säästä. Monet kylpylävieraat majoittuivat Kaivopuistoon ja sen lähistölle varta vasten rakennettuihin huviloihin. Vuokrata saattoi tarpeen mukaan huoneita tai koko rakennuksen, ja postitse saapuneita varauspyyntöjä hoidettiin keskitetysti. Majoitusta tarjosivat myös Seurahuone, monet muut hotellit sekä majatalot. Oli myös kotimajoitusta. Kaupungin keskustan ja Kaivopuiston lyhyellä välillä liikennöi vuorovälein sekä höyryvene että diligenssi – usean matkustajan vaunu – ja kyytejä tarjosivat myös vuokra-ajurit. Saatavilla oli myös huviristeilyjä saaristoon ja retkiä lähiseudulle maanteitse. (Tommila 1982; Suvikumpu 2014, 73–74, 137.)

Helsingin kylpylämatkailu kuihtui 1850-luvun puolivälissä koleraepidemioiden ja Krimin sodan myötä. Samalla väheni kaikki ulkomainen matkailu Suomessa vuosikymmeniksi. Kaivopuiston

kylpylä kukoisti siis vain viitisentoista vuotta, mutta sen vaikutus oli laaja, sillä se sai heti valmistumisensa jälkeen jäljittelijöitä eri puolilla Suomea, myös Helsingissä. Kaivopuisto, kylpyläyhtiön vuokraama alue, palautui kaupungille vuonna 1883. (Tommila 1982.)

Suomen kaupunkeihin ja myöhemmin myös muihin asutuskeskuksiin rakennettiin autonomian aikana kymmeniä seurahuoneita. Kyseessä oli uusi, suomalainen rakennustyyppi, jossa tanssiminen, teatteriesitykset ja konsertit yhdistyivät hotellipalveluihin. Seurahuoneet palvelivat sekä paikallista seuraelämää että säätyläismatkaajia. Juhlasalin ja ravintolan lisäksi niissä oli biljardi-, peli- ja tupakkahuoneita sekä majoitustilat. Seurahuoneet oli tarkoitettu vain ylemmille sosiaaliluokille; ne rakennettiin kaupunkien parhaille paikoille, niistä tehtiin näyttäviä ja suunnittelijoina oli maan parhaita arkkitehteja. Ensimmäinen seurahuone valmistui suuriruhtinaskunnan pääkaupunkiin Turkuun. Avajaisia vietettiin naamiaisjuhilla marraskuussa 1812. Uusklassistisen, kaksikerroksisen kivitalon suunnitteli ilmeisesti intendentti Charles Bassi. Seuraavaksi rakennettiin seurahuoneet Vaasaan ja Poriin, ja Helsingin Seurahuoneen näyttäviä avajaisia juhlittiin joulukuussa 1833. Suuren kolmikerroksisen empiretyylisen kivitalon suunnitteli Carl Ludvig Engel. Kuten muutkin seurahuoneet myös Helsingin Seurahuone oli eliitin yksityinen hanke, jota vallanpitäjätkin edistivät – yhtiön osakkeita lunasti jälleen muiden muassa keisari Nikolai I. Huonekaluja tuotiin Pietarista, ja ravintoloitsijaa etsittiin julkaisemalla ilmoituksia ulkomaisissa lehdissä. Seurahuoneita rakennettiin vuosikymmenien ajan, ja niissä oli usein kaupungin tasokkaimmat ravintolajamajoituspalvelut. Autonomian ajan seurahuoneet saivat kiitosta myös ulkomaisilta matkailijoilta, vaikka matkailua varten niitä ei varsinaisesti rakennettukaan ennen 1890-lukua. Seurahuoneiden rakentaminen jatkui myös Suomen itsenäistyttyä; silloin niihin ei enää tarvittu suurta juhlasalia, vaan ne olivat etupäässä hotelleja. (Ringbom 1988; ks. myös Hirn 2007, 16–21; Soini 1963 niteet 1–2.)

Niin Kaivopuiston kylpyläyhtiön toiminta kuin 1800-luvun seurahuoneetkin osoittavat, että matkakohteen ja toimipaikkojen perustamisessa oli mahdollista saavuttaa korkea taso ja

taloudellinen kannattavuus satsaamalla parhaaseen mahdolliseen laatuun arkkitehtuurin, sisustuksen ja palveluiden osalta – kylpylän kohdalla myös ympäröivää puistoaluetta sekä kuljetuksia koskien. Esimerkiksi seurahuoneiden harjoittama hotellitoiminnan ja paikkakunnan asukkaiden ajanviettotarpeiden yhdistäminen näyttää olleen toimiva ratkaisu, sillä yritysten kannattavuus ei ollut pelkästään matkailun varassa.

Matkailureittejä ja -kohteita perustetaan ympäri Suomea

Vuosina 1888–1890 ilmestyi neljänä vihkona Suomen Matkailijayhdistyksen kustantama *Matkasuuntia Suomessa*, jossa oli valmiiksi suunniteltuja matkailureittejä ympäri suuriruhtinaskuntaa. Yksittäisistä nähtävyyksistä suurin painoarvo matkaoppaassa annettiin keskiaikaisille linnoille, Monrepos'n puistolle sekä tunnetuiksi tulille luontomaisemakohteille. (Suomen Matkailijayhdistys 1888–1890.)

Vuonna 1889 ilmestyneessä Matkailijayhdistyksen matkaoppaassa *Helsinki ympäristöineen* selostettiin puolestaan monipuolisten tietojen ja vinkkien ohella kaikki pääkaupungin näkemisen arvoiset kohteet, etenkin julkiset rakennukset. Päänähtävyyksiksi nostettiin uusi Ateneum-rakennus taidekokoelmineen sekä Kaivopuisto merelle avautuvine näköaloineen. Matkailijoita kannustettiin lähtemään myös moniin lähistön luontokohteisiin, etenkin kuniiseen saaristoon. Yhtenä ajanviettopaikkana kehuttiin Helsingin anniskeluyhtiön voittovaroillaan vastikään perustamaa suosittua Korkeasaaren puistoa, jossa oli ravintola, tanssilava ja mahdollisuus nauttia piknikkiä luonnon helmassa. Höyrylaivat kulkivat sinne puolen tunnin välein. Oppaassa mainittiin myös anniskeluyhtiön vastaanlaisesta puistohankkeesta Seurasaaren. (Suomen Matkailijayhdistys 1889.) Matkaoppaan ilmestymisvuonna 1889 Korkeasaaren perustettiin myös eläintarha ja Seurasaaren valmistuivat ensimmäiset rakennukset. Hyväntekeväisyyteen tähdännyt anniskeluyhtiö suuntasi nämä lähisaariin rakentamansa kansanpuistot kaupungin kasvavalle työväestölle. Suunnittelijoiksi se pestasi helsinkiläisiä arkkitehteja. (Knapas 1980.)

Suomessa ei ollut juurikaan eurooppalaisittain merkittäviä, historiallisia kulttuuriympäristöjä, etupäässä vain muutama keskiaikainen linna tai niiden raunio. Keskiaikaisia kirkkoja ei vielä 1800-luvulla pidetty erityisen kiinnostavina – lukuun ottamatta Turun tuomiokirkkoa – ja osa niistä oli hylätty tyhjilleen. Sen sijaan tarjolla oli lukuisia luontomatkakohteita. Innostus niitä kohtaan kasvoi matkaoppaiden ja matkakertomusten myötä.

Vapaa-ajan huvimatkaileu oli autonomian ajan Suomessa vain joidenkin varakkaimpien kansalaisten harrastus. Romantiikan ajan hengessä oltiin kiinnostuneita etenkin koskemattomasta luonnosta sen erilaisine ilmentymineen. Keskeinen osa matkailua oli luonnonmaisemien ihailu näkötorneista ja puistojen katselu huvimajoista ilman erityisiä liikunnallisia ponnisteluita. Ensimmäinen näköalapaviljonki rakennettiin Venäjän keisarin ja Suomen suuriruhtinaan Aleksanteri I:n vierailua varten Kangasalan harjulle 1819. Käyntiä varten raivattiin näkymien tieltä metsää ja tehtiin portaat. Paikka sai nimen Keisarinharju. Tampereen Pyynikinharjua puolestaan alettiin suojella 1830-luvulla: vuonna 1844 sinne rakennettiin paviljonki ja seuraavalla vuosikymmenellä puustoa raivattiin, jolloin harjusta tuli tunnettu näköalapaikka. Vastaavia luontomatkakohteita perustettiin muuallekin. Kuopion Puijolle pystytettiin 1850-luvun lopulla näkötorni, ja vuosisadan lopulta lähtien niitä rakennettiin niin kaupunkien kukkuloille ja vaaroille kuin maaseudun luontokohteisiin. Edellä mainittujen lisäksi suuriruhtinaskunnan suosittuja matkailunähtävyyksiä olivat muun muassa Imatrankoski, Aavasaksa, Olavinlinna ja Koli. (Hirn 1987, 9, 37–140; Markkanen 1987, 148–204, 245–251.) Monet luonnonmaisemat ja muut nähtävyydet olivat tulleet tunnetuiksi matkakirjallisuudesta, runoudesta ja kuvataiteesta, myöhemmin myös valokuvista. Matkakohteita ja -reittejä oli alkanut viitoittaa etenkin vuosina 1845–1852 ilmestynyt Zacharias Topeliuksen kuvateos *Finland framstäldt i teckningar*. (Hirn 1978; 1987; Häyrynen 2005; Paaskoski 2005, 64–111; Hautajärvi 2014, 61–67, 88–90.)

Imatrasta kehitetään luontomatkakohde

Kun keisarinna Katariina II matkasi hoviseurueensa kanssa heinäkuussa 1772 ihailemaan Imatrankoskea, rakennettiin vierailua varten kaksi huvimajaa ja niitä yhdistämään laudoitettu ja kaitein varustettu kävelytie. Kiinnostus kosken mahtavuutta kohtaan kasvoi, kun sitä kuvailtiin useissa matkakertomuksissa. Vuonna 1822 alueen maaherra kielsi metsän hakkaamisen kosken ympäriltä, sillä kaskeamisen ohella oli kaadettu suuret määrät puita heitettäväksi kuohuihin matkailijoiden huviksi. Lopulta koski rantoineen ostettiin valtiolle, ja keisari hyväksyi sen ympäristöön laaditun kruununpuiston suunnitelman vuonna 1842. Valtiovalta oli kuitenkin alkanut jo kesällä 1829 maaherran johdolla kehittää Imatrasta matkakohdetta rakentamalla kosken länsirannalle kreikkalaistyyllisen näköalapaviljongin ja itärannalle pienemmän huvimajan, pystyttämällä alueelle aitoja ja ranskankielisiä opasteita sekä aloittamalla ympäristön säännöllisen kunnossapidon. Koska läheisen kestikievarin taso oli surkea – matkailijathan olivat säätyläisiä – ryhdyttiin julkisilla varoilla puuhaamaan Imatralle majataloa. Paikallisten toteutettavaksi uskottu hanke epäonnistui kuitenkin kaikin tavoin. Valmistaa ei tullut millään, rakennustyö oli kehnoa ja vasta yli kymmenen vuoden päästä, monien tarkastuskäyntien ja uhkavaatimusten jälkeen, oli kesäkauden 1846 alkaessa saatu pystyyn mökki metsänvartijalle sekä pieni, vaatimaton majatalo, jota pian oli jo korjattava. (Hirn 1978, 12–57; Hirn 1987, 39–41, 49, 67–69, 92.)

Kun junarataosuus Viipurista Pietariin valmistui vuoden 1870 alussa, havahduttiin Suomen senaatissa Imatran matkailun kehittämistarpeisiin. Valtio etsi julkisilla kuulutuksilla yrittäjää, joka ottaisi matkailutoiminnan hoidettavakseen. Saman vuoden marraskuussa perustettiin vakavaraisten viipurilaisten liikemiesten Imatra Aktiebolag. Valtion lainoitusta apunaan käyttäen yhtiö purki majatalon ja rakensi tilalle kaksikerroksisen hotellin, johon se järjesti kansainvälisen tason palvelut. Kesällä 1871 valmistuneen, puuarkkitehtuuriltaan sveitsiläistyyllisen hotellin suunnitteli Yleisten rakennusten ylihallituksen ylitirehtööri Axel Hampus Dalström. Samanaikaisesti Imatra-yhtiö kunnosti vanhaa ja rakensi uutta



Kuva 2. Imatrankoski oli aikoinaan Suomen tärkeimpiä matkailukohteita. Sen majoitus- ja ravintolapalvelut olivat vaatimattomat, kunnes kesällä 1871 sinne avattiin kansainvälisen tason hotelli. Jyrkkälappeisine katto-pintoineen, pitkine räystäineen ja koristeellisine puuleikkauksineen se edusti Euroopassa tuolloin muodikasta sveitsiläistyylä. Karl Emil Ståhlbergin kesällä 1898 ottamassa valokuvassa näkyy hevosajoneuvoja odottamassa matkailijoita. Kuva: Historian kuvakokoelma, Museovirasto. CC BY 4.0.

maantietä sekä teetätti kaksitoista hevosvetoista diligenssivaunua ja kaksi höyryalusta. Yhtiö alkoi markkinoida Imatraa ja myydä sinne pakettimatkoja. Matkailijoita tuli etenkin Pietarista, ja heitä kuljetettiin Viipurista Imatralle päivittäin. Höyrylaiva puksutti Saimaan kanavaa pitkin Juustilan sululle, jossa vaihdettiin Rättijärvelle jatkavaan höyryalukseen. Loppumatka köröteltiin diligenssisssä. Kesällä 1871 yhtiö avasi kosken ylittävän köysiradan. Imatrasta oli saatu kehitettyä mainio matkakohde hyvillä palveluilla, mutta ongelmiakin oli: vuosikymmenestä toiseen paikalliset asukkaat häiritsivät matkailijoita kaupustelemalla ja kerjäämällä, mistä viranomaiset ja kansanvalistajat matkakohteen ja Suomen maineen

tahrautumisen pelossa yrittivät turhaan tehdä loppua. (Hirn 1978, 58–96; Hirn 1987, 111–116.)

Junaliikenne Imatralle alkoi marraskuussa 1892. Paria kuukautta myöhemmin pidettiin uuden hotellin vihkiäiset, joihin oli kutsuttu myös sanomalehtimiehiä ympäri maailmaa sekä tunnettuja suomalaisia taiteilijoita ja kirjailijoita. Markkinointitempaus kesti tyksineen huipentui puolen tunnin näytökseen, jossa kosken pyörteitä valaistiin erivärisillä valonheittimillä. Uuden puurakenteisen hotellin oli suunnitellut ylihallituksen arkkitehti Magnus Schjerfbeck. Imatra-yhtiö rakennutti sen valtion korottomalla lainalla, ja vanha hotelli siirtyi samalla valtion omistukseen. Uusi hotelli katosi kuitenkin tulen kitaan jo vuoden kuluttua, ja sama onnettomuus kohtasi keväällä 1901 vanhaa hotellia, joka oli vastikään kunnostettu. Imatralle oli kuitenkin perustettu jo pari yksityistäkin hotellia 1800-luvun lopulla. Kosken kuohujen katselun lisäksi matkailijoille oli tarjolla purjehtimista, retkeilyä, kalastusta, soutelua, tennistä ja koti- ja ulkomaisten sanomalehtien lukemista. (Hirn 1978, 97–150.)

Suomalaiset vakuutusyhtiöt olivat kieltäytyneet puurakenteisten hotellien vakuuttamisesta jo Imatran ensimmäisen hotellipalon jälkeen, joten siinäkin mielessä tuntui järkevältä tehdä uusi hotelli kivirakenteisena. Syksyllä 1903 avattiin valtion varoilla tehty, tiilestä muurattu Grand Hôtel de Cascade, jota hoiti Imatra-yhtiö. Ravintolan ohella siinä oli 72 matkustajahuonetta, jotka poikkesivat toisistaan huomattavasti tasoltaan ja hinnoittelultaan – tavoitteena oli houkutellessa erityyppisiä matkailijoita. Niin hotellin kuin palvelunkin laatu oli korkealla, asiakaskunta kansainvälistä, tarjoilijat frakeissa ja henkilökuntaa palkattu ulkomailta, lähinnä Pietarista, kuten jo ensimmäisessä hotellissa. Paheksuntaa herättikin se, että valtion varoilla rakennetussa hotellissa vain yksi henkilökunnan jäsen osasi suomea. Linnamaisen, jugendtyylisen hotellin suunnitteli arkkitehti Usko Nyström. Paikkaa alettiin kutsua Valtionhotelliksi, ja sillä nimellä se tunnetaan edelleen. (Hirn 1978, 151–174.)

Luontomatkakohteita harjuille ja vaaroille

Venäjän keisari Aleksanteri I pysähtyi tarkastusmatkallaan kesäkuussa 1803 Punkaharjulle ja kielsi siellä puiden kaatamisen ja kaskeamisen. Vuonna 1843 harjumaisema suojeltiin ostamalla maat valtiolle ja perustamalla sinne kruununpuisto. Pari vuotta myöhemmin rakennettiin Punkaharjun molempiin päihin sveitsiläistyylliset metsänvartijan talot, joista toisessa oli näkötorni ja majoitushuoneita matkailijoille. Puutalot suunnitteli intendentinkonttorin johtaja Ernst Bernhard Lohrmann, joka piirsi myös antiikin temppeleitä muistuttavan pienen puupaviljongin läheiseen Kirkkosaareen. Harjulle tehtiin kävelyteitä ja niiden varrelle aseteltiin penkkejä. Tarjoiluista matkailijoille vastasi metsänvartijan vaimo. Vuonna 1879 valmistui laajennus, jonka myötä Punkaharjulla oli valtionhotelli henkilökuntineen. Vuonna 1914 lähistöllä avattiin lisäksi tiilirakenteinen Hotelli Finlandia, jota mainostettiin Suomen ajanmukaisimpana. Kaikki huoneet oli sisustettu huolitellusti eri tavoin. Hotellin kalusteineen piirsivät arkkitehtiveljekset Valter ja Ivar Thomé. Hotelli Finlandia suunniteltiin ympäri vuoden toimivaksi ja uutta oli se, että asiakkaita houkuteltiin myös talviurheilu-, kalastus- ja metsästysmahdollisuuksilla. Matkailijoiden määrä kuitenkin romahti Punkaharjulla kuten muuallakin ensimmäisen maailmansodan sytyttyä. (Soini 1963 nide 2, 175–178; Hirn 1987, 69–72, 123–127; Paasikoski 2005, 42–43, 112–141.)

Aavasaksan vaara alkoi saada tunnettuutta, kun siellä vuonna 1736 käyneen ranskalaisen astemittausretkikunnan johtaja Pierre Louis de Maupertuis mainitsi sen näkemisen arvoisena kohteena kirjassaan *La figure de la terre*. Kun Aavasaksaa kuvailtiin toistuvasti matkakirjallisuudessa 1800-luvun alusta lähtien, sinne saapui kaukaisia maita myöten matkailijoita katsomaan keskiyön aurinkoa. Matkailijoiden määrän kasvaessa tarvittiin palveluja, ja niinpä valtio ryhtyi kehittämään Aavasaksaa matkailukohteena. Vuonna 1878 vaaran maa-alueet ostettiin paikallisilta talonpojilta, niille perustettiin kruununpuisto ja Yleisten rakennusten ylihallituksessa alettiin piirtää vaihtoehtoisia suunnitelmia matkailumajalle. Ylitirehtööri

Dalström suunnitteli runsaasti koristellun uusklassistisen, lasiseinäisen aurinkotemppelin, mutta senaatti hylkäsi suunnitelman kalliina ja epäkäytännöllisenä. Polyteknillisen koulun arkkitehtuurin opiskelijoille vuonna 1880 järjestetyn kilpailun tuloksena Aavasaksan laelle saatiin norjalaisen mallin mukaan muinaispohjoismaiseen tyyliin rakennettu hirsitalo, jonka suunnitteli Hugo Emil Saurén. Siinä oli avoveranta, suuri tupa matkailijoille, keittiö sekä huone metsänvartijalle. (Hirn 1987, 18, 116–119; Hautajärvi 2014, 88–97.) Tästä käy ilmi arkkitehtuurikilpailujen suotuisa vaikutus myös matkailun hankkeissa, sillä opiskelijapojan käytännönläheinen mutta



Kuva 3. Aavasaksa on yksi Suomen suuriruhtinaskunnan kehittämistä ja edelleen toimivista maisemamatkailukohteista. Kruununpuisto perustettiin vuonna 1878, ja viisi vuotta myöhemmin valmistui koristeellinen, muinaispohjoismaiseen tyyliin rakennettu matkailumaja. Kalusteitaan myöten säilynyt hirsipaviljonki on nykyisen Lapin maakunnan vanhin matkailurakennus. 1960-luvun valokuvassa näkötorni on vielä rakentamatta. Kuva: Pekka Kyytinen, Kansatieteen kuvakokoelma, Museovirasto. CC BY 4.0.

silti onnistuneella tavalla romanttishenkinen ehdotus päihitti vertailussa valtakunnan ykkösarkkitehdin näyttävän suunnitelman.

Kävijämäärien lisääntyessä valtio rakensi vuonna 1927 Aavasaksalle ruokailu- ja levähdyspaikaksi klassistishenkisen katoksen, joka nykyään toimii kahvilana. 1930-luvun puolivälissä tehtiin myös autotie vaaran laelle. Kauan kaivattu näkötorni Aavasaksalle saatiin vasta vuonna 1969, kun maisemien katseluun perustunut matkailu oli jo hiipumassa. (Hautajärvi 2014, 97–98.)

Kolista tuli tunnettu 1890-luvun alussa, kun karelianismin innoittamia taiteilijoita matkasi ihailemaan sen laelta avautuvia laajoja näkymiä. Pian tämän jälkeen Suomen Matkailijayhdistyksen paikallisosasto vuokrasi maata Ukko-Kolin huipun läheltä, rakennutti sinne vuonna 1896 pienen hirsirakenteisen matkailumajan ja alkoi järjestää alueelle laivaliikennettä. Kun vaaraa uhkasivat hakkuut, osti Metsähallitus Matkailijayhdistyksen aloitteesta vuonna 1907 ison osan maista ja muutti ne luonnonsuojelualueeksi kävely- ja polkuverkostoineen. Samalla Metsähallitus otti hoitaakseen Kolin ”Ylämajan”, rakensi siihen toisen kerroksen ja alkoi myöhemmin myös ylläpitää ”Alamajaa” vaaralta juurelta ostamansa torpan pihapiirissä. Vuodesta 1920 lähtien majoja hoiti Suomen Matkailijayhdistys. Kesällä 1930 avattiin valtion rakennuttama Kolin matkailumaja, jonka osana oli vanha Ylämaja. Autotie lakialueelle valmistui 1933, ja pari vuotta myöhemmin Ylämaja muutettiin ympäri vuoden toimivaksi. Kolilla alettiin kehittää talvimatkailua, rinteille tehtiin hiihtoreittejä ja helmikuussa sinne 1937 avattiin pujottelurinne. (Levämäki 1937, 22–24; Markkanen 1987, 175, 193, 245–246; Partanen 2016.)

Suomen luontomatkailun perusta luotiin, kun valtio alkoi 1800-luvun alkupuolelta lähtien vaalia ja kehittää tunnetuksi tulleita maisemakohteita muuttamalla niitä luonnonsuojelualueiksi ja järjestämällä niihin erilaisia palveluja. Monet suuriruhtinaskunnan aikaiset luontonähtävyydet – esimerkiksi Punkaharju, Aavasaksa ja Koli – ovat nykyisin arvokkaita kulttuuriympäristöjä. Hyvin markkinoituina ne voivat houkuttaa matkailijoita myös tulevaisuudessa,



Kuva 4. Kolista kehitettiin 1800-luvun lopulta lähtien luontomatkakohde kansallisromantiikan hengessä. Valtion rakennuttama uusi matkailuma- ja avasi ovensa vuonna 1930. Sen kuistilta saattoi ihailla Pieliselle avautuvaa näkymää, joka lumoa matkailijoita edelleen. Ylämaja purettiin uuden hotellin tieltä 1960-luvun lopulla. Kuva: Pietinen 1936, Historian kuvakokoelma, Museovirasto. CC BY 4.0.

sillä kauniiden maisemien ja luonnon ohella niihin liittyy myös kiinnostavaa historiaa.

Korkeatasoinen arkkitehtuuri liitettiin jo varhain osaksi Suomen luontomatkakohteiden kehittämistä. 1830-luvun alussa aloitetun Imatran majatalohankkeen kaikinpuolinen epäonnistuminen näyttää vahvistaneen rakennushallinnon ja arkkitehtien asemaa matkailun suunnittelussa, sillä siitä lähtien valtion rahoittamia matkailurakennuksia ei selvästikään lähdetty enää toteuttamaan kansanomaisin keinoin ja pelkästään paikallisen osaamisen turvin, jollaiseen oli totuttu talonpoikien rakentamissa ja ylläpitämässä maaseudun majataloissa. Punkaharjun kruununpuistoon vuonna 1845 valmistuneet, hienostunein puuleikkauksin koristellut rakennukset viitoittivat esimerkkiä ammattimaisen suunnittelun ja

rakennuttamisen matkailukohteelle tuomasta lisäarvosta. Valtion rahoittamia matkailurakennuksia alkoivat suunnitella virka-arkkitehdit ja 1800-luvun lopulta lähtien myös yksityiset arkkitehdit, kun etenkin Helsinkiin perustettiin arkkitehtitoimistoja.

Suomen matkailua edistämään perustetaan kansallinen yhdistys
Suomea käsittelevät vanhat matkakertomukset ja majatalojen vieraskirjat ovat täynnä merkintöjä niin hyvästä kuin heikkotasoisestakin majoitus- ja ravitsemustarjonnasta ja palveluista. Matkaajien moitteet kohdistuivat usein syrjäisempien seutujen majoituspaikkojen, etenkin maalaistaloissa toimineiden kestikievereiden, huonoon hoitoon, epäsiisteyteen, syöpäläisiin, kelvottomaan ruokaan tai ruoan puutteeseen, ylihinnoiteluun sekä huonokäyttöiseen ja humalaiseen majatalonpitäjään. Tyytymättömyyttä palvelutasoon ilmeni myös varhaisimmissa valtion rakennuttamisissa kohteissa. (Esim. Soini 1963; Hirn 1978; 1987; Mauranen 1999; Nenonen 1999.) Kun valtio antoi matkailurakennuksiaan yksityishenkilöiden tai yritysten hoidettaviksi, voitiin rekrytointia ja hotellin- ja ravintolanpito-oikeuksien sopimuksia tehtäessä välillä epäonnistua, jolloin paikan huono hoito ja palvelutaso vaikuttivat negatiivisesti matkakohteeseen ja sen maineeseen.

Valtiolla oli autonomian aikana taitoa perustaa ja kehittää ylimmille sosiaaliluokille suunnattuja, ainutlaatuisia luontomatkakohteita ja suunnitella niihin korkeatasoista arkkitehtuuria ja ympäristöä, mutta vaikeutena näyttää usein olleen yksittäisten palveluntarjoajien laatutason kontrolloiminen ja sääteleminen. Ratkaisu ongelmaan löytyi, kun Suomen Matkailijayhdistys ja myöhemmin myös valtionyhtiö Oy Alkoholiliike Ab ravintolayhtiöineen alkoivat hoitaa monia toimipaikkoja keskusjohtoisesti suunnitelluilla ja organisoituilla malleilla, mikä tarkoitti käytännössä hyvän palvelulaadun standardointia ja tuomista maaseutukohteisiin.

Euroopassa ryhdyttiin perustamaan matkailuharrastusta edistäviä yhdistyksiä 1800-luvun puolivälissä. Norjassa matkailijayhdistys aloitti toimintansa vuonna 1868, Ruotsissa 1885 ja Tanskassa 1888. Vuonna 1887 perustettiin Suomen Matkailijayhdistys (SMY),

joka alkoi innostaa suomalaisia matkustamaan kotimaansa tunnetuihin maisemakohteisiin isänmaanrakkauden kasvattamisen hengessä. Matkailijayhdistyksen perustajat ja keskeiset henkilöt olivat korkeasti koulutettuja, etupäässä ruotsinkielisiä miehiä. Toimintaa johdettiin Helsingistä, jossa oli yhdistyksen keskustoimisto. Yhteydet maakuntiin olivat kuitenkin vahvat, sillä ympäri maata toimi aktiivisia paikallisosastoja – vuodesta 1940 jäsenyhdistyksiä. Ensimmäiset paikallisosastot oli perustettu samaan aikaan kuin yhdistyskin. Matkailijayhdistyksellä oli myös paikallisia asiamiehiä ja tiedotustoimistoja. Vuodesta 1925 alkaen johtokunnan rinnalla toimi neuvottelukunta, johon valittiin jäsenet eri puolilta maata. Suomen Matkailijayhdistyksestä kehittyi alansa merkittävä yleishyödyllinen toimija ja kansalaisjärjestö. Vuonna 1937 sillä oli jo 21 000 jäsentä. (Levämäki 1937; Markkanen 1987.)

Suomen Matkailijayhdistys teki heti perustamisestaan lähtien monipuolista työtä matkailuolojen kehittämiseksi ja osallistui myös liikenneyhteyksien parantamiseen ja ylläpitoon. Se julkaisi matkaoppaita ja markkinoi Suomea matkailumaana paitsi oman maan kansalaisille myös ulkomailla, muun muassa osastoillaan Pariisin maailmannäyttelyiden 1889 ja 1900 Suomen paviljongeissa. Yhdistys teki myös aloitteita luonnonsuojelualueiden perustamiseksi. Sen lukuisista toimipaikoista ensimmäinen oli Raaseporin linnan raunioiden viereen 1893 rakennettu pieni puurakennus, joka toimii edelleen kahvilana. Matkailijayhdistys oli tärkeässä roolissa myös Kolin matkailun kehittämisessä sen alkuvaiheista lähtien. Lisäksi se kunnosti vuonna 1912 Vaalasta ostamansa Uutelan tilan matkailumajaksi sekä avasi Suursaassa ravintolan 1922 ja Vaalassa koskenematkailijoita varten ostetun hotellin 1926. (Levämäki 1937; Soini 1963 nide 2, 178–180; Markkanen 1987.) Tämän jälkeen Matkailijayhdistyksen toiminta keskittyi Lappiin, vaikka se perusti myös muualle Suomeen useita uusia toimipaikkoja ja laajensi entisiä.

Suomen Matkailijayhdistyksestä tytäryhtiöineen kasvoi vuosikymmenten myötä valtakunnallinen, suuri ja vaikutusvaltainen matkailun keskusjärjestö, jonka laajaan organisaatioon kuului parhaimmillaan isoja hotelli- ja ravintolaketjuja sekä leirintäalueiden

verkosto. Vuoden 1965 organisaatiouudistuksessa yhdistys nimettiin Suomen Matkailuliitoksi. (Levämäki 1937; Soini 1963 nide 2, 179, 218–226, 264–267; Markkanen 1987; Hautajärvi 2014.) Perinteikkään ja merkittävän matkailujärjestön tarina päättyi vuonna 2001 konkurssiin (Hautajärvi 2014, 195). Yli sata vuotta toiminut Matkailuliitto täytti kuitenkin hyvin alkuperäisen tehtävänsä Suomen matkailuolujen kehittämistä.

Itsenäisen Suomen kansallinen matkailuprojekti

Matkailun kehittäminen liittyi Suomessa 1800-luvulta lähtien osaltaan itsenäisyystaisteluun. Maan itsenäistyttyä matkailu alettiin mieltää entistä tärkeämmäksi osaksi kansakunnan ja sen identiteetin rakentamista, ja kotimaanmatkailulla ajateltiin myös kasvatettavan maanpuolustushenkeä. Suomen Matkailijayhdistys sai keskeisen roolin nuoren tasavallan matkailun suunnittelussa, toteuttamisessa, kehittämisessä ja markkinoinnissa valtion tukiessa työtä ja osallistuessa siihen. Matkailijayhdistys käytännössä loi Suomen matkailupolitiikan ja suunnitteli ja rakensi matkailua yhdessä valtion kanssa. Se rakennutti matkailumajoja etenkin etäisiin matkakohteisiin, jonne yksityisiä yrittäjiä ei saatu perustamaan matkailupalveluja. Suomen matkailun rakentaminen oli suunnitelmallinen ja pitkäjänteinen projekti, jossa houkuteltiin sekä oman maan kansalaisia että ulkomaalaisia matkustamaan Suomen kulttuuri- ja luontokohteisiin. (Markkanen 1987; Hautajärvi 2014, 98–253, 351–357.)

Suomen Matkailijayhdistyksen kunnianhimoisia tavoitteita ja innokasta aloitteellisuutta kuvaa hyvin sen vuonna 1927 julkaisema ”lentokirjanen” *Miksi ja miten Suomesta olisi kehitettävä matkailumaa*. Teksti oli pamflettimaista, ja sen kirjoittajaksi oli merkitty yhdistyksen johtokunta. Kohteena oli ensisijaisesti valtiovalta, jota vaadittiin rahoittajaksi. Suomen liikenneoloja pidettiin kirjassessa ”mukiinmenevinä” ja kehittyvinä, mutta majoitustarjontaa kokonaisuudessaan – muutamaa isoimpien kaupunkien hotellia lukuun ottamatta – tasoltaan niin kurjana ja määrältään riittämättömänä,

että se muodosti kirjoittajien mukaan umpikujan matkailun kehitykselle. Siksi Suomea ei voitu edes markkinoida ulkomailla matkailumaana, vaikka kiinnostus olisi ollut kasvamassa. Niidenkin suomalaisten, joilla oli mahdollisuus matkustaa omassa maassaan, kerrottiin menevän mieluummin ulkomaille voidakseen nauttia kunnan mukavuuksista. Kirjasessa lueteltiin ulkomaisia esimerkkejä matkailun kehittämisestä, valtion tuesta, markkinoinnista ja kansantaloudellisesta merkityksestä. Ensimmäinen maailmansota oli sen mukaan lamauttanut koko Euroopan matkailun, mutta muut maat satsasivat siihen nyt täyttä päätä. ”Turistiteollisuus” toisi myös Suomen valtiolle monenlaisia mutta etenkin taloudellisia hyötyjä muun muassa liikennevälineiden lipputuloina, jos valtio ensin vain tukisi matkailun kehittämistä. ”Muukalaisten vierailujen merkitystä propagandatyössä maan tunnetuksi tekemiseksi” pidettiin myös tärkeänä uudelle valtiolle. Kyse oli nuoren tasavallan suvereniteetin vahvistamisesta. (Suomen Matkailijayhdistys 1927.)

Matkailijayhdistyksen kirjanen sisälsi Suomen matkailun kehittämisen kokonaissuunnitelman ja ehdotuksen surkeaksi kuvatun matkailumajoituksen nostamiseksi edes vähimmäistasolle. Karttaan oli piirretty maan suosituimmat matkailureitit. Niistä tulevaisuuden kannalta tärkeimpänä pidettiin Petsamoon rakenteilla ollutta, tuolloin vielä keskeneräistä maantietä. Matkailijat haluttiin saada viipymään Suomessa, sillä ”[j]otta valtio saisi suurimman mahdollisen hyödyn matkailijoista, on nämä luonnollisesti saatava tekemään mahdollisimman pitkiä matkoja.” Karttaan oli reittien varsille merkitty paikat uusille, tarvittaville hotelleille sekä nykyisten laajennuksille. Talousarvion ja pohjapiirustusten kera Matkailijayhdistyksen kirjasessa kerrottiin millaista majoitusta tulisi rakentaa:

“Mannermaan loistohotelleja ei meillä kaivata. Meidän hotelliemme tulee olla tarkoituksenmukaisesti rakennettuja sekä yksinkertaisesti ja aistikkaasti sisustettuja. Niissä tulee olla kyllin monta makuuhuonetta, suuri, kodikkaasti sisustettu halli tai seurusteluhuone, käytännöllisesti suunnitellut talous-, keittiö- ja tarjoiluosastot. Ainoana ’ylellisyytenä’ olkoot mukavat vuoteet, runsas vedensaanti, mieluummin juokseva kylmä ja lämmin vesi, kylpyhuoneet ja W. C.

Näitä hotelleja ei ole vuokrattava liikkeenharjoittajille, jotka kiskovat mahdollisimman suuren voiton itselleen. Pääasia on, että hoito on ensiluokkainen ja kelpaa malliksi yksityishotelleille, joiden piankin täytyisi kohottaa tasoaan. Yleisö oppisi tietämään, mitä sillä on oikeus vaatia yksinkertaiselta, mutta hyvin hoidetulta hotellilta eikä enää tyytyisi mihin tahansa niinkuin nykyään.” (Suomen Matkailijyhdistys 1927, 14–15.)

Miksi ja miten Suomesta olisi kehitettävä matkailumaa oli reipas-henkinen manifesti, jonka innostamana Matkailijyhdistys alkoi selvästikin lähestyä kehittelemiään tavoitteita. Kirjasessa ehdotetulla tavalla alettiin pian suunnitella ja rakentaa hotelleja ja matkailumajoja ympäri maata tuntuvalta valtion rahoituksella.

Suuntana Lappi ja Petsamo

Pian Suomen itsenäistyttyä alettiin matkailupolitiikkaa suunnata erityisesti Lappiin, jossa siihen asti oli vierailut vain satunnaisia matkailijoita. Lapin matkailu alkoi Petsamon alueen Suomeen liittämisen ja Jäämerentien rakentamisen myötä 1920-luvulla. Lapista ja Petsamosta kehitettiin tärkeä matkailualue ja keskeinen osa ulkomaille suunnattua matkailumainontaa ja Suomi-kuvaa. (Markkanen 1987, 218–234; Hirvelä 1999; Hautajärvi 2014.)

Lappiin ja Petsamoon keskitettiin suurimmalta osin sekä Suomen Matkailijyhdistyksen toiminta että iso osa valtion matkailurakentamisesta. Aluksi, vuodesta 1924 lähtien, Matkailijyhdistys kunnosti käyttöönsä Ivalo–Petsamo-maantien varrella sijaitsevia majataloja. Ne olivat arkkitehti Thure Hellströmin Tie- ja vesirakennusten ylihallituksessa suunnittelemissa ja valtion vuonna 1917 rakentamia. Hirsirakenteiset tyyppimajatalot piharakennuksineen muistuttivat maalaistaloja, ja ne sisustettiin talonpoikaishenkisesti. (Hautajärvi 2014, 99, 103–110, 351–352.)

Valtio rakensi uusia matkailumajoja sitä mukaa kun Jäämerentie valmistui. Yläluostarilla maja avattiin 1928 ja tien päätepisteessä Petsamovuonon rannalla Liinahamarissa 1932. Thure Hellström suunnitteli matkailumajat pohjoismaisen klassismin hengessä. Samaa tyyliä mukailivat myös kesällä 1930 valmistunut, Väinö Vähäkallion suunnittelema Ivalon matkailumaja sekä seuraavana kesänä

avattu, arkkitehti Waldemar Wileniuksen Yleisten rakennusten ylihallituksessa piirtämä Kolttakönkään matkailumaja. Molemmissa punamullatuissa puurakennuksissa, kuten myös Vähäkallion suunnittelemassa ja valtion rakennuttamassa Kolin matkailumajassa, tavoiteltiin kansallisromanttista, talonpoikaista henkeä. Kaikkien edellä mainittujen matkailumajojen toimintaa ylläpiti Matkailijayhdistys. (Hautajärvi 2014, 110–118, 124–127, 181–182.)

Merkittävä osa sekä valtion että Suomen Matkailijayhdistyksen matkailurakentamisesta ja -toiminnasta keskitettiin Lapin lääneihin etenkin 1930-luvulla ja vielä kahdella seuraavallakin vuosikymmenellä. 1930-luvun alussa, kun valtio oli ryhtynyt tukemaan Matkailijayhdistyksen toimintaa taloudellisesti, sijaitsi Matkailijayhdistyksen yhdestätoista toimipaikasta peräti kahdeksan Lapissa, Ivalon ja Petsamon välisen uuden Jäämerentien varrella. Valtio rakensi Petsamon reitin varteen ja muualle Lappiin lukuisia matkailurakennuksia ja vuokrasi ne Matkailijayhdistykselle. Vuosina 1936–1937 yhdistys toteutti Lapissa laajan rakennus- ja kunnostusohjelman valtion taakamalla obligaatiolainalla. Vuonna 1939 valtio ryhtyi – seuraavaksi kesäksi suunniteltuja Helsingin olympiakisoja silmällä pitäen – useiden Lapin matkailurakennusten uudisrakentamis- ja laajennustöihin, jotta Suomeen saapuville matkailijoille saataisiin hyvätasoista majoitusta. 1930-luvun jälkipuolisko oli taloudellista nousuaikaa, mikä heijastui vauhdikkaana kasvuna Suomen matkailutoiminnassa ja -rakentamisessa. (Hautajärvi 2014, 99, 191–198, 352.)

Matkailua luodaan maisemilla ja arkkitehtuurilla 1920–1960-luvuilla
Hotelli Pohjanhovin avaaminen Rovaniemellä elokuussa 1936 oli merkkitapaus niin Suomen matkailussa, hotelli- ja ravintolatoiminnassa kuin arkkitehtuurissakin. Kemijoen rantapuistossa sijainneen hotellin suunnittelivat arkkitehdit Pauli ja Märta Blomstedt. Vaikuttava arkkitehtuuri, hienostunut sisustus ja monet tekniset uutuudet tekivät Pohjanhovista tunnetun ja hohdokkaan hotellin sekä yhden suomalaisen funktionalismin merkittävimmistä kokonaistaideteoksista. Pohjanhovi sai osakseen ihailua, ja siitä tuli malli uudentyyppiselle ja -tyyliselle hotellille – jopa nähtävyys itsessään. Uutta

oli myös se, että hotellin päärakennuttaja oli Oy Alkoholiliike Ab, jonka valtio oli perustanut alkoholimonopolikseen kieltolain lakauttamisen myötä 1932. Ruotsin valtion alkoholiyhtiön esimerkiksi seuraten Alkoholiliike oli avannut jo syksyllä 1933 Helsingissä Blomstedtien suunnitteleman Ravintola Alkon kiinnostuen pian myös hotelleista. Pohjanhovi olikin uudenlainen luokkayhteiskunnan luomus: paraatipuolella oli hotellin ja sen näyttävän eteishallin yhteydessä korkeatasoinen ensimmäisen luokan ravintola, jonka anniskelualueisiin kuului aulatilojen lisäksi Kemijoelle avautuva terassi sekä suuri kattoterassi. Saman rakennuksen toisella puolella oli ilmeeltään karu, tarjoiluvälikoimaltaan suppeampi ja tiukasti valvottu kansanravintola – ilman terassia – ja Alkoholiliikkeen myymälä. Kahta eritasoista ravintolaa yhdisti valoisa ja moderni suurkeittiö, ja tämä käytännöllinen ratkaisu alkoi yleistyä Suomessa. Matkailijayhdistys hoiti Pohjanhovin toimintaa, mutta alkuvaiheessa sen omistusosuus kiinteistöyhtiössä oli vain viisi prosenttia. (Hautajärvi 2014, 135–155.)

Pohjanhovia lukuun ottamatta Suomen Matkailijayhdistys ei suunnannut tarmoaan kaupunkeihin eikä kauppaloihin, vaikka olikin arvostellut niissä sijaitsevien vähäisten hotellien ja matkustajakotien vaatimatonta tasoa. Sen sijaan se perusti toimipaikkansa maaseudulle ja miltei asumattomille alueille, joissa ei vielä ollut matkailupalveluja. Matkailijayhdistys perusti ja loi matkailukohteita muun muassa uusiin kansallispuistoihin ja muihin tärkeisiin luonnonmaisemakohteisiin, jotka olivat yleensä saaneet mainetta tunnettujen ulkomaisten tai suomalaisten pioneerimatkaajien vierailujen myötä. (Hautajärvi 2014.)

Maaliskuussa 1938 avattiin Pallastunturin hotelli keskelle vasta perustettua kansallispuistoa. Rakennuttajana oli Matkailijayhdistys ja suunnitelmat laadittiin Väinö Vähäkallion arkkitehtitoimistossa. Pallastunturin hotelli oli ensimmäinen hiihtourheilua varten tehty matkailurakennus, ja siitä tuli lyhyeksi aikaa muotitietoisten ja varakkaiden lomanviettopaikka. Valkoiseksi rapattuna kivirakennuksena se noudatti ajan kansainvälistä, funktionalistista arkkitehtuurityyliä, kuten myös Kolttakönkälle 1939 avattu hotelli ja



**Kuva 5. Rovaniemelle syksyllä 1936 avattu Hotelli Pohjanhovi oli funktionalistisen arkkitehtuurin mestariteos, joka sai legendaarisen maineen. Korkean eteishallin suurten ikkunoiden läpi avautui näkymä rantapuis-
toon, Ounaskoskelle ja Ounasvaaralle. Pohjanhovi tuhottiin sodassa, kun-
ten useimmat muutkin Lapin läänin matkailurakennukset. Kuva: Otso
Pietinen 1939, Historian kuvakokoelma, Museovirasto. CC BY 4.0.**



Kuva 6. Pallas-Ounastunturin kansallispuisto oli yksi monista vuonna 1938 perustetuista luonnonsuojelualueista. Puiston keskelle avattiin saman vuoden keväällä Pallastunturin hotelli, jossa oli tarjolla eritasoista majoitusta Artekin sisustamista korkeatasoisista sviiteistä yhteismajoitushuoneisiin. Pallakselle saapui matkailijoita hiihtämään ja retkeilemään. Vuonna 1934 oli tuntureiden halki viitoitettu vaelluspolku ja pystytetty sen varrelle uusia autiotupia. Kuva: Otso Pietinen 1938, Historian kuvakokoelma, Museovirasto. CC BY 4.0.

seuraavana vuonna valmistunut Ivalon vanhan majan laajennus, joiden suunnittelusta ja rakennuttamisesta vastasi Rakennushallitus. Kesällä 1937 avattiin myös Matkailijayhdistyksen rakennuttama, Vähäkallion toimistossa suunniteltu funkistyylinen Suursaaren kasino, jossa oli tanssiravintola ja majoitushuoneita. (Hautajärvi 2014.)

Kaikki edellä mainitut funkishotellit olivat seudullaan modernia edelläkävijäarkkitehtuuria ja tyyliään niin kansainvälisiä, että ne olisivat voineet sijaita missä tahansa. Ne olivat luokkayhteiskunnan luomuksia, varakkaamman väestönosan lomanviettopaikkoja sen lyhyen aikaa, jonka ne ehtivät toimia ennen tuhoutumistaan sotavuosina. Yläluokkainen paikka oli myös Alkon rakennuttama Hotelli Aulanko, joka valmistui vuoden 1938 lopulla Karlbergin kartanon puistoon suurelle luontoalueelle Hämeenlinnaan. Arkkitehdit Märta Blomstedt ja Matti Lampén suunnittelivat hotellin ja sen hienostuneet sisustukset Pohjanhoviin kehitettyjen ratkaisujen pohjalta. Edellä mainitut matkailuhotellit sijoitettiin luontoalueille tai niiden viereen, mutta iso osa Suomen funkistyyllisistä hotelleista ja ravintoloista rakennettiin 1930-luvulla kaupunkien ja kauppaloitten keskustoihin. (Hautajärvi 2014.)

Funkishotellien vastakohtana versoi 1930-luvun lopun matkailurakentamisessa myös tyystin toisenlainen tyyli: kansallisromanttinen ja maanläheinen regionalismi. Niin Inarin matkailumaja kuin Kilpisjärven, Ounastunturin ja Petsamon Lohilinnan retkeilymajatkin olivat punamullattuja, vuoraamattomia ja koristeellisia hirsitaloja, jotka kansanomaisella ja juurevalla tavalla henkivät perinteistä talonpoikaista rakentamistapaa. Tolvajärven matkailumaja koristeltiin karelianistisin aihein, sillä se rakennettiin Laatokan Karjalaan. Nämä Matkailijayhdistyksen rakennuttamat toimipaikat suunnitteli Aulis Hämäläinen Vähäkallion arkkitehtitoimistossa, ja Tolvajärven majan hän piirsi omana työnään. (Hautajärvi 2014.)

Kansallisromantiikka näkyi myös muutamissa arkkitehti Jouko Ylihannun 1940- ja 1950-luvuilla suunnittelemissa hotelleissa, joita rakennettiin Lappiin korvaamaan sodassa tuhoutuneita matkailurakennuksia. Maaliskuussa 1948 avattu Pallastunturin uusi hotelli aistikkaine sisustuksineen sai osakseen kansainvälistä ihailua. Talonpoikais- ja saamelaiskulttuuriin viitannut hirsirakennus karelianistisine vivahteineen ja koristeellisine yksityiskohtineen oli sitä edeltäneen funkishotellin vastakohta. Pula-ajasta huolimatta sen sisustus suunniteltiin ja toteutettiin parhaalla saatavilla olevalla ammattitaidolla mukaan lukien yksilölliset huonekalut, valaisimet ja

tekstiilit. Kansallisromanttisia piirteitä oli myös jyrkevässä Ounasvaaran majassa Rovaniemellä. (Hautajärvi 2014.)

Koska Petsamo menetettiin sodassa Neuvostoliitolle, alettiin Kilpisjärveä kehittää ja markkinoida sitä korvaavana, Jäämeren lähisellä sijaitsevana ja suurtuntureiden ympäröimänä matkakohteena. Valkoisena tunturimaisemassa hohtavassa Kilpisjärven hotellissa funktionalismin piirteet yhdistyivät luonnonmateriaaleihin ja koristeellisiin yksityiskohtiin. Edullisempaa majoitusta tarjosi Saanan juurella sijainnut retkeilykeskus pienine puurakennuksineen. Myös nämä matkailurakennukset suunnitteli Jouko Ylihannu, joka toimi Matkailijayhdistyksen arkkitehtina vuosina 1945–1954. Lisäksi hän piirsi pohjoiseen yksityisesti muun muassa valtion rakennuttamia hotelleja ja yhteisöjen majoja. Ylihannu jatkoi työtään 1970-luvulle asti suunnitellen monia hotelleja ja ravintoloita myös



Kuva 7. Pallastunturin uusi hotelli poikkesi talonpoikaishenkisellä hirsiarkkitehtuurillaan edeltäjästään, Lapin sodassa räjäytetystä funkis-hotellista. Rakennuspaikkakin vaihdettiin alas puurajalle. Kansallispuiston keskelle rakentaminen oli aikoinaan toimiva ratkaisu, mutta hotellin päädyttyä 1990-luvulla yksityisomistukseen alettiin tontille vaatia suuria lisärakennusoikeuksia, ja rakennuksen on annettu rapistua. Kuva: Jorma Harju 1950-luku, Historian kuvakokoelma, Museovirasto. CC BY 4.0.

muualle Suomeen. Suunniteltavaa riitti, sillä suurin osa Lapin läänin rakennuskannasta ja infrastruktuurista tuhoutui sotavuosien 1939–1945 aikana – myös matkailurakennukset hotelleista autiotuupiin. Matkailuinfrastruktuurin jälleenrakennus kesti Lapin läänissä 1960-luvun alkuun asti, minkä jälkeen matkailuelinkeino alkoi kasvaa nopeasti koko Suomessa. (Hautajärvi 2014.)

Viimeistellyillä sisustuksilla ja kotimaisella huonekalu-, valaisin- ja tekstiilimuotoilulla oli tärkeä merkitys Lapin matkailurakennuksissa 1960-luvulle asti, ja saman ilmiön voi havaita myös muun Suomen osalta. Tiloja sisustettiin tunnettujen muotoilijoiden sarjavalmisteisilla kalusteilla ja valaisimilla. Lisäksi monissa kohteissa sisustusarkkitehdit piirsivät tärkeimpiin tiloihin yksilöllisiä huonekaluja, ja myös valaisimia ja joskus jopa verhojankaita suunniteltiin yksilöllisesti. Auloista, seurusteluhuoneista ja ruokasaleista tehtiin edustavimpia tiloja, ja myös joitakin tilavampia ja yöpymishinnaltaan kalliimpia majoitushuoneita sisustettiin tavallista laadukkaammin. Kalusteiden lisäksi voitiin tilata kokonaisia sisustussuunnitelmia suoraan kalustevalmistajilta. Esimerkiksi Artek Oy Ab suunnitteli ja toteutti 1930-luvulla Aino Aallon johdolla osan Pallastunturin ja Kolttakönkään hotellien sekä Inarin matkailumajan interiööreistä. (Hautajärvi 2014.)

Matkailuarkkitehtuuri sisustuksineen oli Lapin läänissä 1960-luvun alkupuolelle asti ammattimaisesti suunniteltua ja huoliteltua. Laatuajattelu ulottui usein koko toimintaan, olipa kyseessä ensimmäisen luokan ravintola, kansanravintola, kahvila, tasokas hotelli tai puitteiltaan vaatimaton retkeilymaja. Matkailurakennukset ja niiden interiöörit olivat usein korkeatasoisia, parhaimmillaan suorastaan kokonaistaideteoksia. Niistä saattoi tulla nähtävyyksiä itsessään. Luontomatkakohteissa rakennukset sijoitettiin yleensä taitavasti maisemaan, jotta tiloista avautui vaikuttavia näkymiä. (Hautajärvi 2014.)

Lomalle Lappiin matkustaminen pysyi melko vähäisenä 1960-luvun alkuun asti. Siksi matkailua ei suunniteltu eikä suunnattu voitontavoittelun logiikalla suurille joukoille, vaan pikemminkin niille melko harvoille, joilla oli aikaa ja varaa matkailla.

Asiakaspaikkamääriltään pienet ja arkkitehtuuriltaan ja sisustuksiltaan viimeistellyt matkailumajat, hotellit ja ravintolat olivat osa ilmiötä: ylempien sosiaaliluokkien suunnittelemaa, rakennuttamaa ja johtamaa palvelua pääosin ylemmille sosiaaliluokille. Tarjontaan kuului kuitenkin usein erihintaisia vaihtoehtoja. Joissakin hotelleissa saattoi ensimmäisen luokan ravintolan lisäksi olla edullisempi kahvila, ja muutamien korkeatasoisempien sviittien ja majoitushuoneiden lisäksi tarjolla oli tavallisia huoneita ja usein myös kellarissa tai piharakennuksessa sijainneita yhteismajoitushuoneita. Luontoretkeilyn kasvattaessa suosiotaan 1930-luvulta lähtien perustettiin myös mukavuuksiltaan vaatimattomia ja hinnoittelultaan edullisia retkeilymajoja sekä ensimmäisiä leirintäalueita. (Hautajärvi 2014.)

Suomen Matkailijayhdistys ja valtio rakentavat matkailua 1920–1960-luvuilla

Suomen matkailua suunniteltiin, hallinnoitiin ja koordinoitiin 1960-luvulle asti ja vielä sen jälkeenkin monilta osin keskusjohtoisesti, etupäässä Helsingissä. Siellä sijaitsivat alan tärkeimmät toimielimet, kuten Suomen Matkailijayhdistys tytäryhtiöineen, ministeriöt ja muut valtion virastot, valtionyhtiöiden ja liikennelaitosten pääkonttorit sekä osuusliikkeiden pääkonttorit. Kaikilla kyseisillä toimijoilla oli myös omat verkostonsa maakunnissa. Matkailuasioita edistettiin ja hallinnoitiin keskeisten virkamiesten, päättäjien ja matkailu-, majoitus- ja ravintola-alan johtohenkilöiden kesken. Kehitystyössä ja suunnittelussa yhdistettiin useiden alojen asiantuntemusta. Esimerkkiä otettiin jatkuvasti ulkomailta, etenkin Ruotsin ja Norjan matkailijayhdistyksiltä mutta myös muualta maailmasta. (Hautajärvi 2014.)

Suomen Matkailijayhdistyksen johtomiehet olivat hyvin verkostoituneita. Esimerkiksi yhdistyksen puheenjohtajana 1923–1946 toiminut professori Jalmar Castrén työskenteli miltei samoina vuosina 1922–1942 myös Rautatiehallituksen pääjohtajana. Yleisten rakennusten ylihallituksen vuosien 1922–1936 ylijohtaja, arkkitehti Yrjö Sadeniemi, oli puolestaan vuodesta 1925 Matkailijayhdistyksen johtokunnan jäsen ja vuodesta 1928 puheenjohtaja valtioneuvoston

asettamassa komiteassa, joka johti uusien matkailurakennusten suunnittelua ja rakentamista. Komiteaan kuului myös yhdistyksen vuosien 1921–1940 pääsihteeri C. Wolter Stenbäck, joka oli aiemmin tutustunut hotellialaan ulkomailla. Samassa komiteassa istui lisäksi arkkitehti Väinö Vähäkallio, joka oli 1920-luvun lopulta lähtien ensimmäinen Matkailijayhdistyksen palkkaama arkkitehti ja vuodesta 1932 myös johtokunnan jäsen. Hänet valittiin vuonna 1936 Sadeniemen seuraajaksi – Yleisten rakennusten ylihallituksen nimeksi tuli tuolloin Rakennushallitus – ja Vähäkallio jatkoi viraston pääjohtajana vuoteen 1943 asti johtaen edeltäjänsä tapaan myös matkailurakennusten suunnittelua. (Hautajärvi 2014, 100.)

Edellä mainitut miehet samanaikaisine virkoineen, toimineen ja luottamustehtävineen ovat vain yksittäisiä, kuvaavia esimerkkejä. Mukana oli eri aikoina lukuisia muitakin keskeisissä asemissa olleita henkilöitä, muun muassa metsähallinnon virkamiehiä ja poliitikkoja. Suomen matkailua koskevia suunnitelmia ja päätöksiä valmisteli ja teki kulloinkin suhteellisen pieni helsinkiläismiesten keskinäinen piiri. Vaikkei toiminta nykynäkökulmasta ollut vailla esteellisyyksiä, se oli ripeää ja edistyksellistä ja tuotti hyviä ja yleishyödyllisiä tuloksia. Yhteistyössä auttoi taatusti se, että monet työhön osallistuneista miehistä tunsivat toisensa ja tulivat samantyyppisistä kulttuurillisista ja koulutuksellisista lähtökohdista. Monet Suomen matkailun suurista ja pienistäkin päätöksistä ja linjanvedoista tehtiin siis Helsingissä, josta myös pestattiin parhaat ammattilaiset matkailurakennusten ja niiden sisustusten suunnitteluun. Esimerkiksi koulutettuja suunnittelijoita, kuten arkkitehteja, sisustusarkkitehteja ja muotoilijoita, ei ollut juurikaan Etelä-Suomen suurimpien kaupunkien ulkopuolella, ja myös monesta muusta erikoisosaamisesta oli maakunnissa puutetta. (Hautajärvi 2014, 42, 100.)

Väinö Vähäkallion toimiessa Suomen Matkailijayhdistyksen arkkitehtina tehtiin suunnittelutyötä hänen arkkitehtitoimistonsaan Helsingissä. Alkuvaiheessa hän suunnitteli itse, mutta vuosina 1934–1936 käytännön vastuu oli hänen avustajallaan arkkitehti Aulis E. Hämäläisellä. Vuosina 1936–1945 myös Hämäläinen itse toimi Matkailijayhdistyksen arkkitehtina ja rakennustöiden johtajana,

mutta ehti suunnitella vain osan yhdistyksen toimipaikoista. Matkailijayhdistyksen – ja samalla myös sen tytäryhtiön Matkaravinto Oy:n – viimeisenä arkkitehtina työskenteli Jouko Ylihannu vuoteen 1954 asti. (Hautajärvi 2014, 100, 174, 195–196.)

Valtion ja Matkailijayhdistyksen yhteistyö oli toimivaa 1960-luvun alkuun asti. Yhdistys sai toistuvaa apua ja taloudellista tukea valtiolta. Matkailijayhdistyksen oman suunnittelutoiminnan ohella myös Rakennushallituksen arkkitehdit piirsivät monia matkailurakennuksia, kuten he olivat tehneet jo 1800-luvulla. Suunnittelutyön huolellisesta laadusta kertoo osaltaan sekin, että rakennushallinnon pääjohtajat kirjoittivat hyväksymismerkintänsä pienten piharakennustenkin piirustuksiin. Rakennushallituksessa laadittiin valtion rakennuttamien tai rahoittamien matkailurakennusten ja -alueiden sekä laajennusten ja korjausten suunnitelmia aina 1980-luvulle asti, joskin aktiivisin vaihe hiipui 1960-luvun jälkeen. Myös valtion tie- ja liikenneorganisaatiot tukivat osaltaan matkailutyötä, ja osa niistä suunnitteli myös matkustamista palvelevia rakennuksia. (Hautajärvi 2014.)

Valtionyhtiöistä merkittävin matkailutoimija oli Oy Alkoholi-liike Ab, josta Pohjanhovin myötä oli tullut yksi Suomen edistyneisimmistä rakennuttajista. Alkon tytäryhtiöt rakennuttivat hotelleja 1960-luvun lopulle asti, ja Alko-konsernin ravintolaketjut olivat toiminnassa 1990-luvun alkuun asti. Alko-konserni pestasi suunnittelutyöhön aina yksityisiä arkkitehteja ja sisustusarkkitehteja. (Hautajärvi 2014.)

Matkailua edistettiin ja kehitettiin Suomessa myös paikallisesti. Matkailijayhdistyksellä oli ympäri maata paikallisosastoja – vuodesta 1939 lähtien jäsenyhdistyksiä – joista ensimmäiset aloittivat toimintansa jo 1800-luvun lopulla. Etenkin 1930-luvulla kaupungit ja myöhemmin myös muutamat maaseutukunnat perustivat retkeily- ja matkailulautakuntia. Perustettiin myös uusia valtakunnallisia järjestöjä, kuten Suomen Retkeilymajajärjestö ja Suomen Latu vuonna 1935 ja Työväen Matkailuliitto 1938. Monilla niistä oli myös paikallisosastoja. (Levämäki 1937, 13–14; Markkanen 1987.) Matkailujärjestöt perustivat sosiaaliministeriön ja kulkulaitosten ja

yleisten töiden ministeriön kanssa helmikuussa 1941 Lomankäytön Keskusliiton, josta tuli myöhemmin Lomaliitto ry. Liiton tavoitteena oli sosiaalisen lomatoiminnan ja lomapaikkojen perustaminen työntekijöille, sillä toukokuussa 1939 voimaan tullut vuosilomalaki oli pidentänyt vuosittaisen lomaoikeuden 9–12 päivään. Lomaliitto hankki ja rakennutti lomahotelleja ja -kyliä tarjoten vuosikymmenien ajan tuettua ja ilmaista lomanviettoa sitä tarvitseville kansalaisille luonnon ympäröimissä rantakohteissaan. (Iivarinen 1963; Krohn 1991, 134–170.)

Matkailutoimintaa ja -rakentamista säätelivät 1960-luvun alkupuolelle asti yleishyödylliset ja kunnianhimoiset tavoitteet. Matka- ja lomakohteita ja niiden palveluja suunniteltiin usein kansainvälisten, etenkin pohjoismaisten esikuvien pohjalta. Suunnitteluun pestattiin arkkitehteja ja sisustusarkkitehteja. Parhaimmillaan syntyi tunnettuja matkailukohteita ja -rakennuksia. Sekä arkkitehtuurin, sisustusten ja palvelujen suunnittelu että kohteiden markkinointi olivat usein osa kokonaisuutta. Kyseessä oli kokonaisvaltainen matkailun rakentaminen ja imagon luominen, nykytermein myös konseptisuunnittelu, tuotteistaminen ja brändäys. (Hautajärvi 2014.)

Matkakohteiden kehittämistä koskenut päätöksenteko, suunnittelu ja rakennuttaminen oli 1960-luvun alkupuolelle asti sujuvaa, sillä lähtökohdat, olosuhteet, tavoitteet ja lainsäädäntö olivat tyystin toisenlaiset nykyisiin verrattuna. Hankkeet olivat vielä pieniä, harvalukuisia ja ennen muuta yleishyödyllisiä. Rakennuttajana oli yleensä joko Suomen Matkailijayhdistys tai muu järjestö valtion tuella tai jokin valtiollinen toimija, kuten Rakennushallitus tai Alkoholi- ja Maaseutukohteisiin voitiin rakentaa lääninhallitusten virkamiesten myöntämällä poikkeusluvulla ilman nykyisen kaltaisia, toisinaan pitkiä kaavoitusprosesseja. Ero on suuri verrattuna nykyisiin, yhä monimutkaisemmiksi muuttuneisiin päätöksentekoon, kaavoitus- ja rakennuslainsäädäntöön, rakennus- ja talotekniseen suunnitteluun sekä rakentamiseen. Nykyisin kaavoitushankkeissa on myös pyrittävä osallistamaan kansalaisia, mitä aiemmin ei vaadittu. Ehkä merkittävin muutos on kuitenkin matkailuyritysten ja -hankkeiden määrän ja koon moninkertainen kasvu sekä

muuttuminen osaksi sijoitustoimintaa, jossa omistajuus voi jakautua monikansallisille pääomasijoittajille ja vaihtua nopeasti.

Hotellien ja ravintoloiden määrä kasvaa

Hotellien ja ravintoloiden määrä pysyi Suomessa vähäisenä ja taso keskimäärin melko vaatimattomana 1900-luvun alkupuolelle asti. Alan toimintaa vuosina 1919–1932 heikentäneen kieltoain päätyttyä perustettiin kuitenkin monia uusia ravintoloita ja hotelleja, etenkin valmistauduttaessa Helsingin vuoden 1940 kesäolympialaisiin. Olympiakisat peruuntuivat lopulta toisen maailmansodan myllerryksessä, ja myös matkailu lamaantui sotavuosiksi 1939–1945. Elpyminen oli hidasta. Vasta kesäolympialaiset 1952 innostivat jälleen hotellien ja ravintoloiden rakentamiseen, ja pian niiden määrä alkoi lisääntyä Suomeen suuntautuvan matkailun kasvaessa. (Soini 1963 nide 2; Markkanen 1987, 210–211.)

Osuusliikkeet perustivat 1900-luvun alkupuolelta lähtien eri puolille Suomea ravintoloita ja etenkin sotien jälkeen myös hotelleja, usein omien toimitalojensa yhteyteen. Niillä oli 1960-luvun puoliväliin mennessä jo noin 60 hotelleja, joista monet olivat pieniä ja puolet sijaitsivat maaseudulla. Osuusliikkeiden hotellit ja ravintolat tarjosivat hyvätasoista palvelua arkkitehtuuriltaan ja sisustuksiltaan laadukkaissa puitteissa. Osuusliikkeiden ansiosta etenkin pienempien paikkakuntien majoitus- ja ravintolatoiminnan taso kohosi merkittävästi. Osuuskaupat olivat järjestäytyneet kahden osuus-toiminnallisen keskusliikkeen alaisuuteen, joista toinen oli vuonna 1904 perustettu Suomen Osuuskauppojen Keskuskunta SOK ja toinen siitä vuonna 1916 irtautunut, työväenliikettä lähellä ollut Kulutusosuuskuntien Keskusliitto KK, vuodesta 1964 alkaen E-liike. Molemmilla oli Helsingissä pääkonttorit ja suunnitteluosastot arkkitehteineen, sisustusarkkitehteineen, insinööreineen ja rakennusmestareineen. KK lakkautettiin vuonna 1991 ja Osuusliike Elanto fuusioitiin vuoden 2004 alussa S-ryhmään, joka on nykyisin Suomen ainoa osuusliike. Siihen kuuluvalla Sokos Hotels -ketjulla on kymmeniä hotelleja ympäri Suomea. (Soini 1963 nide 2, 256–264; Niskanen 1987; Hautajärvi 2014, 184–185, 198–200.)



Kuva 8. Olympiavuonna 1952 Helsingissä avattiin kaksi korkeatasoista hotellia: Vaakuna ja Palace. Kuvassa Vaakunan aula uutena. Vaakunan hotellihuoneet ja ravintola sijoitettiin Sokos-tavaratalon yläkerroksiin. Rakennus suunniteltiin arkkitehti Erkki Huttusen johdolla SOK:n rakennusosastolla, ja siellä piirrettiin myös kaarevalinjaiset kalusteet. Valaisimet muotoili Paavo Tynell. Osa hotellin alkuperäisistä sisustuksista on säilynyt. Kuva: Hugo Sundström 1952, JOKA Journalistinen kuva-arkisto, Museovirasto. CC BY 4.0.

Myös liikennevälineisiin ja -asemille tarvittiin tarjoiluja. Juna-
matkustajien tarjoilut hoidettiin pitkään seisauttamalla junat pitem-
mäksi aikaa tietyille asemille, joilla oli yksityisen toimijan ylläpitä-
mä, yleensä hyvätasoinen ravintola. Maaseudulla asemaravintolat
olivat pitkään seudun ainoita ravintoloita. Vuosina 1911–1959 rans-
kalainen Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands
Express Européens (Kansainvälinen makuuvaunuyhtiö) järjesti
tarjoiluja omistamissaan ravintolavaunuissa, vaikkakin aluksi vain
pikajunissa Helsingin ja Pietarin välillä. (Soini 1963 nide 2, 165–167,
265–267; Ruotsalainen 2020.)

Suomen Matkailijayhdistys oli vuonna 1928 perustamassa Suo-
men Matkaravinto ja Maja Oy:tä, joka aloitti toimintansa hoitamalla

muutamia asemaravintoloita. Matkailijayhdistys osti 1930-luvun lopulla yhtiön koko osakekannan ja muutti sen nimeksi Matkaravinto Oy. Tytäryhtiö laajensi toimintaansa hoitaen ravintoloita junissa, rautatie-, linja-auto- ja lentoasemilla sekä järjestäen hotelli- ja ravintolatoimintaa muutamissa Matkailijayhdistyksen toimipisteissä. Matkaravinto Oy kasvoi 1950-luvun alkuun mennessä liikevaihdollaan ja toimipaikkojensa lukumäärällä mitattuna Suomen suurimmaksi ravitsemisliikkeeksi, myöhemmin myös Pohjoismaiden suurimmaksi liikenneravintolayhtiöksi. Se oli usean vuosikymmenen ajan maan suurin yksityinen hotelli- ja ravintola-alan yritys. Matkaravinto Oy oli yrityksenä yleishyödyllinen, sillä sen voittoja tuloutettiin Matkailijayhdistykselle, joka käytti niitä matkailutoiminnan edistämiseen. Yritys suunnittelutti ja rakennutti liikenne-ravintoloita ja hotelleja, toteutti laajennuksia Matkailuyhdistyksen hotelleihin ja osallistui myös linja-autoasemien rakennuttamiseen. (Soini 1963 nide 2, 264–267; Hautajärvi 2014, 194.)

Kun Matkailijayhdistys muutettiin Matkailuliitoksi 1966, siirtyivät kaikki sen hotellit ja ravintolat seuraavana vuonna Matkaravinto Oy:n hoidettaviksi. Vuonna 1971 tämän kahdenkymmenen hotellin ketjun nimeksi tuli Finnhotels. Matkaravinto Oy oli vuonna 1977 Suomen suurin yksityinen hotelli- ja ravintola-alan yritys, mutta taloudellisten ongelmien vuoksi se sulautettiin saman vuoden lopulla osaksi Rantaloma Oy:tä, jonka nimeksi tuli Rantasipi Oy. Rantaloma Oy oli perustettu vuonna 1965 kehittämään Keski-Suomen matkailua, ja se tunnettiin ”korpihotelleistaan”, joita se oli rakennuttanut Rantasipi-ketjulleen. (Kivelä 2011; Hautajärvi 2014, 194.) Rantasipi-hotellit sijaitsivat useimmiten luonnon ympäröimillä rannoilla, ja ne olivat arkkitehtuuriltaan ja sisustuksiltaan laadukkaita (Hautajärvi 2023, 167–168).

Valtionyhtiö Oy Alkoholiliike Ab, vuodesta 1969 Oy Alko Ab, kasvoi 1960-luvulla Suomen suurimmaksi majoitus- ja ravitsemisliikkeeksi. Alkon ravintolayhtiöt perustivat kymmeniä ravintoloita ja rakensivat pieniä ja suuria hotelleja ympäri maata vuoteen 1989 asti, kunnes seuraavana vuonna alkanut talouslama pani pisteen isoille investointihankkeille. (Soini 1963 nide 2, 267–268;

Saarenheimo 1985; Lilius 2014.) Alkon tytäryhtiöllä Oy Yhtyneet Ravintolat Ab:llä oli monien ravintoloiden lisäksi kaupunkihotelleja. Helsingin Kalastajatorpan ohella yhtiön rakennuttamia hotelleja olivat muun muassa Kemiin vuonna 1949 avattu Merihovi, Rovaniemelle 1960 avattu Polar, Helsinkiin 1962 avattu Marski, Turkuun 1974 avattu Marina Palace ja Tampereen Pyynikille vuonna 1977 valmistunut kongressihotelli Rosendahl. Yhtyneiden Ravintoloiden ylläpitämät hotellit olivat korkeatasoisia niin palveluiltaan kuin sisustuksiltaan ja arkkitehtuuriltaan. (Saarenheimo 1985; Hautajärvi 2014; Hautajärvi 2023, 153, 170–171.)

Vuonna 1962 Alko perusti Kantaravintolat Oy:n asettaen sen tavoitteeksi maaseututaajamien ravintolapalvelujen kehittämisen. Kantaravintolat Oy perusti 1960-luvulta lähtien kymmeniä Kantakrouvi-ravintoloita sekä parikymmentä Kantakievari-ketjun hotelleja, joiden rakennuttajiksi se sai useita kuntia. Toimipaikoista pyrittiin usein tekemään keskitasoisia. Esimerkiksi Sodankylän kunnan rakennuttama, Luostolle 1970 avattu Kantakievari-hotelli rakennettiin arkaaiseen tyyliin kelohongasta, kuten koko loma-alue. Keväällä 1976 valmistui arkkitehtien Timo ja Tuomo Suomalaisen suunnittelema Kantakievari Mesikämmen kolme vuotta aiemmin avatun Ähtärin eläinpuiston viereen. (Hautajärvi 2014; 2023, 169; Lilius 2014.) Arkkitehtuuriltaan omaperäinen ja laadukas hotelli sovitettiin taitavasti metsärinteeseen, järven rannalle.

Suomen hotelli- ja ravintola-ala kasvoi voimakkaasti ja alkoi ketjuuntua 1960-luvun puolivälistä lähtien. Samalla siitä tuli aiempaa enemmän liiketoimintaa. Ympäri Suomea, etenkin metsäisille rannoille, rakennettiin optimisesti suuri määrä motelleja, lomakyliä sekä hotelleja ja koulutuskeskuksia ravintoloihin, yökerhoihin, kokoustiloihin ja sauna- ja kylpyläosastoihin. Kasvu tyssäsi öljykriisiin 1970-luvun puolivälissä; etenkin korpihotellien kannattavuus oli sen jälkeen heikkoa. (Markkanen 1987, 349–352; Hautajärvi 2023, 166–171.) Hotellien ja ravintoloiden määrän lisääntyessä myöhemminä vuosikymmeninä vaihtoivat toimipaikat ja niiden muodostamat ketjut omistajaa yhä useammin. Alaa valtasi myös sijoitustoiminta, ja alettiin suosia yhä suurempia hotelleja.

Matkailulla rakennetaan Suomi-kuvaa

Matkailun kehittäminen ja markkinointi olivat hyväksi havaittuja keinoja valtioiden tunnettuuden ja julkikuvan rakentamisessa – ja se huomattiin myös Suomessa (Markkanen 1987; Lähteenkorva & Pekkarinen 2004). Samalla matkailu tarjosi mahdollisuuden kasvattaa isänmaallisuutta, sivistystä ja tervehenkisyyttä oman kansan keskuudessa.

Matkailulla luodaan ihanteellista Suomi-kuvaa 1800-luvulta lähtien Suomen matkailun eteen tehtyä kehittämis-, suunnittelu- ja markkinointityötä siivitti 1800-luvun lopulta lähtien kansallisromanttinen ja isänmaallinen innostus oman maan arvostuksen ja tunnettuuden lisäämiseksi, ja kyseinen pyrkimys vahvistui itsenäistymisen myötä. Matkailun avulla luotiin ja vahvistettiin Suomi-kuvaa sekä omalle kansalle että kansainvälisesti. Siihen liitettiin sivistäviä ja ihanteellisia tavoitteita. Matkailijayhdistyksen ohella myös ulkoasiainministeriö halusi 1920-luvulta lähtien edistää Suomeen suuntautuvaa matkailua osallistumalla sitä koskevaan propagandatyöhön. (Markkanen 1987, 207–218, 272–293; Lähteenkorva & Pekkarinen 2004.)

Matkailijayhdistys loi ja levitti perustamisestaan lähtien ihanteellista kuvaa Suomesta. Tavoitteena oli kotimaisen ja ulkomaisen matkailun kasvattaminen, mikä nähtiin isänmaan parhaaksi toimimisena. (Markkanen 1987.) Matkailijayhdistys ei hoitanut pelkäämään omien kohteidensa markkinointia ja myyntiä, vaan teki työtä koko maan matkailun edistämiseksi. Yli sadan vuoden aikana se julkaisi muun muassa suuren määrän matkaoppaita, tie- ja reittioppaita, karttoja, liikennevälineiden aikatauluja, majoituspaikkojen ja ravintoloiden hakemistoja, retkeily- ja kalastusoppaita, vuosikirjoja, aikakauslehtiä, esitteitä ja julisteita. Niitä julkaistiin 1960-luvulle asti suomen- ja ruotsinkielisinä rinnakkaispainoksina, ja matkaoppaita ja -esitteitä käännettiin myös useille vieraille kielille. Matkailualan kansainvälistä kehitystä seurattiin ja käytettiin mallina. (Levämäki 1937, 17–20, 30–32; Markkanen 1987; ks. SMY:n julkaisuja Kansalliskirjasto.finna.fi.)

Matkailijayhdistys pestasi alan johtavat valokuvaajat ikuistamaan niin uudet toimipaikkansa edustavine sisätiloineen kuin niitä ympäröivät maisemat. Hotellit ja matkailumajat kuvattiin mielellään ikään kuin keskellä koskemattomaa luontoa sijaitsevinä edistyksen ja sivistyksen keitainä. Valokuvat levisivät lehdissä, kirjoissa, esitteissä ja postikorteissa ulkomaita myöten. Suomen matkailua markkinoitiin etenkin luonnonmaisemilla ja modernilla arkkitehtuurilla. (Hautajärvi 2014, 355, 357.) Matkailijayhdistyksen auringonpaisteissa mainosvalokuvissa näkyy myös vanhoja kulttuuriympäristöjä ja ihannoivasti esitettyä kansaa.

Matkailijayhdistys, Rautatiehallitus ja suurimmat höyrylaiva-yhtiöt perustivat yhdessä Suomen Matkailutoimiston, jonka toimipiste avattiin Helsinkiin vuonna 1909. Kymmenen vuotta myöhemmin sen nimi vaihtui Suomen Matkatoimistoksi, ja samalla Matkailijayhdistys jättäytyi pois sen hallinnosta. (Levämäki 1937, 12.) Vuonna 1930 perustettiin Suomen-Matkat r.y. edistämään ulkomailta Suomeen suuntautuvaa matkailua. Järjestö sai rahoitusta valtiolta ja perusti muutamia tiedotustoimistoja ulkomaille. Matkailijayhdistyksen ohella Suomen-Matkoissa oli mukana muun muassa kaupunkeja, kauppaloita, kaksi valtion virastoa, liikennelaitoksia ja -yhtiöitä, paikallisia matkailujärjestöjä, hotelleja ja muita liikeyrityksiä. Sotavuosien hyydyttyä niin matkailun kuin siihen liittyvän markkinoinninkin siirtyivät Suomen-Matkojen tehtävät Matkailijayhdistyksen hoidettaviksi vuosiksi 1947–1969. Sen jälkeen valtio otti hoitaakseen matkailun ulkomaanmarkkinoinnin ja perusti sitä varten Matkailun edistämiskeskuksen. (Levämäki 1937, 30–32; Markkanen 1987, 257–264, 275–279, 336–346.) Se tunnetaan nykyisin nimellä Visit Finland.

Myös valtio-omisteiset liikenneyhtiöt Valtionrautatiet, Pohjolan Liikenne ja Aero (myöhempi Finnair) sekä yksityiset laivayhtiöt osallistuivat matkailun kehittämiseen ja markkinointiin.

Monia Helsinkiin saapuneita valtiovieraita vietiin pikamatkalle Lappiin. Se oli tapana etenkin Urho Kekkosen presidenttikaudella. Matkailijayhdistyksen ja Alkon hotellit järjestivät näiden korkean tason elämysmatkojen tarjoilut ja majoitukset – myös

luonnon keskelle. Ulkoministeriö halusi tarjota valtiovierailleen mieleenpainuvia elämyksiä ja luoda romanttisen kuvan eksoottisesta ja luonnonkauniista Lapista vastapainoksi modernista Suomesta antamalleen edustuskuvalle. (Hautajärvi 2014, 229, 238, 256, 275–276, 322, 357.)

Luontoromantiikkaa ja retkeilyä

Matkailun luonne alkoi muuttua Suomessa 1930-luvulla, ja sama tapahtui monessa muussakin maassa. Haluttiin reippailla ja liikkua luonnon helmassa, minkä vuoksi alettiin suosia retkeilyä ja telttailua. Ulkoilusta ja ruumiinkulttuurista, mukaan lukien auringonotosta ja uimisesta hiekkarannoilla, tuli 1920-luvulta lähtien osa kaikkien kansanluokkien elämää. Vapaa-aikaa oli kuitenkin etenkin työntekijöillä vielä varsin vähän. Lomanviettoon oli mahdollisuus etupäässä vain ylemmillä sosiaaliluokilla aina 1950-luvulle asti. (Markkanen 1987, 228–231, 254–288, 358–359; Heinonen 2008, 111.)

Kiinnostus luonnossa liikkumista kohtaan vahvasti tarvetta perustaa virkistys- ja suojelualueita. Kansallispuisto-ajatus oli syntynyt Yhdysvalloissa, jonne oli vuonna 1872 perustettu maailman ensimmäinen kansallispuisto Yellowstone. Suomessakin oli virinnyt 1800-luvun lopulta lähtien yleistä kiinnostusta luontoa ja sen säilyttämistä kohtaan. Kun Ruotsiin perustettiin vuonna 1909 Euroopan ensimmäiset kansallispuistot, ehdotettiin seuraavana vuonna Pallastunturin ja Pyhätunturin muodostamista kansallispuistoiksi. Vuoden 1923 luonnonsuojelulain pohjalta kartoitettiin kansallis- ja luonnonpuistoiksi sopivia alueita, puhuttiin matkailuelinkeinotakin ja myös paikallisia ihmisiä kuultiin, mutta lainsäädäntötyö eteni hitaasti. Lopulta helmikuussa 1938 voimaan astuneella laila valtio perusti yhdeksän luonnonsuojelualuetta, joista seitsemän sijaitsi Lapin läänissä. Kansallispuistoja ja niiden retkeilypalveluja ylläpiti Metsätieteellinen tutkimuslaitos. (Markkanen 1987, 229–231; Perttula 2006, 15–20.)

Matkailu ja luonnonsuojelu kulkivat käsi kädessä 1960-luvun alkupuolelle asti, ja koskemattomat luonnonmaisemat olivat matkailun perusta. Samalla kun valtio ja kunnat perustivat

luonnonsuojelu- ja virkistysalueita, niiden yhteyteen sijoitettiin hotelleja ja matkailu- ja retkeilymajoja. Joissain tapauksissa niitä voitiin rakentaa jopa kansallispuistojen sisälle, kuten Pallaksella. Luontomatkailun kehittämiseen sisältyi myös ulkoilu- ja vaellusreittien viitoittamista telttailupaikkoineen ja autiotupineen. (Markkanen 1987, 228–231; Hautajärvi 2014.)

Talvimatkailu alkoi 1930-luvulla, ja sen suosiota kasvatti koululaisten hiihtolomien alkaminen vuonna 1933 (Markkanen 1987, 227–230, 252–253; Heinonen 2008, 111). Koska Lapin tunturikohteissa ei vielä tuolloin ollut matkailupalveluja, niissä majoituttiin aluksi ja vielä sotien jälkeenkin maalaistaloihin. Kotimajoitusta organisoivat Suomen Matkailijayhdistys paikallisosastoineen. (Hautajärvi 2014, 161–164, 169.)

Lappia ihannoitiin ja eksotisoitiin 1800-luvulta lähtien kirjallisuudessa, kuvataiteessa, valokuvissa ja postikorteissa – myöhemmin myös elokuvissa ja iskelmissä – aina 1960-luvulle asti. Lappiin matkaisuun liittyi kansallisromantiikan ja isänmaallisuuden henkeä. Sinne matkustettiin pääosin ihailemaan luonnonmaisemia, retkeilemään ja hiihtämään. Se tarjosi vastapainoa kaupunkielämälle. (Hautajärvi 2014, 59–70, 200, 350–351, 355.)

Paikallinen kulttuuri kohtaa matkailun

Matkailijayhdistyksellä oli erittäin suuri merkitys matkailun kehittäjänä Suomessa ja etenkin Lapin läänissä. Valtion avustamana ja sen kanssa yhteistyössä Matkailijayhdistys toi 1920–1960-luvuilla syrjäisemmillekin seuduille uutta matkailu- ja tapakulttuuria, laadukkaita rakennuksia ja niihin huolitellut sisustukset, tasokasta ravintolatoimintaa sekä muita palveluja. Matkailijayhdistyksen toimipaikkojen henkilökunnalla tuli kuitenkin olla hotelli- ja ravintolatyöhön tarvittavaa ammatti- ja kielitaitoa, joten henkilöstöä palkattiin etupäässä Etelä-Suomesta ja jopa ulkomailta. Paikkakuntalaisia palkattiin avustaviin tehtäviin. Paitsi että Matkailijayhdistyksen maaseudulle perustamat matkailumajat omine karjoineen ja viljelyksineen muistuttivat omavaraisuudessaan maalaistaloa, saattoivat arkkitehdit vahvistaa rakennusten talonpoikaista tunnelmaa

kansallisromanttisella arkkitehtuurilla. Matkailumajoissa oli kuitenkin nykyaikaisia mukavuuksia keskuslämmityksestä ja sähkögeneraattorista vesiklosetteihin, kylpyammeisiin ja keittiö- ja pyykinpesulaitteisiin, joten myös ravinto- ja hygieniakulttuuri edustivat uutta aikaa. Matkailijayhdistyksen toimipaikat olivat modernisointien esimerkkejä etenkin Suomen syrjäisemmillä seuduilla. (Hautajärvi 2014, 180, 354.)

Matkailumajan perustaminen maaseutupaikkakunnalle ei ollut aina välttämättä vain hyvä asia, sillä joskus siitä saattoi aiheutua myös haittaa paikallisille. Esimerkiksi Paatsjoen kolttien kylä Boris Gleb sijaitsi ainutlaatuisen kauniissa, tunturien ympäröimässä vehmaassa jokilaaksossa lähellä Jäämerta. Petsamon tultua osaksi Suomea Matkailijayhdistyksen miehet kävivät Boris Glebissä ja innostuivat paikan ainutlaatuisuudesta. Kylä nimettiin Kolttaköncäkäksi ja sinne avattiin pieni matkailumaja vuonna 1923. Yksi paikan houkuttimista oli saamelaiskylä, joka asukkaineen suunnattiin alusta lähtien matkailijoille. Kolttia ja heidän asumuksiaan esiteltiin postikorteissa. Matkailijoita alkoi virrata paikalle, ja heitä kuljettiin perille postimoottoriveneellä. Kolttakylän laidalle rakennettiin uusi matkailumaja vuonna 1931, mutta se paloi juhannuksena 1937. Rakennushallituksessa suunniteltiin sen paikalle kivirakenteinen, elegantisti sisustettu funkishotelli, joka valmistui keväällä 1939. Samaan aikaan valmistuivat myös silta ja maantie, joten Kolttaköncäkälle voitiin alkaa kuljettaa suurempia matkailijamääriä linja-autoilla. Lopulta sota kuitenkin mullisti kaiken ajaen myös koltat pois kotiseudultaan. (Hautajärvi 1995, 57–60; Hautajärvi 2014, 113–122.)

Paatsjoen koltat joutuivat siis osaksi kylässään aloitettua matkailuteollisuutta, ja heidät esineellistettiin matkailunähtävyydeksi. Kolttaköncäkään historia onkin kouluesimerkki kolonisaatiosta, jossa matkailua suunniteltiin ja kehitettiin valtaväestön ja -kulttuurin ehdoilla ymmärtämättä sen merkityksiä ja vaikutuksia alkuperäiskansalle. Ajan asenteita kuvaa hyvin Matkailijayhdistystä johtaneen kirjailija Yrjö Soinin myöhempi muistelu, jonka mukaan Kolttaköncäkällä oli ”valmiina kansatieteellisenä ulkomuseona terhakka kolttakylä monine pikkutaloineen ja pylväsaittoineen, joiden



Kuva 9. Matkailijayhdistys ja valtio tekivät Petsamosta suosituksen matkakohteen 1920–1930-luvuilla. Paatsjoen vastarannalla näkyy Kolttakönkäksi nimetty saamelaiskylä, jonne rakennettiin matkailumaja ja sen palettua kuvassa näkyvä funkishotelli. Matkailu edisti monien syrjäisempien alueiden modernisaatiota, ja samalla se oli osa saamelaisten kohtaamaa kolonisaatiota. Kuva: Matti Pietinen 1939, Historian kuvakoelma, Museovirasto. CC BY 4.0.

välissä liikkuvat ja touhusivat nukkemaiset kolttaeukot korkeine, värikkäine päähineineen”. (Hautajärvi 1995, 59–60, 178; Hautajärvi 2014, 121–122.)

Rinnasteinen esimerkki on Inarin ”lappalaistupa”, joka rakennettiin kirkonkylässä käyville saamelaisille uuden matkailumajan pihaan 1930-luvun lopulla. Tavoitteena oli ilmeisesti saada heistä

matkailunähtävyys. Kun Rovaniemellä puolestaan tuotiin ensimmäistä kertaa talvella 1937 Hotelli Pohjanhovin pihalle matkailijoita varten ”lappalaiskota” sekä poroja, joilla ajamista hotellivieraat saivat kokeilla, oli kuitenkin ilmeisesti kyse saamelaiden kanssa tehdystä yhteistyöstä, joka sai myöhemmin jatkoa. (Hautajärvi 2014, 152, 166–167, 335, 352, 354.)

Matkailuyritykset alkoivat sotien jälkeen omia saamelaiskulttuuria osaksi matkailua. Esimerkiksi Napapiirin majalla Rovaniemellä oli 1960-luvun alusta lähtien kesäisin autoturisteja varten ”lappalaiskylä”, jossa saamenpuvuissa esiintyneet suomalaiset hoitivat poroja kankaalla päällystettyjen kotarakennelmien äärellä. Myöhemmin Napapiirillä yhdistettiin saamelaiskulttuuriin anglo-amerikkalaisesta viihteestä tuttu Santa Claus -kuvasto joulutonttuneen, ja ilmiö levisi myös Lapin muihin matkailukohteisiin. (Hautajärvi 2014, 322–337, 358–360.) Matkailulla on siis ollut Suomessa kiistaton roolinsa saamelaisiin kohdistuneessa kolonialisoinnissa ja kulttuurisessa omimisessa (ks. esim. Aikio & Aikio 1993; Aikio 1999; Lehtola 2012; Hautajärvi 2014; ks. myös luku 6 kulttuurisen-sitiivisyydestä tässä kirjassa).

Matkailun muutos massaturismiksi 1960-luvulta lähtien

Matkailu alkoi toden teolla kasvaa vasta 1960-luvun puolivälistä lähtien vapaa-ajan lisääntymisen, yksityisautojen yleistymisen, elintason nousun ja kaupungistumisen myötä. Suosioon nousi toiminnallinen matkailu, etenkin laskettelu, jota tuolloin vielä kutsuttiin pujotteluksi. Matkailuelinkeino yksityistyi, ja rakentamisen määrässä, suunnittelussa ja laadussa sekä matkailutavoissa ja suhtautumisessa luonnonmaisemiin alkoi iso muutos. (Hautajärvi 2014, 264–342, 357–365.)

Autoilu muuttaa matkailun

Yksityisautoilu oli Suomessa harvinaista vielä 1960-luvun alkuun asti. Henkilöautojen määrä alkoi kuitenkin kasvaa nopeasti

maahantuonnin vapautuessa 1963, ja myös keski- ja työväenluokkaan kuuluneet palkansaajat pystyivät hankkimaan oman kulku-neuvon. Myös vapaa-aika lisääntyi: vuonna 1960 vuosiloma piteni 18–24 päivään ja vuonna 1973 nykyiselle tasolle. 1960-luvun lopulla siirryttiin viisipäiväiseen työviikkoon. Samanaikaisesti yleinen elintaso kohosi voimakkaasti ja Suomesta tuli kulutusyhteiskunta. (Heinonen 2008, 111–120; ks. myös Markkanen 1987, 342.) Samalla kun Suomi kaupungistui ja autoistui, rakennettiin ympäri maata tuhatmäärin kesämökkejä – suomalaisten omia pieniä paratiiseja – joille ajettiin omalla autolla kesälomilla ja viikonloppuisin (Hautajärvi 2017; 2023, 160, 163).

Kesäolympialaisten 1952 innoittamana alettiin perustaa leirintä-alueita. Vuodesta 1959 alkaen toimintaa ohjasi valtakunnallinen ”camping-neuvottelukunta” muutaman vuoden ajan. Autoistuminen teki leirintämatkailusta suosittua ja kasvatti myös ulkomailta tulevien matkailijoiden määrää. Leirintäalueita perustettiin Suomeen eniten 1960-luvun aikana, ja ne olivat tuolloin useimmiten kuntien omistamia. Niitä oli enimmillään 391 vuonna 1968. Leirintäalueet sijoitettiin luonnonläheisiin rantapaikkoihin ja niiden suunnittelijoina oli usein arkkitehteja. (Markkanen 1987, 358–360; Hautajärvi 2014, 266; Hautajärvi 2023, 155–157.)

Matkailu demokratoitui, kun 1960-luvulta lähtien yhä useammat pakkasivat autoonsa teltan ja retkeilyvälineitä ja lähtivät kier-telemään kotimaansa nähtävyyksiä – osittain samoja, jotka olivat tulleet tunnetuiksi jo autonomian aikana. Autoturisteille suunniteltiin matkailureittejä karttoineen ja oppaineen, ja automatka saattoi ulottua myös muihin Euroopan maihin. Esimerkiksi Lappiin Pohjois-Norjan rannikon kautta sijoittuvaa rengasmatkaa kutsuttiin Polar-kierrokseksi. Elintason noustessa myös autojen perässä vedettävät asuntovaunut ja 1980-luvulta lähtien asuntoautot alkoivat yleistyä. (Hautajärvi 2014, 232, 266.) Ulkomaanmatkailu yleistyi 1960-luvun lopulta lähtien, kun eteläisten maiden rantaloma-kohteisiin alettiin järjestää edullisia valmismatkoja tilauslennoilla. (Markkanen 1987, 369–370; Jokinen & Veijola 1990; Heinonen 2008, 113–116.) Ison matkailukulttuurin muutoksen toi myös vuonna 1972



Kuva 10. Kun kiertomatkailusta omalla autolla tuli suosittua 1960-luvulla, rakennettiin ympäri Suomea satoja leirintäalueita. Parhaimmillaan niitä tehtiin viihtyisiä lomanviettopaikkoja, joissa oli vastaanotto-, keittö- ja ruokailurakennukset, pesutilat, saunat, majoitusmökkit ja pelikentät. Kuvassa Ounaskoski Camping Rovaniemellä elokuussa 1966. Teltat ovat vielä pieniä ja asuntovaunuja on vasta muutamia. Lippujen määrä kertoo matkailun kansainvälistymisestä. Kuva: Matti Poutvaara, Historian kuvakokoelma, Museovirasto. CC BY 4.0.

käyttöön otettu Interrail-lippu, jolla nuoret saattoivat kierrellä rajattomasti ympäri Eurooppaa junilla.

Modernisaation ajan matkailua ja autokulttuuria edustaa Moto-rest-ketjun Rovaniemen Ounasvaaran laelle vuonna 1968 avaama virtaviivaisen tyylikäs moottorihotelli, jonka suunnitteli arkkitehti

Jaakko Laapotti. Motelli seiso i ilmassa betonipilareiden päällä, py-säköintipaikat olivat alapuolella ja lasiseinien kautta avautuivat komeat näkymät joka suuntaan. Kolin lakialueelle rakennettiin samaan aikaan Jouko Ylihannun suunnittelema moderni hotelli, jonka tieltä purettiin vanha matkailumaja. Myöhempinä vuosina useiden vaarojen ja tunturoiden päälle rakennettiin näköalavintoloita. Maisemia haluttiin nähdä edelleen korkeilta paikoilta, kuten jo 1800-luvun matkailussa, mutta liikkumisessa auttoivat nyt auto ja rinnehissi. (Hautajärvi 2014, 257–260, 358.)

Yksityisautoilu muutti vapaa-ajan ja matkailun luonnetta, kun yhä useampi pääsi pyörien päälle. Laajenevan tieverkon myötä voitiin ajaa Suomen joka kolkkaan ja ulkomaillekin. Se vaikutti myös kaikkeen rakentamiseen ja hajautti yhdyskuntarakennetta. Ympäri maata, valtateiden varsille ja liepeille, rakennettiin 1960-luvulta lähtien huoltoasemia, motelleja, hotelleja, ravintoloita, kahviloita, myymälöitä ja mitä erilaisimpia houkuttimia matkailijoille. Maanteiden matkakeitaisiin alettiin yhdistää useita palveluja, ja öljy-yhtiöiden keskinäisessä kilpailussa joistakin huoltoasemista kehitettiin vetonauloja autoturisteille. Pääteiden varsille rakennettiin 1980-luvulta lähtien suuria kauppakeskuksia ja 1990-luvun lopulta lähtien ABC-liikenneasemia. Palvelujen siirtyessä niihin alkoivat monien kirkonkylien ja pikkukaupunkien keskustat entisestään kuihtua. (Hautajärvi 2018; Hautajärvi 2023, 155–156.)

Autoileville perheille pystytettiin 1980-luvun alusta lähtien huvipuistoja, kuten Mikkelin Visulahti, Janakkalan Puuhamaa, Kalajoen Jukujukumaa ja Vaasan Wasalandia. Mallia näyttivät Helsingissä vuonna 1950 avattu Linnanmäen huvipuisto, Tampereelle 1975 valmistunut Särkänniemen huvipuisto sekä monien teemapuistojen esikuva, Kaliforniassa vuonna 1955 avattu Disneyland. Naantalissa kesällä 1993 avatusta Muumimaailmasta tuli yksi monista lapsiperheiden suosimista matkakohteista. Rovaniemen ja koko Lapin matkailua alettiin markkinoida joulupukilla ja tontuilla vuonna 1985, samalla kun Nelostien varteen Napapiirille valmistunut taid- ja käsiteollisuuskylä nimettiin Joulupukin pajakyläksi. Vuosien myötä siitä kasvoi joulumatkailun ympärivuotinen kauppakeidas

ja Pohjois-Suomen suurin viihdearkkitehtuurin keskittymä, johon kuuluu useita satukirjamaisia rakennuksia sekä vuonna 1998 avattu sisähuvi puisto Santa Park. Napapiirillä on nykyisin useita joulupukkeja, joiden luo matkaa turisteja etenkin talviaikaan. Jouluteemaa tarjotaan myös pohjoisen muissa matkailukeskuksissa, sillä siitä on tullut yksi matkailun vetovoimatekijöistä Lapissa, jonka lentokentille suihkukoneet kiidättävät ulkomaisia turistiryhmiä tapaamaan joulupukkia ja nauttimaan nokipannukahvia kotarakennelmissa nuotion äärellä. (Hautajärvi 2014, 320–342, 358–361.) Viihteellinen matkailu vetoaa nykyisin lasten lisäksi myös aikuisiin.

Laskettelun ympärille syntyy lomakaupunkeja

Laskettelun suosion kasvaessa 1960-luvun alkupuolelta lähtien perustettiin ympäri Suomea hiihtokeskuksia. Niiden toiminta alkoi pienimuotoisesti. Tehtiin autotie ja pysäköintikenttä, raivattiin laskettelurinteet, pystytettiin ulkomailta tilattu hiihtohissi ja rakennettiin pieni puurakenteinen hotelli. Pohjoisessa esimerkkiä näytti Kuusamon Rukatunturi, jossa saatiin vuonna 1957 pyörimään maan ensimmäinen hiihtohissi. 1960-luvun lopulla hiihtokeskuksiin rakennettiin jo aiempaa suurempia hotelleja ja niiden ympärille lomamökkialueita. Vuonna 1969 Suomessa oli 60 hiihtokeskusta, ja uusia avattiin 1970-luvun puolivälin öljykriisiin asti. (Hautajärvi 2014, 267–315.)

Lähes kaikki hiihtokeskukset rakennettiin metsän keskelle. Silloin ei vielä osattu kuvitella, miten suuriksi osa niistä voisi kasvaa. Koska laskettelun suosio lisääntyi nopeasti eikä ollut olemassa mitään valtakunnallista tai läänikohtaista matkailun kokonaissuunnitelmaa, nousi hiihtokeskuksia samanaikaisesti viereen. Joka kunta halusi saada oman rahasamponsa. Esimerkiksi Itä-Lapin ja Koillistuntureiden Ruka, Salla, Suomu, Pyhä ja Luosto sijaitsevat ryppäänä lähellä toisiaan, samoin Länsi-Lapin Olos, Levi ja Ylläs. Vierekkäiset hiihtokeskukset ja kunnat ovat joutuneet vuosikymmenien ajan kilpailemaan keskenään samoista turisteista ja valtion matkailulle myöntämistä tukirahoista. On ollut konkursssejakin; joi-takin hiihtokeskuksia on jopa lakkautettu. Ongelmaa on pahentanut

se, että hiihtokeskusten sesonki on melko lyhyt. Valtion matkailurahoitus laskettiin Pohjois-Suomessa 1960-luvun lopulta lähtien pääosin laskettelu- ja hiihtoturismien varaan, mikä painotti matkailua entisestään talvikauteen. (Hautajärvi 2014, 301, 308, 315, 363–364.)

Pohjois-Suomen suosituimmat hiihtokeskukset kasvoivat 1980-luvulta lähtien jopa kymmenien tuhansien vuodepaikkojen yhdyskunniksi ja alueensa suurimmiksi taajamiksi. Nykymittapuun mukaan ne kaavoitettiin ja rakennettiin kuitenkin väljästi, yksityisautoliikennettä silmällä pitäen. Etenkin Leviä, Rukaa, Saariselkää ja Yllästä voi pitää eräänlaisina lomakaupunkeina, sillä niihin on rakennettu valaistut kadut, kunnallistekniikka, jätehuolto sekä lomamökkialueiden ympäröivät keskustat monipuolisine palveluineen. Etenkin suurimmissa hiihtokeskuksissa lomanviettoon liittyy talviurheilun, golfin, rinneravintoloiden, yökerhojen, rockkonserttien ja ostoksilla käymisen lisäksi sisäliikuntaa kylpylöissä, urheiluhalleissa ja kuntosaleilla. Esimerkiksi Levillä on monenlaisten palveluiden ja myymälöiden lisäksi paljon anniskeluravintoloita, joissa on yhteensä 16 000 anniskelupaikkaa. Rukan alueella on vuodepaikkoja noin 36 000, Levillä 27 500 ja Ylläksellä 22 000. Laskettelurinteiden ja hiihtohissien määrässä kilpailua johtaa Ylläs, jossa vuonna 2023 oli 62 rinnettä ja 26 hissiä. Kasvutoiveet ovat suuria, kuten Ylläksen yleiskaavaan merkitty 50 000 vuodepaikan tavoite osoittaa. Kesäkuukausiksi hiihtokeskukset kuitenkin hiljenevät, rinnehissit seisahtuvat ja kadut paikoin miltei autioituvat, sillä kesämatkailijoita on vaikeaa houkuttaa tyhjiin laskettelurinteiden juurelle, vaikka tarjolla olisi suuri määrä majoitusta lyhyttä sesonkia edullisemmilla hinnoilla. (Hautajärvi 2014, 284–304; ks. rinteiden, hissien ja vuode- ja anniskelupaikkojen lukumäärät 2023: Suomen Hiihtokeskusyhdistys ry. 2023.)

Koska ilmaston lämpeneminen haittaa vuosi vuodelta enemmän hiihtokeskusten toimintaa niin lumipeitteisen kauden lyhenemisellä kuin ajoittaisella lumen puutteella, ovat ratkaisuna olleet entistä tehokkaammat lumetusjärjestelmät. Lapissa saadaan niiden avulla laskettelukautta pidennettyä jopa kesäkuun puoliväliin. Alpeilla lumitykkien on havaittu aiheuttavan vesipulaa, häiriöitä

pohjavesitasapainossa, rinteiden eroosiota, haittoja kasveille sekä meluhaittaa eläimille. (Hautajärvi 2014, 268, 313–314.)

Tällä vuosituhanalla on rakennettu eri puolille maailmaa kymmenittäin keinolumella ja jäähdytysjärjestelmillä varustettuja halleja talviurheilulajeja varten. Espoon Leppävaarassa oli tarkoitus avata vuonna 2011 viihde- ja kauppakeskus SuperLife Lab, johon olisi tullut Euroopan suuri sisälaskettelurinne kylpylän, sisähuvi- puiston, elokuvakeskuksen, ravintoloiden ja hotellin oheen, mutta hanke raukesi. Toistaiseksi Suomeen on rakennettu vain viisi hiihtoputkea sekä Kivikon hiihtohalli, joka konkurssin myötä päättyi Helsingin kaupungin omistukseen ja suljettiin suurten energialaskujen ja vähäisen käyttäjämäärän vuoksi keväällä 2023. Rovaniemen kaupunki on kuitenkin suunnitellut vuodesta 2008 lähtien, viimeksi vuoden 2022 yleissuunnitelmassaan, Ounasvaaralle ympärivuotista lumimaailmaa, jossa Tottorakan rinne katettaisiin maailman suurimmaksi sisälasketteluhalliksi. (Hautajärvi 2014, 342–343; Silvennoinen 2022; ks. Ounasvaara 2035 -suunnitelma: Rovaniemen kaupunki 2022.) Ilmastonmuutoksen seurauksia ratkotaan siis menetelmillä, jotka energian ja rakennusmateriaalien kulutuksellaan nopeuttavat entisestään sen etenemistä.

Massaturismi muokkaa maisemia

Suhtautuminen luonnonmaisemiin muuttui 1960-luvulta lähtien. Niihin liitetyn kansallisromanttisen ihanteen ja esteettisen arvon sijaan maisemat alettiin nähdä toiminnallisen matkailun kohteina. Hiihtokeskusten tunturi- ja vaaramaisemia alkoivat hallita laskettelurinteet ja hiihtohissit, hotellit, radiomastot, rinneravintolat, autotiet, pysäköintikentät, mökkialueet sekä myöhemmin lumetusjärjestelmät, kesäkelkkaradat ja golfkentät. Kansallispuistoihin ja luonnonsuojelualueisiin kohdistui yhä suurempia kaavoitus-, rakennus- ja maanmuokkaushankkeita. Parin miljardin vuoden ikäisiä tuntureita – saamelaisten pyhiä vuoria ja kirjallisuudessa ja taiteessa aikoinaan ylistettyjä maisemia – voitiin myllertää kauttaaltaan maansiirtokoneilla. Esimerkiksi luonnonsuojelualueena olleen Yllästunturin rinteet tuhottiin 1990-luvun alussa läpikotaisin

muokkaamalla niitä maansiirtokoneilla, koska laskettelukauden pidentämiseksi suihkutettava keinolumi edellytti tasaista alustaa. Levillä ei ollut pulaa rakennusmaasta, mutta massiivinen rakentaminen päästettiin levittäytymään tunturin päälle, mikä näkyy kymmenien kilometrien päähän. Myös monien muiden tuntureiden rinnetet ja laet runnottiin. Laskettelumatkailu hävitti altaan ikaiaikaisia luonnonmaisemia, joiden varaan alueiden matkailu oli alun perin rakentunut. (Hautajärvi 2014, 4, 291–300, 311–315, 363.)

Suunnittelun laatu heikkenee matkailun markkinavoimaistuessa

Kun Lapin matkailu alkoi kasvaa 1960-luvulta lähtien, se alkoi samalla yksityistyä pirstaloituen vuosien myötä satojen erilaisten yritysten mosaiikiksi ja vaihtelevan tasoiseksi palvelujen ja toiminnan puitteiksi. Yhä suurempine kiinteistöineen ja muine rakennushankkeineen Lapin matkailusta alkoi lopulta tulla sijoitustoimintaa, jossa omistajina voi olla monikansallisia pääomasijoitusyhtiöitä vaihtuvine osakkaineen. (Hautajärvi 2014, 284–290, 299–310, 318, 340, 361–367.)

Matkailuelinkeinon yksityistyessä 1960-luvun lopulta lähtien valtiollisilta ja yleishyödyllisiltä toimijoilta yksityisille matkailuyrittäjille ja sijoittajille yksityistyi myös rakennuttaminen. Sekä rakennuttamisesta että suunnittelusta tuli usein paikallista toimintaa, ja samalla laatutaso usein heikkeni. Etenkin Pohjois-Suomessa arkkitehtien ja sisustusarkkitehtien pestaaminen suunnittelijoiksi suorastaan harvinaistui. Iso osa suunnittelutyöstä siirtyi paikallisille teknikoille, insinööreille ja rakennusarkkitehdeille. Osasyynä tähän oli se, ettei Lapin läänissä ollut juuri lainkaan suunnittelutyötä tekeviä arkkitehteja eikä sisustusarkkitehteja, koska nämä olivat keskittyneet Etelä-Suomen kaupunkeihin, etupäässä Helsinkiin. (Hautajärvi 2014, 4, 45–48, 305, 361–363.)

Lasketteluharrastuksen nopeasti paisuttamaa matkailua ja siihen liittynyttä yhä laajempaa rakennustoimintaa ei kyetty ohjaamaan valtakunnallisesti eikä maakunnallisesti. Sama ongelma ilmeni kuntatasolla. Valtio ja kunnat eivät juurikaan asettaneet laatukriteereitä arkkitehtuurille hankkeita rahoittaessaan tai silloin, kun

kunnat myönsivät niille rakennuslupia ja lääninhallitus poikkeuslupia. Kiistanalaisiakin matkailuhankkeita voitiin rahoittaa 1970-luvulta lähtien myös lähes pelkästään työllisyysperusteilla; valtion ja myöhemmin EU:n aluerahaston tukien myöntämiseen ei liittynyt arkkitehtuurin laadun tai ympäristöön sopivuuden arviointia. Muutos on ollut suuri, jos vertaa valtion varoilla tai tuella 1920-luvulta 1960-luvun alkupuolelle asti rakennettuja matkailurakennuksia valtion 1970-luvulta lähtien rahoittamiin ja tukemiin matkailuhankkeisiin. (Hautajärvi 2014, 308, 362–364.)

Ammattitaitoisen suunnittelun väheneminen ja kuntien vähäiset resurssit kaava- ja rakennuslupatason ohjaamisessa ja osaamisessa alkoivat näkyä Pohjois-Suomen matkailukeskuksissa ja pääteiden varsilla 1960-luvun lopulta lähtien usein vaatimattomana tusinarakentamisena ja toisinaan myös tarkoituksella huomiota herättävinä rakennuksina. Samanaikaisesti rakentaminen teollistui, ja erilaisten rakennusmateriaalien ja -tapojen määrä lisääntyi vuosi vuodelta. Samalla kun Pohjois-Suomen hiihtokeskukset kasvoivat, niistä tuli usein rakennuskannaltaan ja ilmeeltään monilta osin epäyhtenäisiä ja esteettisesti vaatimattomia. Pyrittiin myös erottumaan tekemällä lavastemaisia ympäristöjä, joissa viljeltiin muun muassa saamelais-, tukkilais- ja kullankaivajakulttuurin mielikuvia – mallia rakentamiseen haettiin myös Alpeilta. Omasta, ikivanhasta peräpohjalaisesta ja lappilaisesta puurakentamiskulttuurista ei osattu ottaa vaikutteita. (Hautajärvi 2014, 4, 11, 274–310, 329–333, 340, 361–363.)

Pohjois-Suomen ympäristöltään yhtenäisin ja harmonisin hiihtokeskus rakennettiin Luostolle, sillä alueen omistaja Metsähallitus teetti 1960-luvulla kaavan, jossa oli tiukat rakennustapaohjeet. Luostolle rakennettiin suuri määrä kelohonkaisia, vanhoja tukkikämppejä muistuttavia majoja. Kelomökeistä tulikin suosittuja, ja niitä tehtiin paljon myös muihin matkailukeskuksiin. (Hautajärvi 2014, 278–283.)

Sitä mukaa kun turistien määrä kasvoi ja matkailuelinkeino markkinavoimaistui, lisääntyi myös erilaisten matkailupalvelujen tarjonta. Samalla matkailun puitteet alkoivat väistämättä tasapäisyyttä. Kun yhä useampi lähti liikkeelle ja viettämään vapaa-aikaa,

suunnattiin palveluja yhä suuremmille kuluttajajoukoille. Kun valtio ja monet yleishyödylliset hotellien ja muiden matkailupalvelujen rakennuttajat ja ylläpitäjät vetäytyivät alalta, alkoi palvelujen taso vaihdella. (Hautajärvi 2014, 361–362.)

Edellä kuvatun kaltaisia kehityskulkuja on voinut havaita 1900-luvun loppupuolelta lähtien monilla suosituilla matkailualueilla eri puolilla maailmaa – aluksi etenkin Välimeren rantalomakohteissa (ks. massamatkailun ongelmista esim. Hemmi 2005; Hautajärvi 2014, 316–318, 365–362; Borg, Kivi & Partti 2002). Jos matkailu kasvaa nopeasti ilman, että sitä kyetään suunnittelemaan, sääntelemään ja ohjaamaan, tulee matkailualueista helposti rakennuskannaltaan sekavia ja huonosti toimivia, mikä voi puolestaan heikentää vaativampien matkailijoiden kiinnostusta. Monialaisella asiantuntemuksella ja ammattitaidolla suunniteltu matkakohde on ympäristön, ilmaston ja viihtyvyyden kannalta kestävämpi ja myös pitkäikäisempi kuin sattumanvaraisesti rakentunut tai vajavaisella osaamisella suunniteltu.

Yhteenveto

Liikennettä ja matkustamista on organisoitu, ohjailtu ja edistetty lainsäädännöllä jo pitkään. Ruotsissa alettiin jo satoja vuosia sitten kehittää maanteiden ja vesireittien verkostoja ja kyytipalveluja, jotka ulottuivat myös nykyisen Suomen alueelle. Kaupunkeihin ja liikennereittien varsille maaseudulle määrättiin perustettavaksi kestäviä kievareita eli majataloja. Kyytilaitoksen ja majatalojen toimintaa pyrittiin yhdenmukaistamaan antamalla jatkuvasti yksityiskohtaisia asetuksia ja valvomalla niiden palvelutasoa. Järjestelmä hyödytti lähinnä ylimpiä sosiaaliluokkia ja rasitti talonpoikia. Rautatie- ja autoliikenteen laajentuessa se kävi lopulta tarpeettomaksi.

Suomen suuriruhtinaskunnassa rakennettiin seurahuoneita, joissa hotelli- ja ravintolatoiminta yhdistyivät paikallisten seurapiirien seurusteluun ja tanssiaisiin. Autonomian aikana matkailu oli vain harvojen ylimpiin sosiaaliluokkiin kuuluvien harrastus. Kiinnostus

suuntautui romantiikan hengessä erityisesti luonnonmaisemiin. Valtio perusti kruununpuistot Punkaharjulle, Imatrankoskelle ja Aavasaksalle, toteutti matkailurakennuksia ja etsi matkailuyrittäjiä pyörittämään niitä. 1800-luvun lopulta lähtien perustettiin myös kaupunkien lähistölle puistoja kasvavan työväestön vapaa-ajantviettopaikoiksi. Monet autonomian ajan luontomaisemakohteista kiinnostavat nykypäivänäkin ja todennäköisesti myös tulevaisuudessa, sillä niitä on hoidettu suunnitelmallisesti 1800-luvulta lähtien eikä niiden lumovoima ole hävinnyt.

Valtion matkailurakennuttaminen alkoi 1800-luvun alkupuolella ja jatkui 1960-luvulle, osittain jopa 1980-luvulle asti. Matkailun kehittäminen liittyi 1800-luvun jälkipuolelta lähtien Suomen itsenäistymispyrkimyksiin, kansallisromantiikkaan ja isänmaallisuuteen, ja se otettiin osaksi nuoren tasavallan identiteetin ja maanpuolustushengen rakentamista. Matkailun rakentaminen oli suunnitelmallinen ja pitkäjänteinen kansallinen projekti, jolla haluttiin saada koti- ja ulkomaiset matkailijat tutustumaan Suomeen, ihailemaan etenkin sen luonnonmaisemia ja liikkumaan niissä tervehkenisesti.

Matkailua suunniteltiin, hallinnoitiin ja koordinoitiin etupäässä keskusjohtoisesti Helsingissä yhdistämällä useiden alojen asiantuntemusta ja tekemällä yhteistyötä keskeisten viranomaisten, päättäjien ja matkailu-, majoitus- ja ravintola-alan toimijoiden kanssa. Kokonaisvaltainen ja keskusjohtoinen suunnittelu näkyi etenkin Lapin matkailussa 1960-luvulle asti.

Keskusjohtoisuudella saavutettiin korkea laatutaso, sillä matkailun suunnitteluun pestattiin alan parhaita arkkitehteja, sisustusarkkitehteja ja muita ammattilaisia. Samalla suunniteltiin matkailun koko infrastruktuuri liikenneyhteyksistä ja aikatauluista polku- ja latuverkostoihin, nähtävyyksiin, ravintolatarjoiluihin, ohjelmapalveluihin ja oheistuotteisiin. Myös matkailuun liittyvä tiedottaminen ja markkinointi mainosvalokuvineen ja -elokuvineen, asiakaslehtineen, matkaopaskirjoineen ja logoineen suunniteltiin ammattimaisesti. Matkailua luotiin ja markkinoitiin maisemilla ja arkkitehtuurilla, ja sen avulla rakennettiin ihanteellista Suomi-kuvaa. Matkailua

suunnattiin ja suunniteltiin kuitenkin lähinnä ylemmille sosiaali-
luokille aina 1950-luvulle asti, ja se pysyi siihen asti melko vähäisenä.

Suomen suurimmat matkailuinvestoinnit kohdistuivat 1930-lu-
vulta lähtien valtaosin Lapin lääniin, ja hankkeiden tavoitetaso oli
korkea 1960-luvun alkupuolelle asti. Matkailu ja luonnonsuojelu
kulkivat Suomessa tuolloin vielä käsi kädessä, joten retkeilymajoja
ja hotelleja sijoitettiin luonnonsuojelualueille tai niiden viereen.
Rakentaminen oli vielä pienimuotoista ja arkkitehtuuri laadukasta.

Matkailu alkoi Suomessa kasvaa 1960-luvun puolivälissä yk-
sityisautojen yleistymisen, vapaa-ajan lisääntymisen ja elintason
nousun myötä. Pääteiden varsille rakennettiin monenlaisia palve-
luja, aluksi huoltoasemia, ravintoloita ja majoitusta, myöhemmin
huvi- ja teemapuistoja sekä kauppakeskuksia.

Monista Pohjois-Suomen tärkeistä luontomaisemakohteista tuli
1960-luvulla matkailukeskuksia. Samalla matkailu alkoi painottua
yksipuolisesti talviseisonkiin, kun uusien hiihtokeskusten myötä
suosioon nousi laskettelu. Osa hiihtokeskuksista kasvoi suuriksi, ja
matkailu niissä alkoi saada kaupunkimaisen lomanvieton piirtei-
tä. 1900-luvun lopulta lähtien on ollut nähtävissä, että matkailu voi
murentaa nopeasti kohdealueensa maisemia ja luontoa niin Lapis-
sa kuin muuallakin maailmassa, jos sitä ei säädellä ja suunnitella.

Arkkitehtien pestäminen suunnittelijoiksi harvinaistui Pohjois-
Suomen matkailussa 1960-luvun lopulta lähtien, ja massaturismi on
tuottanut sinne usein vaatimatonta ja epäyhtenäistä rakentamista.

Matkailijayhdistys ja valtio sen taustalla hyödynsivät saamelaisia
1930-luvulla toisinaan harkitsemattomasti matkailutoiminnassaan
Lapissa, mutta 1960-luvun alussa saamelaiskulttuurin omiminen
matkailuyritysten ja niiden markkinoinnin tarkoituksiin yleistyi.

Vastuullinen matkailun suunnittelu on yksi ilmasto- ja ympä-
ristökriisistä kärsivän maailmamme tärkeistä haasteista. Kullekin
matkakohteelle kannattaa asettaa kasvun rajat sekä toimintaperiaat-
teet, joiden varassa matkailuelinkeino voidaan harjoittaa kestävällä
tavalla. Matkailuun tarvitaan aina myös viranomaisten ohjausta ja
sääntelyä, joka on myös osa suunnittelua. Kestävä ja vetovoimainen
matkailu edellyttää parhaalla ammattitaidolla ja asiantuntemuksella

suunniteltuja matkailualueita, arkkitehtuuria ja maisema-arkkitehtuuria. Näin parannetaan niin matkailijoille kuin paikallisillekin suunnattujen palvelujen toimivuutta, kestävyyttä, vetovoimaisuutta ja taloudellista kannattavuutta. On tärkeää satsata kaikkialla myös asumisen ja arjen elinympäristöjen viihtyisyyteen, lähiluontoon ja virkistysalueisiin sekä kehittää lähimatkailupalveluita, sillä lento-liikenteen verotuksen ja muun sääntelyn ohella se on keino hillitä kansainvälisen turismin määrän kasvua.

Kirjallisuus

- Aikio, Marjut. 1999. ”Saamelaiskulttuurin renessanssi ja ryöstöviljely.” Teoksessa *Pohjoiset identiteetit ja mentaliteetit 1: Outamaalta tunturiin*, toim. Marja Tuominen, Seija Tuulentie, Veli-Pekka Lehtola & Mervi Autti. Rovaniemi: Lapin yliopisto; Kustannus-Puntsi, 56–63.
- Aikio, Marjut & Pekka Aikio. 1993. ”Saamelaiskulttuuri ja matkailu.” Teoksessa *Selviytyjät: Näyttely pohjoisen ihmisen sitkeydestä*, toim. Raili Huopainen. Rovaniemi: Lapin maakuntamuseo, 80–103.
- Borg, Pekka, Elina Kivi & Minna Partti. 2002. *Elämyksestä elinkeinoksi: Matkailusuunnittelun periaatteet ja käytäntö*. Helsinki: WSOY.
- Halila, Aimo. 1967. ”Rakennushallinto.” Teoksessa *Suomen rakennushallinto 1811–1961*. Helsinki: Rakennushallitus, 9–170.
- Hautajärvi, Harri. 1995. *Lapin läänin matkailuarkkitehtuurin historia*. Lisen-siaatintyö. Julkaisu AO A/20. Oulu: Oulun yliopisto, Arkkitehtuurin osasto.
- Hautajärvi, Harri. 2014. *Autiotuvista lomakaupunkeihin: Lapin matkailun arkkitehtuurihistoria*. Aalto-yliopiston julkaisusarja Doctoral Dissertations 31/2014. Helsinki: Aalto-yliopisto, Taiteiden ja suunnittelun korkeakoulu. <https://aaltodoc.aalto.fi/handle/123456789/19766>
- Hautajärvi, Harri. 2017. ”Kesämökkien ja saunojen maa.” Teoksessa *Rakennetun Suomen tarina*, toim. Harri Hautajärvi. Helsinki: Rakennustieto Oy, 60–63.
- Hautajärvi, Harri. 2018. ”Autojen ja huoltoasemien Suomi.” *Arkkitehti* 115:4, 70–73.
- Hautajärvi, Harri. 2023. ”Matkalla 1970-luvun Suomessa.” Teoksessa *Murrosten vuosikymmen: Arki, aatteet ja arkkitehtuuri 1970-luvun Suomessa*. Toim. Peteri Kummala. Helsinki: Arkkitehtuurimuseo, 152–175.
- Heinonen, Visa. 2008. ”Vapaa-aika, matkailu, harrastukset.” Teoksessa *Suomalaisen arjen historia 4: Hyvinvoinnin Suomi*, toim. Kai Häggman ym. Helsinki: Weilin + Göös, 110–125.
- Hemmi, Jorma. 2005. *Matkailu, ympäristö, luonto: Osa 1*. Sotkamo: Suomen pienkustantajat.

- Hirn, Sven. 1978. *Imatran tarina: Matkailuhistoriamme valtavyälyltä*. Imatra: Kanta-Imatra seura.
- Hirn, Sven. 1987. ”Suomi matkailumaana vuoteen 1887.” Teoksessa *Tuhansien järvien maa: Suomen matkailun historia*. Sven Hirn & Erkki Markkanen. Helsinki: Matkailun edistämiskeskus, Suomen Matkailuliitto, 8–145.
- Hirn, Sven. 2007. *Huvia ja herkkuja: Helsingistä hotelli- ja ravintolaelämää ennen itsenäisyyden aikaa*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Hirvelä, Anne. 1999. ”Petsamon matkailu.” Teoksessa *Turjanmeren maa: Petsamon historia 1920–1944*, toim. Jouko Vahtola & Samuli Onnela. Rovaniemi: Petsamo-Seura, 328–345.
- Häyrynen, Maunu. 2005. *Kuvitettu maa: Suomen kansallisten maisemakuvastojen rakentuminen*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Iivarinen, Urpo toim. 1963. *Suomalainen loma*. Helsinki: Lomaliitto.
- Jokinen, Eeva & Soile Veijola. 1990. *Oman elämänsä turistit*. Helsinki: Alkoholioliittinen tutkimuslaitos, Valtion painatuskeskus.
- Järventaus, Esko. 1967. ”Rakennustaide ja tekniikka.” Teoksessa *Suomen rakennushallinto 1811–1961*. Helsinki: Rakennushallitus, 179–461.
- Kivelä, Juhani. 2011. ”Rantaloma Oy: Viitasaarelta valtakunnalliseksi toimijaksi.” Teoksessa *Lomasuuntana Suomi: Näin teimme Suomesta matkailumaan*, toim. Risto Hemming & Pekka Laukala. Tuusula: Hipputeos, 39–44.
- Knapas, Marja Terttu. 1980. *Korkeasaari ja Seurasaari: Helsingkiläisten ensimmäiset kansanpuistot*. Helsinki: Helsinki-seura.
- Kostiainen, Auvo, Janne Ahtola, Leila Koivunen, Katariina Korpela & Taina Syrjämaa. 2004. *Matkailijan ihmeellinen maailma: Matkailun historia vanhalta ajalta omaan aikaamme*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Krohn, Aarni. 1991. *Elämän lomassa: Suomalaisen loman historiaa*. Helsinki: Lomaliitto.
- Lehtola, Veli-Pekka. 2012. *Saamelaiset suomalaiset: Kohtaamisia 1896–1953*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Levämäki, Lauri. 1937. ”Suomen Matkailijayhdistys 1887–1937.” *Suomen Matkailu* 2:2, liite.
- Lilius, Anna-Liisa. 2014. *Oluesta se alkoi: Kantaravintolat Oy 1962–1991*. Helsinki: Alko.
- Lindeman, Berndt Adolf. 1848. *Ny vägvisare genom Storfurstendömet Finland*. Helsingfors: Simelius.
- Lähteenkorva, Pekka & Jussi Pekkarinen. 2004. *Ikuisen poudan maa: Virallinen Suomi-kuva 1918–1945*. Helsinki: WSOY.
- Markkanen, Erkki. 1987. ”Harvojen harrastuksesta kansan huviksi 1887–1987.” Teoksessa *Tuhansien järvien maa: Suomen matkailun historia*. Sven Hirn & Erkki Markkanen. Helsinki: Matkailun edistämiskeskus, Suomen Matkailuliitto, 148–382.

- Mauranen, Tapani. 1999. ”Muutos tuli maantietä pitkin.” Teoksessa *Tuhat vuotta tietä, kaksisataa vuotta tielaitosta 1: Maata, jäätä, kulkijoita: Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860*, toim. Tapani Mauranen. Helsinki: Edita, 370–436.
- Nenonen, Marko. 1999. ”Juokse sinä humma.” Teoksessa *Tuhat vuotta tietä, kaksisataa vuotta tielaitosta. 1: Maata, jäätä, kulkijoita: Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860*, toim. Tapani Mauranen. Helsinki: Edita, 144–367.
- Nenonen, Marko. 2016. *Liikennepolitiikan paradoksit: Miten liikennejärjestelmää johdetaan*. Helsinki: Liikennevirasto.
- Niskanen, Aino. 1987. *Osuusliike rakentaa: Ajankuvia arkkitehtuurista*. Helsinki: Tammi.
- Paaskoski, Jyrki toim. 2005. *Luonnon vihreä ajatusviiva: Punkaharjun kansallismaisema*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Partanen, Jukka toim. 2016. *Elämää kansallismaisemassa: Koli kautta aikojen*. Lieksa: Lieksan kansalaisopisto, Kolin kotiseutuyhdistys.
- Perttula, Minttu. 2006. *Suomen kansallispuistojärjestelmän kehittyminen 1960–1990-luvuilla ja U.S. National Park Servicen vaikutukset puistojen hoitoon*. Vantaa: Metsähallitus.
- Rakennushallitus. 1967. *Suomen rakennushallinto 1811–1961*, kirj. Aimo Halila, Ole Gripenberg & Esko Järventaus. Helsinki: Rakennushallitus.
- Ringbom, Åsa. 1988. *Societetshusen i storfurstendömet Finland*. Helsinki: Finska Fornminnesföreningens Tidskrift.
- Rovaniemen kaupunki. 2022. Ounasvaara 2035. Rovaniemen kaupunki. <https://ounasvaara2035.com/> (Luettu 16.6.2023) Ruotsalainen, Roosa. 2020. ”Kuin kiskoille nostettu Kämp’: Kansainvälisen makuuvaunuyhtiön ravintolavaunut Pietarin radalla.” Helsinki–Pietari rautatieyhteys 150 vuotta. Suomen Rautatiemuseo, Väylävirasto. <http://helsinki Pietari 150.vayla.fi/kuin-kiskoille-nostettu-kamp-kansainvalisen-makuuvaunuyhtiön-ravintolavaunut-pietarin-radalla/> (Luettu 16.6.2023.)
- Saarenheimo, Eero. 1985. *Kruunun krouvari: Arctia Oy:n vaiheita 1935–1985*. Helsinki: Arctia.
- Silvennoinen, Santtu. 2022. ”Se oli siinä! Helsinki sulkee kohutun urheilupaikan”. *Iltalehti.fi*. 6.10.2022. <https://www.iltalehti.fi/talviurheilu/a/4a7caa29-8ff0-4538-961d-8823251d75e2> (Luettu 16.6.2023)
- Soini, Yrjö. 1963. *Vieraanvaraisuus ammatina: Kulttuurihistoriallinen katsaus Suomen majoitus- ja ravitsemuselinkeinoon kehitykseen 1–2*. Helsinki: Otava.
- Suomen Hiihtokeskusyhdistys ry. 2023. <https://ski.fi/> (Luettu 16.6.2023)
- Suomen Matkailijayhdistys. 1889. *Helsinki ympäristöineen: Käsikirja matkustajille*. Helsinki: Suomen Matkailijayhdistys.
- Suomen Matkailijayhdistys. 1888–1890. *Matkasuuntia Suomessa 1–4*. Helsinki: Suomen Matkailijayhdistys.

- Suomen Matkailijayhdistys. 1927. *Miksi ja miten Suomesta olisi kehitettävä matkailumaa*. Helsinki: Suomen Matkailijayhdistys.
- Suvikumpu, Liisa. 2014. *Suomalaiset kylpylät: Kotimaisen kylpyläkulttuurin historiaa*. Helsinki. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Tommila, Päiviö. [1955] 1982. *Helsinki kylpyläkaupunkina 1830–50-luvuilla*. Helsinki: Helsinki-seura.
- Wegg, John. 1983. *Finnair: The Art of Flying Since 1923*. Helsinki: Finnair.

Kestävä matkailu keksittiin Sveitsissä!*

Soile Veijola

Sveitsiläinen taloustieteilijä Jost Krippendorf keksi kestävän matkailun! Joko kaikki tiesivätkin sen? Tunnustan, että olin itse unohtanut.

Krippendorf julkaisi jo nelisenkymmentä vuotta sitten erään matkailututkimuksen tunnetuimmista klassikkoteoksista, *The Holiday Makers: Understanding the Impact of Leisure and Travel*. Kirja ilmestyi ensin alkukielellään saksaksi vuonna 1984 nimellä *Die Ferienmenschen*. Nyt harmittelen, ettei sitä käännetty saman tien suomeksi. Suorastaan suren, että Krippendorf kuoli jo vuonna 2003 vain 64 vuoden ikäisenä. *The Guardian* -lehden muistokirjoituksen mukaan hän oli iloinen mies, joka puhui sujuvasti useita kieliä.

Olisi ollut hauskaa kutsua hänet tutustumaan vaikkapa Lapin hiihtokeskuksiin!

The Holiday Makers -kirja meillä kuitenkin on käytössämme. Krippendorfin matkailuesimerkeistä suuri osa tulee Sveitsin Alpeilta ja niiden pikkukylistä, jotka hiihtoturistit ovat valloittaneet. Hän nostaa esille tapauksia myös köyhistä kolmannen maailman maista. Teos valaisee matkailua niin paikallisten asukkaiden kuin matkailijoidenkin toiveiden ja tarpeiden näkökulmasta, mutta sen kolmas teema, matkailun suunnittelu ja kehittäminen investoimalla ja rakentamalla, on erityisen ajankohtainen.

Ovatko Krippendorfin ajatukset matkailun suunnittelusta siis edelleen *kurantteja*?

Krippendorf oli jo 1980-luvulla huolissaan matkailun holtittomasta kasvusta ja vertasi matkailun kasvattamista ja levittämistä kolonialismiin. Vaikkei väitettä suoriltaan nielisikään – olihan eurooppalaisvaltioiden harjoittama siirtomaavalta omien taloudellisten päämääriensä ja kulttuurisen ylivaltansa edistämiseksi aikoinaan huomattavan julmaa ja veristä – on hänen perusteluitaan kiinnostavaa lukea. Hän nimittäin väittää kirjassaan, että paikallisten ihmisten mahdollisuus vaikuttaa matkailun määriin ja muotoihin saattaa olla hyvinkin pieni verrattuna ulkopuolelta tuleviin – myös ulkomaalaisiin – pääomasijoittajiin sekä muihin matkailuun ainoastaan taloudellisista syistä linkittyviin toimialoihin kuten rakennusteollisuuteen.

Sijoittajia ja rakentajia ei Krippendorfin mukaan välttämättä kiinnosta edes investointiensa taloudellinen menestys – saati kestävyys – ainakaan sen jälkeen, kun he ovat myyneet niiden kohteet eteenpäin. Krippendorfin mielestä heidät voisi sitouttaa taloudellisiin kannustimiin pysymään käynnistetyin matkailutoiminnan tukena.

Erlaisia suhtautumistapoja matkailuun

Krippendorf jakaa teoksessaan matkailukohteissa asuvat paikalliset ihmiset kolmeen ryhmään. Ensimmäiseen kuuluvat matkailualalla itse työskentelevät. Koska he saavat matkailusta kuukausipalkkaa, toteaa Krippendorf, heillä on syytä toivoa matkailun menestymistä, vaikeivat kaikki heistä itse olisikaan henkeen ja vereen ”matkailu-ihmisiä”. Toinen ryhmä koostuu matkailun liitännäiselinkeinojen – esimerkiksi liikenteen ja vähittäistavarakaupan – edustajista, jotka eivät ole täysin riippuvaisia matkailusta. Heidän parissaan asenne on suhteellisen neutraali, samoin kuin kaikilla niillä paikan asukkailla, jotka eivät itse arjessaan kohtaa matkailijoita. Kolmannen paikallisten ryhmän Krippendorfin jaottelussa muodostavat paikallisen yhteisön ihmiset, jotka kohtaavat matkailun ja etenkin sen

kasvun vaikutukset omassa elinympäristössään omakohtaisesti ja kielteisesti. He kokevat usein voimattomuutta suhteessa matkailun edistymiseen.

Suunnittelun konkreettisesta tekniikasta ja suunnittelutyön arjesta Krippendorf ei harmillisesti puhu paljoakaan. Hän maalaa leveämmällä pensselillä matkailuun panostamisen prosesseja, alkuja ja lopputuloksia sekä listaa periaatteita, joita noudattamalla alueen tai asutuskeskuksen asukkaat ja päättäjät kykenisivät pitämään kiinni päätösvallastaan oman kotiseutunsa kehittämisessä suhteessa matkailusta lähinnä kiinteistömielessä kiinnostuneisiin ulkopuolisiin toimijoihin. Neuvoja on tarjolla myös matkailun liiallisen kasvun ehkäisemiseksi.

Paradoksaalista, eikö totta? Niin maailmalla kuin Suomessakin matkailuun liittyen seurataan nimenomaan sen kasvuprosenttia: plusmerkkinen on hyvä ja miinusmerkkinen huono. Taloustieteilijäksi Krippendorf siis suhtautuu matkailuun yllättävällä tavalla. Hän ensinnäkin alkoi puhua kestävästä matkailusta – ainakin tarinan mukaan – ensimmäisenä, ja toiseksi hän käy huolellisesti läpi matkailun kehittämisen ja kasvun kielteisiä vaikutuksia. Hän ei myöskään jätä asiaa siihen, vaan esittää myös konkreettisia ehdotuksia ja keinoja, joiden avulla kerran jo menetetty paikallisten autonomia oman kaupungin tai kylän kehittämistyössä voitaisiin palauttaa.

Krippendorf jopa ihmettelee, vaikkakin kirjailija Michel Tournerin suulla, mikseivät ihmiset käytä lomamatkustukseensa uhraamiaan valtavia rahasummia omien kaupunkiensä, maisemiensa ja työpaikkojensa parantamiseen. Kysymys on pohtimisen arvoinen edelleenkin, mutta toteutuessaan muutos olisi luonnollisesti uhka matkailulle – tai ainakin sen ikuiselle kasvulle.

Ennakoiko Krippendorf tulevaisuuden oikein?

Ajan hammas ei näytä suuremmin syöneen Krippendorfin keskeisiä teesejä: paikallisten ihmisten, matkailijoiden, päättäjien ja sijoittajien tulisi suunnata energiansa kestävä matkailun rakentamiseen

ja vaalimiseen. Sama missio on monilla tutkijoilla ja asianosaisilla edelleen. Yhdessä kohtaa Krippendorf kuitenkin sortui liialliseen toiveikkuuteen. Hän nimittäin ehdotti, että ihmiset voisivat alkaa itse vuokrata omia kotejaan matkailijoille vastalauseena epäaidolle massaturismille, ja saada itselleenkin tuloja matkailusta.

Miten sitten kävikään? Totiseksi liiketoiminnaksi muuttunut Airbnb valtasi julkisen tilan lisäksi laajalti myös paikallisten ihmisten yksityistä tilaa – heidän kotinsa ja kotikorttelinsa – lähestulkoon ammattimaiselle matkailuliiketoiminnalle. Esimerkiksi venetsialaisten tunnot asiasta tiedetään hyvin. Rovaniemelläkin on keskusteltu asiasta kiihkeästi.

Krippendorf oli liian optimistinen toisessakin asiassa. Hän oletti, että kasvava ympäristötietoisuus johtaisi tietysti kestävien käytäntöjen kasvuun ja uuteen ”vanhaan normaaliin” kaikilla toimialoilla, myös matkailussa. Toistaiseksi tämä muutos ei ole täysin toteutunut. Joka tapauksessa hän teki itse asiansa eteen kaikkensa, ja oli aktiivinen luennoitsija, joka puolusti ajatustaan kestävästä matkailusta urheasti eri mieltä olevia vastaan.

Vaikka Krippendorf oli siis taloustieteilijä, hän ei pitänyt matkailun kasvua ja markkinointia itseisarvona. Näin eivät toki tee kaikki taloustieteilijät nykyisinkään; puhutaan jopa kohtuutaloudesta ja *degrowth*-taloudesta. Matkailuliiketoiminnan on Krippendorfin mukaan oltava väline, jonka avulla kehitetään paikallista yhdyskuntaa sen asukkaiden toiveiden mukaiseksi. Matkailun edistäminen ei hänen mukaansa saa koskaan olla itseisarvo. Paikallisen yhdyskunnan – ja tämän päivän tutkimustiedon valossa myös paikallisen ekosysteemin ja sen kaikkien eliölajien – on hyödyttävä matkailusta kärsimisen sijasta.

Krippendorfin mielestä kaupunkien, kuntien ja alueiden on myös ehdottomasti vältettävä ”yhden lajikkeen viljelytaloutta” (*one-crop economy*). Yhdestä elinkeinosta – edes matkailusta – ei toisin sanoen saa tulla riippuvaiseksi, vaan kaikkia elinkeinoja pitää tukea tasaisesti. Täydellinen riippuvuus kansainvälisestä matkailusta merkitsee myös elinkeinon haavoittuvuutta eli riippuvuutta vieraiden maiden talouspoliittisista tilanteista. Krippendorf pelotteli lukijoita

myös sillä, että matkailusta voi tulla paikallisen miljööön korostamisen sijasta ”maisemansyöjä” (*landscape-eater*).

Kiinnostavasti myös suomalainen tietokirjailija Risto Isomäki varoitti vuonna 2019 ilmestyneessä teoksessaan *Miten Suomi pysäyttää ilmastomuutoksen?* maaperää köyhdyttävästä ”plantaasiviljelystä” eli *yksikerroksisesta monokulttuurista*. Isomäen mielestä ”optimoitu monikerroksinen kotipuutarha” on ilmastomuutosta vastaan taistelun kannalta paljon parempi. Sellaiset on hänen mukaansa menetetty historian saatossa nopeita voittoja takaavan yksikerroksisen plantaasiviljelyn myötä, mutta nyt ne ovat palaamassa takaisin. Isomäki näkee monikerroksisessa kotipuutarhassa senkin hyvän puolen, että erilaisten lajien kasvusykliit toimivat kuin suomalaiset perennapenkit: lajit täydentävät toisiaan.

Krippendorfin varoittava vertauskuva liiallisesta riippuvuudesta yhdestä toimialasta yhden lajikkeen taloutena rinnastuu näin planetaarista maankäyttöpolitiikkaa koskeviin kohtalonkysymyksiin. ”Plantaasiajattelu” matkailuinvestoinneissa merkitsee laajojen maa-alueiden standardoitua rakentamista loma-asutukseksi nopeiden voittojen toivossa.

Plantaasiajattelu voi oman näkemykseni mukaan konkretisoitua vertikaalisestikin esimerkiksi tornihotelleina, jotka tapaavat olla standardoituja lyhyt vuokraustiloja, joista ei ”puske uutta käyttötapaa” eri sesonkeina. Horisontaalisen ja vertikaalisen plantaasiajattelun vastakohtana ”optimoitu monikerroksinen kulttuuriympäristö” eri vuodenaikoihin sovitettuna puolestaan laajentaisi matkailuelämysten kirjoa kaventamisen ja yksipuolistamisen sijasta.

Kriittisistä huomioistaan huolimatta Krippendorf kuitenkin arvostaa pääomasijoittajia. Hän arvostaa heitä, mutta vain niin kauan kuin sijoittajat sitoutuvat pitämään pitkäjänteisesti huolta investointiensä onnistuneesta ylläpidosta ja osallistuvat tasapuolisesti yhdyskuntainfrastruktuurin kustannuksiin, eivätkä haittele tai hanki itselleen päätäntävaltaa paikallisten yhdyskuntien yli. Sekin on nimittäin mahdollista, jos kunnan tai kaupungin neuvotteluasema esimerkiksi matkailuhankeneuvotteluissa ei ole kummoinen.

Vastuiden jakaminen

Vaikka meillä matkailijoillakin oli Krippendorfin aikalaistodistuksen mukaan jo 1980-luvulla oma vastuumme matkailun liiallisesta kasvusta ja sitä – puolin ja toisin – ruokkivasta liiallisesta matkailurakentamisesta, ei hän vieritä matkailun vaikutusten ”kaikkia syntejä” matkailijoiden niskaan. Halu matkustaa on hänen ajattelussaan ”yhteiskunnallinen konstruktio”. Se on toisin sanoen sosiaalinen normi. Matkustaminen on suorastaan kamppailtu kaikkien yhteiskuntaluokkien yhtäläiseksi oikeudeksi, kuten ruotsalainen etnologi Orvar Löfgren on oivaltavasti kuvannut lomanvieton sosiaalihistoriaa tutkiessaan.

Modernin matkailun hallitsemattoman kasvattamisen keskeiseksi syyksi Krippendorf nimeää alun perin paikallisten ja matkailijoiden suhdetta välittämään syntyneen matkailutoimialan telakoitumisen yhä kiinteämmin kiinteistöjalostus- ja rakennusaloihin. Liekö väite edelleen tosi tai ei, sitä voi Krippendorfin kirjan seurassa ja nykytilanteeseen perehtymällä pohtia.

Matkailijoillekin hän kyllä sälyttää vastuuta, ja kehottaa heitä eli meitä olemaan tietoisia matkailijoita, jotka eivät petä itseään suhteessa omien matkustuspäätöstensä vaikutuksiin. Aina voi kysyä itseltään: mitä periaatteita noudatan matkustaessani, ja mitä periaatteita noudatan vaikuttaessani oman kotiseutuni erityisyyden ja ainutlaatuisuuden vaalimiseen? Voisivatkohan periaatteet olla samat kummassakin tapauksessa?

Toki on ihmisiä, jotka eivät näe mitään ainutlaatuista kotiseudussaan. He eivät ehkä myöskään paljoa matkustele ja opi sitä kautta katsomaan ympärilleen vieraan silmin myös kotiympäristössään.

Muitakin tutkijoita ja kestävä matkailun puolestapuhujia kuin itseäni saattaa muuten viehättää sveitsiläistaloustieteilijän tapa vastata tahoille, jotka eivät hänen aikanaan tahtoneet antaa matkailulle minkäänlaista moitteen sijaa, eivät missään eikä koskaan: ”Meidät on tuomittu velvollisuuteen olla kaukonäköisiä, kriittisiä ja epäsuosittuja.” (*We are damned to have the duty to be far-sighted, critical and unpopular.*)

Kirjallisuus

- Isomäki, Risto. 2019. *Miten Suomi pysäyttää ilmastonmuutoksen?* Helsinki: Into Kustannus.
- Krippendorf, Jost. [1984] 1994. *The Holiday Makers: Understanding the Impact of Leisure and Travel*. Kääntänyt Vera Andrassy. [*Die Ferienmenschen*]. Oxford: Butterworth-Heinemann.
- Lane, Bernard. 2003. "Obituary: Jost Krippendorf: Pioneer of Sustainable Tourism." *The Guardian* 73.2003. <https://www.theguardian.com/news/2003/apr/07/guardianobituaries> (Luettu 1.5.2023.)
- Löfgren, Orvar. 1985. "Wish You Were Here! Holiday Images and Picture Post-cards." *Ethnologia Scandinavica*, 90–107.



II

Hyvinvointi

3 Matkailun suunnittelun tulevaisuus globaalissa ympäristömuutoksessa

Kaarina Tervo-Kankare

https://orcid.org/0000-0003-1518-794X

Globaalin ympäristömuutoksen näkyvimät osa-alueet ilmastonmuutos ja luonnon monimuotoisuuden heikkeneminen vaikuttavat matkailuun merkittävästi. Ne haastavat ympäristöstä ja vakaista luonnonoloista riippuvaista matkailua ja siten myös sen suunnittelua. Samalla matkailu vaikuttaa globaalin ympäristömuutoksen etenemiseen.

Matkailusuunnittelu perustuu usein ajatukseen ympäristöstä ja luonnonvaroista matkailun mahdollistajina ja siten ihmisen hyvinvoinnin turvaajina. Ympäristömuutoksen ja matkailun suhdetta on lähestytty usein ympäristöhaitan vähentämisen ja muutokseen sopeutumisen kautta.

Globaalin ympäristömuutoksen torjumiseksi on tärkeää estää tai ohjata ympäristön muuttumista suunnittelun avulla entistä monitasoisemmin, kattavammin ja useammasta näkökulmasta. Ennakoinnin ja hyvinvoinnin aiempaa laajemman määrittelyn merkitys kasvaa ja niiden avulla haitan vähentämisestä voidaan edetä sen poistamiseen ja hyötyjen luomiseen. On huomioitava koko ympäristön ja sen kaikkien eliöiden hyvinvointi. Tällöin matkailu voi muuttua luonnonvarojen hyödyntäjästä niistä huolta pitäväksi ilmastonmuutoksen ja luontokadon torjijaksi.

Globaalin ympäristömuutoksen asettamiin haasteisiin vastaamiseksi on suunnittelun lähtökohtia tarkennettava. On kysyttävä, milaista hyvinvointia – ja kenelle tai mille – matkailun avulla halutaan ja voidaan tuottaa. Suunnittelussa on myös osattava huomioida, miten matkailun eri toimijat saadaan pitämään huolta ympäristöstä ja paikalliset asiat vaikuttavat huolenpidon mahdollisuuksiin. Suunnittelu-työ globaalin ympäristömuutoksen aikakaudella vaatii siis monitieteistä asiantuntijuutta.

Johdanto globaaliin ympäristönmuutokseen ja matkailuun sen osatekijänä

Globaalilla ympäristönmuutoksella (global environmental change) tarkoitetaan ympäristön tilaa tavalla tai toisella muuttavia ja koko maailmaa koskettavia kehityspolkuja, joihin ihmisen toiminta vaikuttaa ja on vaikuttanut (Pyhälä ym. 2016). Näkyvimpiä ja viime aikoina eniten esillä olleita globaalien ympäristönmuutoksen osa-alueita ovat *ilmastonmuutos* ja *luonnon monimuotoisuuden heikkeneminen*, joihin tässä luvussa keskitytään. Ne ovat vahvasti kytköksissä toisiinsa, sillä ilmaston muuttuminen vaikuttaa lajeihin ja vastaavasti luonnon monimuotoisuuden heikkeneminen vaikuttaa ilmaston muuttumiseen esimerkiksi hiilinielujen pienemisen myötä. Kolmantena tärkeänä globaalien ympäristönmuutoksen osa-alueena voidaan pitää myös luonnonvarojen liikakäyttöä (ks. esim. Hautakangas & Pirtonen 2021), joka liittyy kahteen edelliseen ilmiöön: luonnonvarojen liikakäyttö voi edistää ilmastonmuutosta ja luontokatoa ja päinvastoin.

Ilmastonmuutoksella tarkoitetaan ilmasto-olosuhteiden muuttumista ihmisen toiminnan takia. Maapallon ilmasto on aina ollut muutoksessa, mutta nykyisin käynnissä oleva muutosprosessi on ennennäkemättömän nopea, ja sen oletetaan johtuvan pääasiassa ihmistoiminnan aiheuttamista kasvihuonekaasupäästöistä (erityisesti hiilidioksidista) ilmakehään. Lisääntynyt hiilidioksidimäärä ilmakehässä vaikuttaa maapallon lämpenemiseen, sillä se estää lämmön haihtumista avaruuteen. Mikäli kasvihuonekaasupäästöjen määrän kasvua ei saada hillittyä, kasvihuoneilmaston voimistuminen nostaa maapallon keskilämpötilaa kuluvaan vuosisadan loppuun mennessä kahdesta kuuteen celsiusastetta. (Esim. Ilmasto-opas 2023.)

Maailmanlaajuisesti ja myös Suomessa lämpenemisestä aiheutuvat haitat ylittävät siitä mahdollisesti saavutettavat hyödyt (Ruosteenoja, Jylhä & Kämäräinen 2016). Kuten hallitustenvälisen ilmastomuutospaneelin (Intergovernmental Panel on Climate Change IPCC 2018; 2022) raportit osoittavat, muutos ilmenee eri tavoin eri

alueilla. Tämän vuoksi ilmeneviä haittoja ja hyötyjä on arvioitava tapaus- ja paikkakohtaisesti ja laajemmin kuin vain ihmisen näkökulmasta. Vaikka vaikutukset ovat varsin paikkakohtaisia, ei globaalissa mittakaavassa tapahtuvia asioita, kuten ympäristön muuttumista asuinkelvottomaksi kasveille ja eläimille (mukaan lukien ihmiselle) sekä sen seurauksia, kuten ilmastopakolaisuutta, voida ohittaa (ks. esim. IPCC 2018; 2022). Ilmastonmuutoksen kontekstuaalisuus ja monitasoisuus vaikeuttavat sen huomiointia – siihen sopeutumista ja sen torjumista – merkittävästi. Jollakin alueella saatu oppi hyviksi havaituista keinoista ilmastonmuutoksen torjumiseksi tai siihen sopeutumiseksi ei välttämättä pidä paikkaansa toisella alueella sovellettuna (IPCC 2022).

Suomessa odotettavissa olevaa ilmastonmuutosta on mallinnettu uusimpien ilmastomallien mukaisesti Suomen ilmatieteen laitoksen tutkijoiden Kimmo Ruosteenojan, Kirsti Jylhän ja Matti Kämäräisen (2016) tutkimuksessa. Sen mukaan Suomen vuotuisen keskilämpötilan arvioidaan ilmastomallien perusteella kohoavan lähes kaksi kertaa nopeammin kuin koko maapallon keskilämpötilan. Lämpeneminen on voimakkainta talvisin, ja odotettavissa on maltillisen, ilmastonmuutoksen hillitsemiseen perustuvan ilmastoskenaarion mukaan noin 2–7 celsiusasteen nousu vuosisadan loppuun mennessä. Kesälämpötilat nousevat hieman vähemmän, arviolta noin 1–4 celsiusastetta. Ruosteenoja, Jylhä ja Kämäräinen (2016) katsovat tällaisen lämmön nousun tarkoittavan sitä, että Suomen lämpöolot vastaisivat nykyisiä Puolan oloja.

Lämpötilan ohella sademäärät muuttuvat. Ruosteenojan, Jylhän ja Kämäräisen (2016) mallinnusten mukaan Suomessa sademäärät lisääntyvät kaikkina vuodenaikoina, mutta eniten talviaikaan. Lyhyellä aikajänteellä tämä voi tarkoittaa lumimäärän kasvua, mutta pidemmällä aikajänteellä lämpötilojen kohoaminen muuttaa lumisateita vesisateiksi. Mallinnusten mukaan talvien odotetaan myös muuttuvan nykyistä pilvisemmiksi, mikä vaikuttaa valoisuuteen – maan pinnalle pääsevän auringonsäteilyn määrä voi vähentyä ennusteiden mukaan jopa 20 prosenttia. Ruosteenojan, Jylhän ja Kämäräisen (2016) mallinnus tuulen voimakkuuksissa tapahtuvista

muutoksista on tuottanut ristiriitaisia tuloksia. Tuoreemmassa arviossa todetaan, ettei Pohjois-Euroopassa ole odotettavissa suurta muutosta tuulisuuudessa yleensä, mutta myrskytuulten voimistuminen on mahdollista, ja erityisesti kesän rajuilmoihin liittyviä voimakkaita tuulenpuuskuja voi esiintyä tulevaisuudessa useammin (Gregow ym. 2020).

Lämpötilojen ja sademäärien muuttuminen heijastuu monin tavoin muuhun ympäristöön. Lukuisissa tutkimuksissa on selvitetty tarkemmin ilmastonmuutoksen seurannaisvaikutuksia ja niiden tuloksia on koottu Ilmasto-oppaaseen, joka on asiantuntijoiden kokoama suomenkielinen tietopaketti ilmastonmuutoksesta (ks. ilmasto-opas.fi). Sen kautta saa ajantasaisia ja paikallistettua tietoa ilmastonmuutoksen ilmenemisestä Suomessa paitsi tekstimuodossa myös visualisoituna erilaisiksi kuvaajiksi. Ilmasto-oppaan mukaan lämpötilojen odotetaan kohoavan sitä nopeammin mitä pohjoisemmaksi mennään. Niin kutsuttujen paukkupakkasten esiintyminen harvinaistuu ja vastaavasti nollakelit, jolloin lämpötila sahaa edestakaisin nollan molemmin puolin, yleistyvät. Talvet myös lyhenevät. Kesän hellejaksoista odotetaan tulevan yleisempiä ja kestoaltaan pidempiä. Samaan aikaan kaikkein korkeimmat lämpötilat (esimerkiksi eri vuodenaikoina) tulevat kohoamaan. Lämpötilojen nousu pidentää kasvukautta. Sään ääri-ilmiöiden yleistyminen saattaa näkyä myös rankkasateiden lisääntymisenä. (Ilmasto-opas 2023.) Kaikki edellä kuvatut muutokset haastavat vakaisiin ilmasto-oloihin tottunutta matkailua. Aiempi tutkimus on jo osoittanut, miten haavoittuvaa matkailu on suhteessa ilmastonmuutokseen (ks. Scott, Hall & Gössling 2015), ja sitä se on myös Suomessa (esim. Tervo 2008; Tervo-Kankare, Kaján & Saarinen 2018).

Ilmaston muuttuminen vaikuttaa osaltaan luonnon monimuotoisuuteen eli biodiversiteettiin, joka tarkoittaa maapallon elämän edellytyksiä turvaavan elollisen luonnon monimuotoisuutta geneistä aina lajeihin ja ekosysteemeihin asti (Euroopan ympäristökeskus 2020). Hallitustenvälisen luontopaneelin (Intergovernmental Science-Policy Platform for Biodiversity and Ecosystem Services, IPBES) mukaan luonnon monimuotoisuus heikkenee

hälyttävästi ja nopeammin kuin koskaan aiemmin ihmiskunnan historiassa (Luontopaneeli – Suomen kansallinen IPBES-paneeli 2019, 2). Suomen Luontopaneeli (2019) on koostanut IPBESin raportista suomenkielisen tiivistelmän, jossa määritellään luonnon tilaa, sen monimuotoisuutta, ekosysteemejä ja niiden tuottamia *ekosysteemipalveluita* (joista myös ihminen on riippuvainen) uhkaavat tekijät seuraavassa tärkeysjärjestyksessä: maan- ja merenkäyttö sekä käytön muutokset, eliölajien suora hyväksikäyttö, ilmastomuutos, saastuminen ja vieraslajit. Maan- ja merenkäyttö liittyvät Luontopaneelin mukaan muun muassa kaupungistumiseen, maatalouteen, metsien hakkaamiseen, väestönkasvuun, ruoantuotantoon ja rakentamiseen. (Ekosysteemipalveluista ks. myös luku 4 tässä kirjassa).

Luontopaneelin raportissa (2019) korostetaan luonnon ekosysteemipalveluiden merkitystä myös ihmisen hyvinvoinnille ja koko olemassaololle:

“Monet ekosysteemipalvelut ovat välttämättömiä ihmisen terveydelle ja niiden väheneminen uhkaa elämän laatua. Luonto tuottaa ihmisille ruoan, energiaa, lääkkeitä ja muita ihmisille välttämättömiä hyödykkeitä. Luonto pitää yllä ilman laatua, puhdasta vettä ja maaperää sekä tuottaa elinkelpoisen ilmaston. Maa- ja meriekosysteemit sitovat 60 % ihmisen tuottamista fossiilienergian hiilipäästöistä – ne ovat ainoita hiilinielujamme. Yli 75 % ihmisen ravintokasveista on riippuvaisia hyönteisten ja muiden eläinten pölytyksestä.” (Luontopaneeli – Suomen kansallinen IPBES-paneeli 2019, 4.)

IPCC:n raportissa korostetaan samaa asiaa. Sen mukaan ihmisen terveys ja hyvinvointi sekä elinkeinot ovat erittäin riippuvaisia luonnon ”terveydestä”. Raportissa korostetaan myös luonnonympäristöjen kanssa yhteydessä olemisen myönteisiä vaikutuksia hyvinvointiin, terveyteen ja sosiokognitiivisiin taitoihin. Ilmastomuutoksesta johtuva lajien katoaminen ja luonnon monimuotoisuuden väheneminen johtavat luonnon ”tilojen” vähenemiseen ja heikentävät siten ihmisen hyvinvointia ja terveyttä maailmanlaajuisesti. (IPCC 2022, 282.)

Koska ihmisen olemassaolo ja hyvinvointi riippuvat luonnon tuottamista hyvinvointi- ja ekosysteemipalveluista, muodostaa luonnon monimuotoisuuden väheneminen merkittävän uhkan myös matkailutoiminnalle. Vastavuoroisesti matkailu vaikuttaa ympäristöön ja kuluttaa luonnon resursseja, millä on globaalia ympäristömuutosta kiihdyttävä vaikutus. Matkailun ja globaalien ympäristömuutoksen suhteesta puhuttaessa voidaankin käyttää termiä noidankehä (*vicious circle*), johon on viitattu usein erityisesti matkailun ilmastonmuutostarkoituksellisuudessa (esim. Patterson, Bastianoni & Simpson 2009). IPCC:n (2018) linjauksia myötäillen matkailun vaikutukset ympäristöön voidaan luokitella eri tavoin esimerkiksi suoriin ja epäsuoriin vaikutuksiin, paikallisesti ja globaalisti sekä välittömästi tai viiveellä ilmeneviin vaikutuksiin. Suuri osa vaikutuksista on ympäristön kannalta haitallisia, mutta matkailulla voi olla myös ympäristön tilaan myönteisesti vaikuttavia seurauksia esimerkiksi luonnosta oppimisen ja sen arvostuksen lisääntymisen tai luonnon suojeluun tarvittavien varojen keräämisen kautta (Apps, Dimmock & Huveneers 2018; Tyrväinen 2017).

Matkailuun olennaisesti kuuluva liikkuminen lähtö- ja kohdealueiden välillä sekä perillä matkailukohteessa on ilmastonmuutoksen näkökulmasta erityisen haastava asia. Matkustamisesta aiheutuvat päästöt muodostavat valtaosan matkailun hiilidioksidipäästöistä, jotka kiihdyttävät ilmastonmuutosta. Matkailusta globaalisti aiheutuvien hiilidioksidipäästöjen on viimeisimpien laskelmien mukaan (Lenzen ym. 2018) arvioitu olevan kahdeksan prosenttia koko maailman päästöistä, ja näistä valtaosa aiheutuu matkustamisesta: lentäen, autolla, laivalla ja junalla. Ravintola- ja majoitustoiminnan sekä matkailuaktiviteettien osuus päästöjen aiheuttajana on huomattavasti pienempi (Lenzen ym. 2018; ks. myös Koivula & Tuominen 2019 Suomen matkailun hiilipäästölaskelmiin liittyen).

Matkailun hiilijalanjälki kaikkine osatekijöineen on kiperä ongelma ratkaistavaksi. Erityisesti liikkumisesta aiheutuvat päästöt ovat asia, johon on vaikea puuttua muun muassa kansainvälisen lentoliikenteen monimutkaisen sääntelyn (tai sääntelemättömyyden) vuoksi ja koska kansainvälinen lentoliikenne on jätetty Pariisiin

ilmastosopimuksen ulkopuolelle (Becken & Shuker 2019; ks. myös Traficom 2022). Toisaalta myös matkailuala on ollut haluton ottamaan tiukkaa kantaa asiaan (Gössling, Scott & Hall 2015) – hankalasta aiheesta on ollut helpompi vaieta kokonaan. Vallalla ollut suuntaus matkailun kasvun hakemisesta kansainvälisiltä markkinoilta ei luonnollisesti ole helpottanut tilannetta.

Matkailu vaikuttaa luonnon monimuotoisuuteen monin tavoin. Suoria, usein paikallisesti havaittavia vaikutuksia ovat esimerkiksi luonnonympäristöjen ja lajien tuhoutuminen ja muuttuminen, vaikutukset eläinten käyttäytymiseen, ravinnonhankintaan ja liisääntymiskäyttäytymiseen (Kim, Lee & Kim 2020; Penteriani ym. 2017; Tolvanen & Kangas 2016) sekä biodiversiteetiltään ainutlaatuisien perinnemaisemien muuttuminen (ks. myös luvut 4, 9 ja 11 tässä kirjassa). Elinympäristöjen tuhoutuminen matkailurakentamisen ja matkailuaktiiviteettien takia sekä vieraslajien kulkeutuminen esimerkiksi veneiden pohjissa, lentokoneiden ja matkatavaroiden salamatkustajina sekä matkailijoiden kengissä ja retkeilyvarusteissa ovat suuressa mittakaavassa haastavimpia matkailun seurauksia (Anderson ym. 2015; Tyrväinen 2017; Gössling 2018). Vieraslajit (*alien species*, myös *invasive alien species*) eli luontaisen levinneisyysalueensa ulkopuolelle leviävät eläin- ja kasvilajit voivat syrjäyttää paikallista lajistoa. Niiden uhka on suuri herkissä ympäristöissä, kuten arktisella alueella sekä eristäytyneissä paikoissa. (Tolvanen & Kangas 2016.) Ilmaston lämpeneminen voi edistää vieraslajien menestymistä uudella alueella, mikä lisää lajiston muuttumisen riskiä, kuten ympäristötutkijat Anne Tolvanen, Katja Kangas ja Esa Huhta (2014) ovat huomauttaneet. Stefan Gösslingin (2018) mukaan matkailua voidaan ilmastonmuutosyhteys huomioiden pitää vastuullisena vähintään viiden prosentin osuudesta maailman luontokadosta.

Kun tarkastellaan matkailun maantieteellistä aluerakennetta, keskeisimpiä matkailukohteita ja matkailijavirtoja eri alueiden välillä, huomataan tiettyjä toistuvia kuvioita ja jopa lainalaisuuksia. Näistä monet liittyvät ympäristöolosuhteisiin, joihin globaali ympäristönmuutos kohdistuu. Tietynlaisiin kohteisiin matkustetaan

tietynlaisilta lähtöalueilta ja tiettyinä vuodenaikoina, vuodesta toiseen. Aurinkoa ja rantaelämää kaipaavat löytävät omat suosikki-kohteensa rantakohteiden kasvavasta joukosta. Lumeen liittyvän eksotiikan tai harrastusmahdollisuuksien perässä matkaavat muodostavat puolestaan omia, usein varsin muuttumattomia matkailijavirtojaan. Luonnon elementtien hyödyntäminen ja yleistyksyet siitä, millaisten asioiden ja olosuhteiden ympärille ja perusteella matkailu kehittyy ja toimii, ovat pitkään ohjanneet *matkailun suunnittelua* eli matkailun tavoitteellista kehittämistä yksittäisistä matkailuyrittäjistä aina valtioiden matkailun kehittämisestä vastaaviin tahoihin asti.

Mitä suunnittelussa tapahtuu, mikäli aurinko muuttuu liian kuumaksi, jos lunta ei olekaan silloin, kun sitä pitäisi olla tai jos lintuharrastajia kiinnostanut lintulaji häviää? Olosuhteiden muuttuminen globaalin ympäristönmuutoksen myötä haastaa matkailun suunnittelua ennen kokemattomalla tavalla. Esimerkiksi totut oletukset siitä, millaiset olosuhteet mahdollistavat matkailun ja kiinnostavat matkailijoita, eivät välttämättä pidä enää paikkaansa. Kesien lämpeneminen matkailijoiden kohdealueilla voi vähentää heidän mielenkiintoaan vierailta kaukana kotoa olevissa rantakohteissa kesäaikaan. Toisaalta lumi voi alkaa näyttäytyä liian eksoottisena ja pelottavana niiden kohdealueiden matkailijoille, jotka talvien lämpenemisen myötä ovat menettäneet kokonaan kosketuksen lumeen perustuviin harrastuksiin, kuten lasketteluun. Samaan aikaan matkailu ei ole vain viaton uhri, joka tarkkailee sivusta ympäristön muuttumista, vaan merkittävästi ympäristönmuutokseen vaikuttava tekijä. Ympäristön muuttumisen myötä myös matkailun ja sen suunnittelun on muututtava.

Tässä kohtaa on hyvä tarkastella *matkailusuunnittelun toimijuutta* hieman tarkemmin. Matkailusuunnittelulla tarkoitetaan usein varsinaisissa suunnittelutehtävissä erityisesti kunta- ja maakuntatasolla toimivien henkilöiden työtä matkailun kehittämisen edistämiseksi. On kuitenkin hyvä muistaa, että matkailusuunnittelua tehdään myös muiden tahojen toimesta. Esimerkiksi yksittäiset matkailuyrittäjät ja yrittäjien yhteenliittymät isoja matkailuyritysketjuja unohtamatta ovat tärkeä suunnittelutyötä tekevä

ryhmä. Heidän toimintansa ja päätöksensä muodostavat pohjan tai vähintäänkin vaikuttavat suuresti siihen, minkälaista matkailua on olemassa ja kehitetään, ja kenelle sitä voidaan tarjota. Siksi suunnittelutyötä tekevien on tärkeää hahmottaa näkökulmia, joista käsin matkailu yrityksissä toimivat ihmiset suunnittelevat omaa toimintaansa.

Luonto matkailun mahdollistajana

Voidaan perustellusti väittää, että valtaosa nykyisestä matkailusta perustuu vakaisiin ja matkailulle suotuisiin ympäristöolosuhteisiin. Olosuhteet yhtäältä mahdollistavat erilaisten vetovoimatekijöiden olemassaolon ja säilymisen, toisaalta ne toimivat myös työntövoimatekijöinä, kun esimerkiksi Suomesta halutaan paeta marraskuun pimeyttä ja kylmyyttä vaikkapa Thaimaahan tai Kanarian saarille. Erityisesti luontoon perustuva matkailu mutta myös monet massamatkailun muodot, kuten jo mainittu matkustaminen Thaimaahan sekä esimerkiksi kaupunkimatkailu, ovat suoraan tai epäsuorasti riippuvaisia luonnon elementeistä ja tietynlaisista ympäristöolosuhteista. Ilmasto-olosuhteet määrittävät suurta osaa matkailusta, ja ilmastoa pidetäänkin tärkeimpänä yksittäisenä matkustuskohteen valintaan ja matkustusajankohtaan vaikuttavana tekijänä (ks. esim. Gössling & Hall 2006; Mieczkowski 1985).

Kun tarkastellaan matkailun mahdollistavia ympäristöelementtejä tarkemmin, huomataan, että luonnon olosuhteet ja luonnonvarat sekä niiden saavutettavuus näyttelevät tärkeää roolia kaikenlaisessa matkailussa. Fyysinen ympäristö sekä lähtö- että kohdealueilla vaikuttaa suoraan siihen, millaista matkailua halutaan ja voidaan tarjota. Rannat, rannikot, saaret, vuoret, metsät, järvet, meret ja niiden muodostamat maisemat ovat tärkeitä matkailun vetovoimatekijöitä tai niiden mahdollistajia. Esimerkiksi vuori voi olla itsessään matkailukohde, mutta samalla sen rinteet mahdollistavat monenlaisia matkailijoita kiinnostavia aktiviteetteja. Heitä voivat kiinnostaa myös luonnon monimuotoisuudesta kertova eläin- ja

kasvilajien kirjo samoin kuin ilmasto- ja sääolot. Luonnonvaroja tarvitaan myös monien matkailun perustoimintojen toteuttamiseen: esimerkiksi vettä juoma-, kastelu- ja pesuvedeksi sekä uima-altaiden ja lumitykkien tarpeisiin. Pelkästään luonnossa oleilunkin voi ajatella olevan matkailun luonnonvara, kuten IPCC:n (2022, 282) raportissakin todetaan.

Säännöllisesti vaihtuvat vuodenaajat sääolosuhteineen ovat toiminneet perustana matkailun kehittymiselle monessa matkailukohteessa. Yksi hyvä esimerkki vuodenaajoista riippuvaisesta matkailusta on Lapin joulumatkailu, jota on kehitetty talven ihmemaahan liittyvien elementtien varassa. Lumiset maisemat, talviset aktiviteetit, kylmyys ja jää ovat asioita, jotka liitetään nykyään erottamattomasti joulu(pukki)matkailuun. (Tervo-Kankare, Hall & Saarinen 2013.) Paikoin matkailumarkkinointi ja -brändäys on ollut niin onnistunut, että matkailijat on saatu uskomaan jopa satuihin, mistä kertovat joulupukkiin perustuvan matkailun suosio (Hall 2014) sekä matkailijoiden vaatimukset ”aidosta” joulupukkimaasta (Tervo-Kankare, Hall & Saarinen 2013).

Matkailu on siis monin tavoin riippuvainen luonnonympäristöstä ja erilaisista luonnonvaroista. Jo termi ”luonnonvarat” viittaa matkailun ja ympäristön suhteeseen siten kuin sitä on matkailussa ja sen suunnittelussa usein lähestytty. Luonnon elementit ovat ”vaurallisuutta”, jota ihminen voi hyödyntää (tämä ajattelutapa ei koske vain matkailua, vaan länsimaisen ihmisen luontosuhdetta ja luontokäsitystä yleensäkin, ks. esim. Haverinen ym. 2021). Kärjistetysti voidaan sanoa, että luonto toimii mahdollistajana sille, että ihminen saa toteuttaa itseään ja edistää hyvinvointiaan matkailun avulla.

Mahdollistaminen ja siihen liittyvä hyvinvointi ovat ohjanneet matkailun suunnittelua. Matkailun avulla on tavoiteltu taloudellista, sosiaalista, kulttuurista ja myös ekologista hyvinvointia, osin tässä järjestyksessä. Suunnittelukäsite onkin liittynyt ihmisen tarpeeseen järjestää ja hallinnoida ympäristöään paremmaksi paikaksi elää ja olla itselleen (Gunn & Var 2002, 1–32). Matkailumaantieteilijä C. Michael Hall (2008) kuvailee matkailusuunnittelun liittyneen

perinteisesti kaavoitukseen ja kehittämiseen paikallis- ja aluetasolla. Kumpaakin voidaan ajatella tehtävän ihmisen hyvinvoinnin edistämiseksi ja järjestyksen luomiseksi johonkin hallitsemattomaan ja epäjärjestyksessä olevaan. Hallin (2008) mukaan suunnittelussa etusijalla ovat yleensä olleet taloudelliset näkökulmat, ja matkailu on nähty yksiselitteisesti hyväksi asiaksi. Kääntöpuolena erityisesti matkailun taloudellisia näkökulmia korostava matkailun suunnittelu on johtanut muiden näkökulmien vähäiseen huomioimiseen tai kokonaan huomiotta jättämiseen.

Ajatus luonnonvarojen hyödyntämisestä ihmisen hyvinvoinnin lisäämiseksi ja taloudellisten näkökulmien korostaminen ovat osasyllisiä myös siihen, että matkailulla on globaalin ympäristönmuutoksen etenemisen kannalta tuhoisia vaikutuksia – matkailutoiminta eri muodoissaan kiihdyttää sekä ilmastonmuutosta että luonnon monimuotoisuuden heikkenemistä. Luonnon tarjoamaa varallisuutta, erityisesti ilmastoon liittyviä asioita, on totuttu pitämään itsestäänselvyytenä ja tiettyyn rajaan asti muuttumattomana. Tämän vuoksi matkailun ja matkailualueiden tulevaisuutta suunniteltaessa on perinteisesti pidetty tärkeänä esimerkiksi liikenne- ja muotojen kehittymistä, elintason kohoamista ja vapaa-ajan määrän lisääntymistä vaikkapa ilmastollisten tekijöiden sijaan (Tervo 2008). Näiden seikkojen takia matkailun suunnittelu on erityisen haastava asia globaalin ympäristönmuutoksen näkökulmasta: suhde muutokseen on monimutkainen eikä suunnittelussa ole osattu erityisesti varautua asiaan.

Ympäristönmuutoksen huomioiminen matkailun suunnittelussa

Ympäristönmuutosta ja matkailun suhdetta ympäristöön lähestytään usein haitan vähentämisen ja muutokseen sopeutumisen näkökulmista. Matkailun merkittävä kasvu ja kasvusta seurannut kielteisten vaikutusten lisääntyminen johtivat aikoinaan havahtumiseen

siihen, että matkailua tulisi suunnitella myös ympäristölliset ja sosiaaliset ja myöhemmin kulttuurisetkin näkökulmat huomioiden (ks. esim. Hall 2008). Tähän havahtumiseen liittyy myös kestävyys-käsitteen omaksuminen matkailussa.

Kestävän kehityksen tematiikasta ponnistaneen *kestävän matkailun* tavoitteena on pienentää tai poistaa kokonaan matkailun kielteiset ekologiset, sosiaaliset, kulttuuriset ja taloudelliset vaikutukset ja vahvistaa samalla matkailun myönteisiä vaikutuksia luonnon-, sosiaaliseen, kulttuuriseen ja taloudelliseen ympäristöön (Tervo-Kankare 2017).

Kestävän matkailun perimmäisenä tavoitteena on turvata ja mahdollistaa alan tulevaisuus. Tietoisuus kestävästä matkailusta ja sen tavoittelu on lisääntynyt viime vuosina, kun ymmärrys matkailun suhteesta erityisesti ilmastonmuutokseen ja myös laajempaan ympäristömuutokseen on kasvanut. Samalla vaikutusten arvioinnista ja ennakoinnista lähtevä tutkimus on luonut pohjan sille, miten ympäristömuutosta tarkastellaan ja miten se huomioidaan matkailussa ja sen suunnittelussa.

Globaali ympäristömuutos on jäänyt melko vähälle huomiolle matkailun tutkimuksessa ja tutkimukseen perustuissa matkailun strategiateksteissä. Luontokadon ja matkailun suhdetta on tarkasteltu melko hajanaisesti, eikä vielä oikeastaan voida puhua siihen liittyvästä tutkimusperinteestä, joka olisi ehtinyt vaikuttaa matkailun suunnitteluun. Luonnon monimuotoisuutta on kyllä tutkittu matkailun tutkimuksessa jo pitkään, mutta pääosin siitä näkökulmasta, miten matkailu vaikuttaa siihen (van der Duim & Caalders 2002). Monimuotoisuudessa tapahtuvia muutoksia ei siis ole pidetty matkailua uhkaavina tekijöinä. Sen sijaan ilmastonmuutos on kehittänyt matkailun tutkimuksessa omaksi tutkimushaarakseen, jonka historia ulottuu 1980-luvun loppupuolelle (Tervo-Kankare 2012). Alusta alkaen matkailun ilmastonmuutostutkimusta on leimannut ja ajanut eteenpäin huoli siitä, miten ilmaston muuttuminen vaikuttaa matkailuun. Näistä syistä johtuen käsillä olevassa luvussa keskitytään erityisesti matkailun ilmastonmuutosta käsittelevään tutkimukseen, joka on ohjannut matkailun suunnittelua.

Matkailututkimuksessa kiinnostus ilmastonmuutokseen tutkimusaiheena kasvoi 1980-luvun lopulla. Siitä eteenpäin aina 2010-luvulle asti tutkimusta ohjasi huoli matkailun haavoittuvuudesta ja tarpeesta sopeutua ilmaston muuttumiseen (Kaján & Saarinen 2013; Tervo 2008). Alkuun tutkimuksessa keskityttiin arvioimaan ilmastonmuutoksen vaikutuksia matkailuun, usein tapaustutkimusten avulla (Kaján & Saarinen 2013), mikä on johtanut siihen, että yleistettävissä olevaa tietoa muun muassa matkailusuunnittelun tarpeisiin on kertynyt vain vähän. Talvimatkailukohteet esimerkiksi Alpeilla sekä niiden tulevaisuus lämpenevässä ilmastossa saivat osakseen paljon huomiota paitsi tutkimuksessa myös matkailun strategiateksteissä. Matkailuun kohdistuvia vaikutuksia arvioitiin sen hetkisen matkailun toteuttamisen näkökulmista: tutkittiin esimerkiksi lumen määrissä tapahtuvia muutoksia ja niiden seurannaisvaikutuksia laskettelukauden pituuteen sekä matkailijoiden käyttäytymiseen. Toinen huomiota osakseen saanut matkailun muoto oli kesä- tai rantamatkailu, jonka tulevaisuuden arvioimisessa hyödynnettiin muun muassa matkailun ilmastollisia indeksejä (Tourism Climatic Index). Niiden avulla pyrittiin ja pyritään edelleen mallintamaan paitsi optimaalista matkailijan ilmastoa myös matkailualueen sopivuutta tulevaisuuden matkailijoille. (Tervo 2008.)

Vaikutusten ja haavoittuvuuden arvioinnin jälkeen ja osin sen rinnalla on matkailututkimuksessa keskitytty *sopeutumiseen*. Tietoa on tuotettu muun muassa keinoista jatkaa matkailua nykymuodoissaan, toimintatavoista vastata matkailijoiden muuttuvaan kysyntään sekä menetelmistä, joilla voidaan ennakoida olosuhteissa tapahtuvia muutoksia ja toimia niissä tai niistä huolimatta. Matkailun riippuvuutta ilmasto-oloista ja tästä riippuvuudesta johtuvaa suurta haavoittuvuutta suhteessa ilmastonmuutokseen on käytetty perusteluna sille, että tutkimuksessa – ja sen myötä suunnittelua ohjaavissa strategiadokumenteissa – on keskitytty nimenomaan sopeutumistoimiin (esim. Kaján & Saarinen 2013) ilmastonmuutoksen torjumisen sijaan. Näin on tehty myös Suomessa. Jo vuonna 2005, ensimmäisten joukossa koko maailmassa, julkaistiin maa- ja

metsätalousministeriön toimesta *Suomen ilmastonmuutoksen kansallinen sopeutumisstrategia*. Strategiassa käsiteltiin matkailua omassa osiossaan, jossa kuvattiin paitsi ilmastonmuutoksesta aiheutuvia vaikutuksia elinkeinolle myös sen valmiutta sopeutua muutokseen. Ilmastonmuutoksen hillitsemiseen tähtäävissä energia- ja ilmastostrategioissa matkailua ei mainittu lainkaan.

Matkailun haavoittuvuuden ja ilmastonmuutoksen vaikutusten korostuminen tutkimuksessa ja matkailusuunnitteluakin ohjaavassa poliittisessa päätöksenteossa kuvastaa hyvin sitä, millä tavalla luonnon elementtejä on arvotettu: ympäristön on ajateltu olevan olemassa matkailua ja ihmisen hyvinvointia varten. On ajateltu, että muutokset ympäristössä nimenomaan heijastuvat matkailutoimintaan, ja globaalin ympäristönmuutoksen keskeiset osa-alueet, ilmastonmuutos ja luonnon monimuotoisuuden heikkeneminen eli luontokato vaikuttavat merkittävästi matkailun vetovoimatekijöihin ja matkailun toteuttamiseen – viime kädessä ihmisten hyvinvointiin. Siksi matkailuun kohdistuvat ja sitä uhkaavat vaikutukset on tunnistettava. (Ks. myös luku 4 kaupunkiluonnosta tässä kirjassa). Sopeutumisen tavoitteena on puolestaan ollut mahdollistaa matkailun toteuttaminen muuttuvissa olosuhteissa ja turvata hyvinvointia ensisijaisesti ihmisen näkökulmasta. Ensin on koettu tärkeäksi turvata jonkinlainen toimintakyky, ja vasta sitten on voitu pohtia muita näkökulmia, kuten matkailun vaikutusta ilmastonmuutoksen etenemiseen.

Kriittiset puheenvuorot matkailun ympäristövaikutuksista ja erityisesti matkailuun olennaisesti kuuluvasta liikkumisesta lisääntyivät 2010-luvulla merkittävästi. Erityisesti vuonna 2018 julkistettu hallitustenvälisen ilmastonmuutospaneelin IPCC:n raportti maapallon lämpötilan kohoamisesta 1,5 asteen verran sai paitsi päätöksentekijät myös suuren yleisen tiedostamaan ilmastonmuutoksen ja koko globaalin ympäristönmuutoksen seurausten vakavuuden ihmiskunnalle. Samana vuonna julkaistu tutkimus matkailun kasvihuonekaasupäästöjen suuruudesta (Lenzen ym. 2018) nosti tapetille myös matkailun roolin muutoksen etenemisessä. Niiden myötä matkailuun tuotiin aiempaa paljon vahvemmin mukaan ajatus sen

ympäristöhaittojen, erityisesti kasvihuonekaasupäästöjen, vähentämisestä. Voidaan myös sanoa, että vaikutus- ja sopeutumistutkimus oli saavuttanut kylläntymispisteen, jonka jälkeen tutkijoiden mielenkiinto suuntautui uusiin asioihin. Ymmärrystä vaikutuksista ja sopeutumisesta oli karttunut riittävästi, jotta pystyttiin tarkastelemaan myös kolikon kääntöpuolta. Hiilineutraalin matkailun tavoittelusta tuli yksi matkailun suunnittelua ohjaava trendi, kuten monet nykyiset maakuntien ja kaupunkien matkailu- ja elinkeinostrategiat osoittavat.

Edellä mainitut virstanpylväät yhdessä lisääntyneen ympäristötietoisuuden kanssa ovat vaikuttaneet siten, että matkailun kestävyttä on alettu kyseenalaistaa eri tahoilla päättäjistä matkailuyrittäjiin, millä on ollut vaikutusta myös matkailun suunnitteluun. Matkailun kestävyuden käsitettä kritisoivissa puheenvuoroissa ja tutkimuksissa on nostettu esiin uusia käsitteitä, kuten *vastuullinen (responsible)*, *tiedostava (conscious)* *muuttava* tai *muutosta aikaansaava (transformative)* sekä *uudistava (regenerative)* matkailu (esim. Ateljevic 2020; Bellato, Frantzseskaki & Nygaard 2022; World Tourism Organization, UNWTO 2016). Niitä perustellaan tarpeella tuoda kestävyuden tavoitteluun uusia lähestymistapoja ja jopa muuttaa käsitystä matkailun kestävydestä. Perusajatukseksi erityisesti kolmessa viimeksi mainitussa käsitteessä on kääntää ajatus luonnosta ja ympäristöstä ihmisen hyvinvoinnin turvaajina päälaelleen: haitan vähentämisen sijaan matkailun tulisi olla toimintaa, joka parantaa ja edistää paitsi ekologisen ympäristön tilaa myös sosiaalista ja kulttuurista ympäristöä. Hyvinvointi ei tällöin määrity vain ihmisen näkökulmasta, ja samalla talouteen ja erityisesti sen kasvuun perustuvaa ajattelua työnnetään taka-alalle. Tämä voi olla haastavaa Suomessa, jossa aluetaloudellisia vaikutuksia on totuttu pitämään yhtenä keskeisenä mittarina matkailusuunnittelun onnistumiselle.

Mitä matkailu voi tehdä ympäristön hyvinvoinnin eteen?

Globaalin ympäristönmuutoksen eteneminen ja sitä koskevan tietoisuuden lisääntyminen pakottavat myös matkailun suunnittelusta vastuussa olevat tahot pohtimaan suhtautumistaan ympäristöön uudella tavalla. Kestävän matkailun ajatus linkittyy tähän saumatomasti, mutta kestävyuden määrittely on tehtävä tarkoin. Alun perin matkailun kielteiset ympäristövaikutukset vaikuttivat merkittävästi kestävä kehityksen käsitteen rantautumiseen matkailuun, ja kestävä matkailun ajateltiin tarkoittavan matkailua, jossa kielteisiä ympäristövaikutuksia pyritään minimoimaan ja myönteisiä ympäristövaikutuksia edistämään (Tervo-Kankare 2017). Ajattelu-tapa on rantautunut myös matkailun suunnitteluun, erityisesti kestävä matkailun suunnittelutraditioon (Hall 2008). Globaalin ympäristönmuutoksen edessä ei kuitenkaan riitä, että ympäristölle aiheutuvia haittoja minimoidaan. Ne tulisi poistaa kokonaan ja kääntää myönteisiksi siten, että ympäristön hyvinvointi pystytään takaamaan tai sitä pystytään lisäämään. Näin ollen matkailusuunnittelun keskiöön voidaan nostaa kysymys siitä, miten matkailu voi edistää ympäristön hyvinvointia. Ympäristön hyvinvoinnilla tarkoitetaan sekä ekologista, sosiaalista, kulttuurista että taloudellista hyvinvointia, mutta luonnon merkityksen tunnustaen eli ekologista hyvinvointia painottaen.

Mitä ekologisella tai ympäristön hyvinvoinnilla (*wellbeing*) tarkoitetaan? Hyvinvointi on käsitteenä varsin ihmislähtöinen ja talouteen perustuva, kuten vaikkapa Kielitoimiston sanakirjan määritelmä osoittaa. Hyvinvoinnilla tarkoitetaan sanakirjan mukaan ”1) vaurautta, varakkuutta ja rikkautta (aineellinen, taloudellinen hyvinvointi) tai 2) hyvää terveydentilaa, harmonista oloa (huolehtia henkisestä ja ruumiillisesta hyvinvoinnista)” (Kotimaisten kielten keskus ja Kielikone Oy 2021). (Ks. myös luku 4 tässä kirjassa).

Ihmiskeskeisyys käsitteen tulkinnassa voi kuitenkin perustua tulkitsijan omiin ennakkoluuloihin. Yhtä lailla vauraus, varakkuus ja rikkaus tai hyvä, harmoninen olo voivat liittyä luonnonympäristöön.

Tällöin rikas ja harmoninen ympäristö tarkoittaa monimuotoista ja kukoistavaa luontoa. Globaalin ympäristönmuutoksen edetessä jälkimmäisen tulkinnan mukainen näkemys on ihmiskunnan kannalta elintärkeä asia, jonka tavoitteluun tulisi pyrkiä kaikilla elämän osa-alueilla (IBPES 2019; IPCC 2018; 2022; IRP 2019). Aiemmin mainitussa IPCC:n (2022) uusimmassa raportissa ei jätetä epäselväksi, että juuri tällainen tulkinta hyvinvoinnista on ainoa oikea. IPCC:n tekstissä viitataan myös sanaan *terveys* (*health*) ja korostetaan luonnon arvoa myös ”pelkästään” sen kanssa yhteydessä olemissa kautta. Luontoa ei tarvitse erityisesti ja erikseen ”käyttää” ihmisen hyvinvoinnin turvaamiseksi.

Ihmisen hyvinvoinnin sijaan on siis huomioitava laajemmin koko ympäristön ja sen kaikkien eliöiden hyvinvointi. Matkailun tulee muuttua luonnonvarojen hyödyntäjästä niistä huolta pitäväksi globaalin ympäristönmuutoksen torjujaksi. Matkailusuunnittelussa on lähestyttävä luontoa ja sen tarjoamia mahdollisuuksia matkailun harjoittamiseen uudesta näkökulmasta. Globaalin ympäristönmuutoksen aiheuttamiin vaikutuksiin keskittymisen sijaan tulisi pohtia, mitkä matkailun osa-alueet ovat eniten vaikuttavia globaalissa ympäristönmuutoksessa ja mihin asioihin matkailulla ja sen suunnittelulla voidaan vaikuttaa. (Ks. myös luku 4 kaupunki- luonnosta tässä kirjassa.)

Samalla on ymmärrettävä globaalin ympäristömuutoksen erilaiset aikajänteet – muutoksen torjuntatoimilla on kiire, mutta nykyinen sukupolvi ei välttämättä ehdi näkemään niiden vaikutuksia (ks. myös johdanto tässä kirjassa). Matkailun liikkumisen päästöt ovat merkittävä haitta erityisesti ilmastonmuutoksen etenemisen hillitsemisen kannalta, mutta matkailurakentamisen (väylät, lentokentät, hotellit, asunnot, infrastruktuuri kuten sähkö- ja viemäriverkostot jne.) aiheuttamat kielteiset vaikutukset kohdistuvat välittömästi luonnon monimuotoisuuteen. Suunnittelijan roolissa korostuvat näin huolenpitäjän ja ennakoijan tehtävät, jotka sinällään eivät ole uusia asioita. Ne vain käsittävät aiempaa laajemmän kokonaisuuden.

Suunnittelua globaalin ympäristönmuutoksen näkökulmasta

Globaali ympäristönmuutos haastaa matkailun suunnittelun ennennäkemättömällä tavalla. Suunnittelutyötä tekevän, ympäristön kokonaisvaltaiseen hyvinvointiin panostavan toimijan on kysyttävä, millaista hyvinvointia matkailun avulla voidaan tuottaa kaikille eliöille ja mitkä eliöistä vaativat ensisijaisesti hyvinvointinsa lisäämistä. Tämä edellyttää, että suunnittelija tuntee oman alueensa läpikotaisin ja osaa hahmottaa asioita globaalista mittakaavasta paikalliseen sekä nykyhetkestä pitkälle tulevaisuuteen. Paikallistason tuntemuksen lisäksi on oltava selvillä alueellisista ja kansallisista linjauksista, jotka tulkitsevat kansainvälisesti tehtyjä linjauksia sekä kyettävä seuraamaan eri tieteenaloilla tapahtuvaa kehitystä. Muun muassa ympäristön hyvinvointia tukevan teknologian kehitys ja ymmärryksen lisääntyminen ihmisen toiminnan vaikutuksista ovat tärkeitä aihealueita. Samaan aikaan ympäristönmuutos etenee ja muuttaa olosuhteita, joissa matkailua halutaan toteuttaa. Ei riitä, että ymmärtää paikallisissa oloissa tapahtuvat muutokset, on kyettävä seuraamaan ja ennakoimaan myös muualla tapahtuvia muutoksia.

Ennen kuin pohditaan tarkemmin, minkälaisia asioita matkailun suunnittelijan tulee huomioida globaalin ympäristönmuutoksen myötä, on hyvä mainita kaksi suunnitteluun vaikuttavaa teemaa. Ne liittyvät *poliittiseen päätöksentekoon ja ohjaukseen* sekä *suuriin muutoksiin*.

Ensiksi on huomioitava, että poliittisen päätöksenteon merkitys suunnittelussa voi kasvaa. Kansainväliset, ympäristöasioihin liittyvät tiukentuvat linjaukset valuvat alaspäin valtioiden tasolle ja sieltä alueelliseen ohjaustoimintaan erilaisine seurantajärjestelmineen (ks. Juhola, Käyhkö & Hildén 2022) muun muassa kaavoituksen ja erilaisten rahoitusinstrumenttien muodossa. Ilmastostrategioiden toteuttaminen ja luonnon monimuotoisuutta tukemaan laaditut ennallistamissäädökset voivat edellyttää muutoksia kaavoitukseen, rakentamiseen ja suhtautumiseen luonnonvarojen käyttöön. Sääntely voi tiukentua nopeastikin. Matkailutoimijoiden keskuudessa Visit

Finlandin kaltaisten organisaatioiden ohjaus voi muuttua nykyistä normatiivisemmaksi. Samaan aikaan paikallistasolla matkailuyrittäjien ja paikallisyhteisöjen keskuudessa voi ilmetä – ja on jo ilmennytkin – liikehdistä, jossa vaaditaan nykyisiä kansainvälisen matkailun kasvua suosivia toimintatapoja korvattavaksi aidosti ympäristön hyvinvointia edistävillä toimintatavoilla. Koko Suomen ”matkailutiekartta” voi olla mullistusten edessä. Toisaalta poliittisen päätöksenteon voi myös nähdä tukevan suunnittelijaa hänen työssään, mikäli linjaukset muuttuvat aiempaa normatiivisemmiksi – enemmän säännöiksi kuin suosituksiksi – ja samalla vähemmän tulkinnanvaraa jättäviksi. Selkeisiin lakeihin on helppo nojautua. (Ks. myös luku 6 kulttuurisensitiivisyydestä ja luku 7 kaavoituksesta tässä kirjassa).

Suuressa mittakaavassa teknologian kehittämislä ja kehittymlä odotetaan merkittäviä ratkaisuja globaalin ympäristökriisin purkamiseksi (esim. Dwivedi ym. 2022). Matkailun näkökulmasta liikkumisen teknologian (päästöttömät kulkuneuvot) ja uudenlaisen, teknologian avulla tapahtuvien matkailun muotojen kehittäminen ovat edellytyksiä matkailun tulevaisuudelle. Globaali ympäristöpolitiikka liittyy olennaisesti tähän, sillä poliittinen päätöksenteko ja rahoitus ohjaavat esimerkiksi tutkimus- ja kehittämistoimintaa merkittävästi. Samalla ympäristöpoliittiset linjaukset päästötavoitteista, polttoaineiden verotuksesta sekä päästöjen laskentatavoista ja -vaateista tai vaikkapa vieraslajien leviämisen estämisestä vaikuttavat matkailun toimintaedellytyksiin, mikäli esimerkiksi hiilipäästöjen verotusta muutetaan huomioimaan kansainvälisen lentoliikenteen päästöt paremmin. Matkailusuunnittelussa tilanne vaatii kykyä ajatella pitkälle tulevaisuuteen ja ennakoida entistä paremmin matkustamisen mahdollisia kehityspolkuja. Myös maailmantalouden heilahtelu liittyy tähän näkökulmaan. Aiemmin on havaittu, miten ympäristöasiat ovat nousseet tärkeiksi teemoiksi, mutta jääneet ”tärkeämpien” asioiden jalkoihin esimerkiksi taantumien ja taluskriisien aikana (Tervo-Kankare 2012). Tulevaisuus näyttää, muuttuuko ajattelutapa myös tässä asiassa ympäristömuutoksen edetessä ja sitä koskevan tietoisuuden lisääntyessä.

Toiseksi on otettava huomioon se, miten ihmisten ympäristötietoisuudessa ja maailmantilanteessa tapahtuvat suuret muutokset kuten pandemiat voivat vaikuttaa matkailun tulevaisuuteen. Ryhmä eri tieteenaloja edustavia matkailututkijoita (Jóhannesson ym. 2022) on hahmotellut matkailusuunnitteluun vaikuttavia matkailun kehityskulkuja ja tulevaisuuden linjauksia kirjoituksessaan, joka perustuu arktisella ja pohjoisilla alueilla toimivien matkailutoimijoiden – kehittäjien, matkailuyrittäjien, matkailua opiskelevien ja sitä tutkivien – näkemyksiin koronapandemian jälkeisestä matkailusta. Teemahaastatteluin ja työpajatyöskentelyssä tuotettujen tulevaisuuskuvioiden mahdollisia kehityskulkuja on kolme, ja ne voivat olla toistensa kanssa rinnakkaisia ja limittäisiä.

Ensimmäinen mahdollinen kehityskulku on se, että matkailu muuttuu normatiivisemmaksi, enemmän *terveyteen liittyvän sääntelyn kohteeksi*. Tällöin matkailun suunnittelussa korostuisi terveysturvallisuudesta huolehtiminen ja toisaalta terveyteen liittyvän ohjauksen ja sääntelyn lisääntyminen eri aluetasoilla. On myös mahdollista, että sääntelyssä havahdutaan siihen, ettei ihmisten terveys ole ainoa asia, joka oikeuttaa tiukkoihin ohjeistuksiin. Ympäristön hyvinvoinnin arvostaminen lisäisi painetta ohjata ja säädellä ympäristöön vaikuttavaa toimintaa nykyistä huomattavasti enemmän.

Toinen mahdollinen kehityskulku liittyy *luontoon perustuvan matkailun suosion kasvamiseen*. Pandemian aikana aivan uudet matkailijaryhmät löysivät kansallispuistot ja muut luontokohteet, mikä on yhtäältä hyvä asia, mikäli se johtaa ympäristötietoisuuden ja -arvostuksen lisääntymiseen, mutta toisaalta huono, kun ajatellaan luonnon monimuotoisuuden heikkenemistä. Luontokohteissa vaadittavan infrastruktuurin määrän lisääntyminen ei myöskään ole hyvä asia. (Ks. myös luku 10 yhdyskuntainfrastruktuurista ja luku 11 ruuhkautumisesta tässä kirjassa.)

Kolmantena mahdollisena kehityskulkuna Jóhannesson ja tutkijaryhmä mainitsevat *kansallisen, alueellisen ja paikallisen matkailun suosion lisääntymisen*. Mikäli kansainvälisten matkailijoiden liikkuminen vähenee tulevaisuudessa, on matkailukohteissa syytä

kiinnittää enemmän huomiota lähempää saapuviin matkailijoihin. Matkailuun liittyvästä liikkumisesta aiheutuvien päästöjen kannalta tämä olisi toivottava tulevaisuuskuva laajasti ymmärretyn hyvinvoinnin kannalta.

Edellä esitetyt suunnitteluun vaikuttavat teemat ovat varsin väljiä ja haastavat suunnittelutyön tekijöitä monimutkaisuudellaan. Niiden syvällinen ymmärtäminen saattaakin vaatia monialaista asiantuntijuutta. Teemat heijastuvat seuraavissa alaluvuissa käsiteltäviin, matkailun suunnittelussa huomioitaviin asioihin monin tavoin.

Paikallistuntemuksen tarve korostuu

Vaikka suunnittelulla yritetään vastata globaalin ympäristönmuutoksen haasteisiin, matkailun tulevaisuuden hahmottaminen edellyttää myös *globaalin ongelman paikallistamista*, ongelman tuomista paikallistasolle. Esimerkiksi ilmastonmuutos on ilmiö, jonka syyt ja seuraukset ovat globaaleja ja johon varaudutaan kansainvälisen sääntelyn avulla. Viime kädessä kuitenkin suuri osa päästöistä tuotetaan ja sopeutumis- sekä torjuntatoimet toteutetaan paikallisesti esimerkiksi matkailukohteessa. Myös muutoksen vaikutukset koetaan ensimmäiseksi paikallisesti (Hopkins 2013). Sama pätee luonnon monimuotoisuuden vähenemiseen: paikallisesti tapahtuvat asiat määrittävät koko maailman tulevaisuutta.

Paikallistasolla asiat, jotka määrittävät matkailun tulevaisuutta ympäristön muuttuessa liittyvät ennen kaikkea luonnon elementteihin, kuten veden saatavuuteen, luonnonympäristön turvallisuuteen (esimerkiksi metsäpalot, tulvat, ihmiselle haitalliset hyönteiset) ja vaikkapa lumen olemassaoloon (Gössling & Hall 2006 – teoksella on ikää, mutta se on edelleen kattavin katsaus globaalin ympäristönmuutoksen ja matkailun suhteeseen). Ihmiskeskeisen hyvinvointikäsitteen näkökulmasta ympäristönsä tiukasti sidonnaisen matkailun kohtalo riippuu ympäristön luonnonvaroista ja vetovoimatekijöistä sekä niiden haavoittuvuudesta suhteessa ilmastomuutokseen ja luontokatoon. Kokonaisvaltaisen hyvinvoinnin näkökulmasta luonnonympäristön kohtalo taas on riippuvainen matkailutoiminnasta. Paikallistasolla on siis huomioitava alueen

yleinen sopeutumiskyky toimia muutoksessa yhtä aikaa luonnon-ympäristön haavoittuvuuden kanssa.

Ympäristönmuutoksen vaikutusten voimakkuus eri alueilla vaihtelee paljon. Matkailun tulevaisuutta linjattaessa on selvitettävä, millä tavoin ilmasto tulee muuttumaan, miten matkailutoiminta on haavoittuvainen ennustettuihin muutoksiin nähden sekä min-kälaisia turvallisuussuhkia ympäristön muuttuminen voi aiheuttaa. Sopeutuminen, mikäli sitä tarvitaan, tulee myös toteuttaa kokonaisvaltaisen hyvinvoinnin lähtökohdista.

Alueilla, joilla matkailu muodostaa yhden kunnan pääelinkeinoista ja on luonnonolosuhteista riippuvaista, lähtökohdat tulevaisuuden suunnittelulle ovat varsin erilaiset kuin alueilla, joilla matkailu on vain yksi elinkeino muiden joukossa ja perustuu vaikkapa ostosmahdollisuuksiin. Matkailun kausiluonteisuus on myös merkittävä asia, mikäli kaudet muuttuvat ilmastonmuutoksen myötä. On syytä olla selvillä siitä, osuvatko uudet ilmasto-olosuhteiden kannalta suotuisimmat kaudet yhteen esimerkiksi lomajaksojen kanssa, vai onko uusia asiakasryhmiä haettava ryhmistä, jotka eivät ole riippuvaisia perinteisistä loma-ajoista. Muuttuvassa ilmastossa ei ole itsestäänselvyys, että joulun, hiihtolomien ja pääsiäisen aikaan voidaan tarjota nykyisenkaltaisia matkailun muotoja.

Kokonaisvaltaisemman hyvinvoinnin kannalta matkailusuunnittelija keskittyy ympäristön tulevaisuuteen vaikuttaviin matkailun osa-alueisiin, jotka paikallistasolla liittyvät matkailutarjontaan ja sen sijoittumiseen, esimerkiksi uusien matkailualueiden kaavoittamiseen. Suunnittelijan tehtävänä on varmistaa, että kummatkin toimivat ympäristön hyvinvointia edistäen. Matkailutarjonnan tulee muuttua entistä enemmän ympäristön kokonaisvaltaista hyvinvointia tukevaksi, mikä voi tehdä joistakin matkailun muodoista epätoivottuja ja jopa kiellettyjä. Jotkut alueet voidaan myös joutua sulkemaan matkailutoiminnalta.

Ilmaston muuttuminen voi vaikuttaa paitsi fyysiseen ympäristöön myös aineettomiin asioihin, kuten aineettomaan kulttuuriperintöön ja arvoihin sekä tapoihin toimia, olla ja elää. Kulttuurin muuttuminen vaikuttaa myös sen aineellisiin ilmenemismuotoihin

kuten työkaluihin, pukeutumiseen ja rakennustyyliin. Jotkut alueen perinteet voivat olla uhattuina ympäristönmuutoksen vuoksi, jolloin niiden rooli matkailussakin voi muuttua (Hall ym. 2016). Aineettomaan ympäristöön liittyvät olennaisesti myös paikallisten asukkaiden ja toimijoiden kokemukset ja ymmärrys ympäristönmuutoksesta ja sen vaatimista toimista (esim. Kaján 2014). Esimerkiksi matkailutoiminnan hyväksyttävyyys luontoa kuluttavissa muodoissaan voi olla kyseenalaistettava asia, mikäli paikallinen luonto on merkittävästi uhattuna jo ympäristönmuutoksenkin takia.

Luonnon kuluttamiseen olennaisesti liittyvän *infrastruktuurin* merkitys voi korostua tulevaisuudessa, kun ympäristönmuutoksen hidastamiseksi tai torjumiseksi on säästettävä luonnonvaroja ja luontoympäristöä nykyistä enemmän. Yhtäältä on pohdittava, kestääkö nykyinen infrastruktuuri muutosta ympäristöolosuhteissa, matkailijoiden määrässä tai matkailukauden ajoittumisessa. Toisaalta uudisrakentaminen kuluttaa luonnonvaroja ja valtaa usein alaa niin kutsutusta koskemattomasta luonnonympäristöstä, mikä on huono asia sekä luontokadon että hiilinielujen häviämisen kannalta (ks. myös luku 8 kiertotaloudesta, luku 9 korjausrakentamisesta ja luku 10 yhdyskuntainfrastruktuurista tässä kirjassa).

Kokonaisvaltaista hyvinvointia tavoittelevan suunnittelijan on osattava huomioida paikallisympäristön tilaa ja siinä tapahtuvia muutoksia. Osa ihmiskeskeistä hyvinvointia mittaamaan kehitetyistä mittareista ja indikaattoreista korvautunee, tai vähintäänkin mittaristot täydentyvät uusilla mittareilla (Veijola & Kyyrö 2020). Suunnittelijan ammattitaitoon kuuluu niidenkin kohdalla osata valita kullekin alueelle sopivimmat, parhaiten sitä kohtaavia haasteita globaalissa ympäristönmuutoksessa huomioivat mittausmenetelmät.

Kuka on tulevaisuuden matkailija?

Matkailualueelle tavoiteltavien matkailijaryhmien määrittely on asia, jolla on suuri merkitys muun muassa matkailun hiilipäästöjen kannalta: mitä kauempaa matkailijoiden halutaan saapuvan, sitä suuremmat päästöt matkustamisesta aiheutuu. Kysynnän on

myös mukailtava tarjontaa (ja toisinpäin), jotta matkailijoita yleensä saadaan alueelle. Yksi hyvä esimerkki tästä on laskettelu, jonka suosiota tulevaisuudessa on vaikea ennustaa. On mahdollista, että mikäli potentiaaliset matkailijat eivät saa minkäänlaista kosketusta lumeen ja esimerkiksi hiihtoon lähtöalueellaan, he eivät välttämättä ole innostuneita kokeilemaan lajia matkustaessaan (Landauer, Haider & Pröbstl-Haider 2014). Vastaavanlaiset ajatusharjoitukset ja mallinnukset auttavat suunnittelijaa hahmottelemaan matkailun tarjontaa kysynnän näkökulmasta.

Matkailutarjontaa pohtiessa voidaan tarkastella erilaisten matkailijoiden ja matkailijaryhmien asenteita ja suhtautumista luontoon ja ympäristöön. Kokonaisvaltaisen hyvinvoinnin kannalta on hyvä, että matkailijat jakavat samanlaiset arvot kuin paikalliset matkailutoimijatkin, ja että heillä on valmiutta ja halua toimia kohteessa olleessaan paikallisia tapoja ja ohjeita kunnioittaen (ks. myös luku 6 kulttuurisensitiivisyydestä tässä kirjassa). Pelkkä hyvä tahto ei kuitenkaan useimmissa tilanteissa riitä – varsinkaan ilman tietoa siitä, mikä on paikallisessa kontekstissa oikea tapa toimia. Jo suunnitteluvaiheessa on syytä pohtia tarkkaan, millä tavoin matkailijat saadaan osallistumaan tehokkaasti yhteisten ympäristön hyvinvointia edistävien päämäärien tavoitteluun. Matkailijasegmenttien määrittämisessä on hyvä muistaa, että pitkää matkustusmatkaa voidaan hyvittää ympäristön näkökulmasta jonkin verran pidentämällä matkailijoiden viipymää, mikäli kyseessä on lukumäärältään pienempi, kohteessa pidempään viihtyvä joukko. Tarkkoja laskelmia siitä, miten viipymä vaikuttaa esimerkiksi hiilidioksidipäästöjen määrään suomalaisissa matkakohteissa, ei ole kuitenkaan toistaiseksi olemassa, joten optimaalisen viipymän määrittäminen on vielä vaikeaa.

Matkailuyrittäjien huomioiminen suunnittelussa

Aiemmin tässä luvussa on jo keskusteltu matkailuyrittäjien roolista matkailusuunnittelussa. Matkailutarjonnasta vastaavien matkailuyritysten kyvykkyys huomioida globaalin ympäristönmuutoksen haasteita ja vaatimuksia luo perustan matkailun suunnittelulle ja

toteuttamiselle. Tulevaisuuteen suuntaavien, vastuullisten suunnitelmien toteuttaminen on haastavaa, mikäli alueen matkailutoimijoilla ei ole ymmärrystä tai tahtoa toimia kokonaisvaltaisen hyvinvoinnin edistämiseksi. Suunnittelijan onkin hyvä pohtia, minkälaista tukea matkailuyrittäjille voidaan tarjota, jotta he eivät jää yksin vaikeiden kysymysten äärellä.

Tälläkin hetkellä yrittäjät kaipaavat merkittävästi enemmän tukea esimerkiksi ympäristöystävällisten ja ilmastonmuutoksen torjuntaa ja hillintää tukevien toimintamallien valintaan. Päätöksentekoa ja valintoja tukevaa paikallistason tietoa on kuitenkin saatavilla vain vähän. Esimerkiksi ympäristön kannalta parhaan energiantuotantotavan valinta eri alueilla on haastavaa, ja toimijat kokevat jäävänsä yksin päätöstilanteessa (Dolinšek ym. 2021). Tällainen tilanne voi johtaa passiivisuuteen ja haluttomuuteen suunnitella tulevaisuutta ympäristömuutoksen vaatimalla aikajänteellä eli huomattavasti pidemmälle eteenpäin tähyten.

Suunnittelu osana monitieteistä asiantuntijatiimiä

Globaali ympäristömuutos korostaa myös suunnittelun tulevaisuuden ulottuvuutta. On entistä tärkeämpää osata hahmottaa suunnitelmien pitkän ajanjakson vaikutukset. Ei riitä, että tarkastelee seuraavia vuosia tai edes vuosikymmeniä, vaan katse on osattava suunnata tulevien sukupolvien aikaan. Samalla on kuitenkin toimittava paikallisesti ja tässä hetkessä, oikeita asioita mitaten ja arvioiden. Suunnittelussa on myös osattava huomioida, miten matkailun eri toimijoita osallistetaan pitämään huolta ympäristöstä ja minkälaiset asiat vaikuttavat kokonaisvaltaiseen hyvinvointiin. On selvää, etteivät suunnittelijan tehtävien haasteellisuus ja suunnittelussa huomioitavien osa-alueiden määrä vähene toteutettaessa globaalin ympäristömuutoksen huomioivaa suunnittelua.

Kokonaisvaltaisen hyvinvoinnin tavoittelu tarkoittaa, että yhden ihmisen on vaikeaa, ellei mahdotonta, kyetä ottamaan haltuun kaikkea suunnittelussa tarvittavaa tietoa. Tiedon käsittelykin voi vaatia asiantuntijaosaamista. Suunnittelutyö globaalin ympäristömuutoksen aikakaudella vaatii monitieteistä asiantuntijuutta,

ja tarve työskennellä suunnittelutiimeissä yksittäisenä suunnittelijana toimimisen sijaan voi korostua. Samalla toimiala- ja kunta-rajojen ylittävästä yhteistyöstä voi tulla nykyistä yleisempää. On myös nähtävissä, että tutkimustiedon saavutettavuutta ja sovellettavuutta on parannettava yhteisten ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi. Kaikissa suunnittelun vaiheissa punnitaan suunnittelijan ammattitaitoisuutta ja kykyä suodattaa oleellista tietoa valtavasta tietomassasta sekä toimia monitieteisessä yhteistyössä eri alojen asiantuntijoiden kanssa.

Vaikka suunnittelutyön tulevaisuus voi vaikuttaa nykyistä monimutkaisemmalta ja haastavammalta, antaa se myös mahdollisuuden vaikuttaa asioihin. Suunnittelijat ovat keskeisessä roolissa mahdollistamassa kokonaisvaltaisen hyvinvoinnin luomista matkailun avulla. Tämä on rooli, johon on syytä suhtautua vakavasti, mutta samalla omasta ammattikunnastaan ylpeyttä tuntien.

Yhteenveto

Globaalin ympäristönmuutoksen eteneminen tarkoittaa, että matkailun hyvinvointipäämääriä on arvioitava uudelleen. Pelkän ihmiskeskeisen hyvinvoinnin edistämisen sijaan matkailulla on mahdollisuus siirtyä kokonaisvaltaisen hyvinvoinnin edistämiseen, mikä tarkoittaa eliölajien ja ekosysteemien hyvinvoinnista huolehtimista.

Matkailun suunnittelutyössä on osattava huomioida hyvin monenlaisia ja eri aluetasoilla tapahtuvia asioita, jotta voidaan luoda hyvää, kokonaisvaltaista hyvinvointia edistävää tulevaisuutta globaalin ympäristönmuutoksen ajassa. Monimutkaisen asiakokonaisisuuden ymmärtämiseen vaaditaan eri alojen asiantuntemusta ja myös kykyä hahmottaa oman alueen erityispiirteitä entistä tarkemmin. Kontekstuaalisuus ja ratkaisujen yksilöllisyys korostuvat, kun matkailusta muokataan hyvinvoinnin turvaajaa ekologisen ympäristön lähtökohdista.

Keskeiseksi kysymykseksi suunnittelun kannalta nousee se, miten suunnittelun avulla voidaan estää tai ohjata entistä monitasoisemmin, kattavammin ja moninäkökulmaisemmin ympäristön muuttumista. Toimiminen globaalissa ympäristömuutoksessa edellyttää monialaista ja monitieteellistä yhteistyötä paitsi suunnittelijoiden myös muiden matkailutoimijoiden sekä tutkimustiedon tuottajien kanssa.

Kirjallisuus

- Anderson, Lucy G., Steve Rocliffe, Neal R. Haddaway & Allison M. Dunn. 2015. "The Role of Tourism and Recreation in the Spread of Non-Native Species: A Systematic Review and Meta-Analysis." *PLoS One*, 10, e0140833. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0140833>
- Apps, Kirin, Kay Dimmock & Charlie Huveneers. 2018. "Turning Wildlife Experiences Into Conservation Action: Can White Shark Cagedive Tourism Influence Conservation Behaviour?" *Marine Policy* 88, 108–115. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2017.11.024>
- Ateljjevic, Irene. 2020. "Transforming the (Tourism) World for Good and (Re) Generating the Potential 'New Normal.'" *Tourism Geographies* 22:3, 467–475. <https://doi.org/10.1080/14616688.2020.1759134>
- Becken, Susanne & Jon Shuker. 2019. "A Framework to Help Destinations Manage Carbon Risk from Aviation Emissions." *Tourism Management* 71, 294–304. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2018.10.023>
- Bellato, Loretta, Niki Frantzeskaki & Christian A. Nygaard. 2022. "Regenerative Tourism: A Conceptual Framework Leveraging Theory and Practice." *Tourism Geographies*. <https://doi.org/10.1080/14616688.2022.2044376>
- Dolinšek, Saša, Outi Kulusjärvi, Salli Ojala & Kaarina Tervo-Kankare. 2021. "Vastuullisen matkailun osaamistarpeet matkailuyrityksissä." *Nordia Tiedonantaja* 1/2021.
- Dwivedi, Yogesh K., Laurie Hughes, Arpan Kumar Kar, Abdullah M. Baabdullah, Purva Grover, Roba Abbas, Daniela Andreini ym. 2022. "Climate Change and COP26: Are Digital Technologies and Information Management Part of the Problem or the Solution? An Editorial Reflection and Call to Action." *International Journal of Information Management* 63, 102456, <https://doi.org/10.1016/j.ijinfomgt.2021.102456>
- Euroopan ympäristökeskus. 2020. *Luonnon monimuotoisuus:ekosysteemit*. <https://www.eea.europa.eu/fi/themes/biodiversity/intro> (Luettu 7.1.2022.)

- Gregow, Hilppa, Mika Rantanen, Terhi K. Laurila & Antti Mäkelä. 2020. *Review on Winds, Extratropical Cyclones and Their Impacts in Northern Europe and Finland*. Ilmatieteen laitos. Raportteja 2020:3.
- Gunn, Clare A. & Turgut Var. 2002. *Tourism Planning: Fourth Edition: Basics, Concepts, Cases*. New York: Routledge.
- Gössling, Stefan. 2018. "Tourism and Biodiversity". Teoksessa *The SAGE Handbook of Tourism Management*, toim. Chris Cooper, Serena Volo, William C. Gartner & Noel Scott. Lontoo: SAGE Publications, 437–447.
- Gössling, Stefan & C. Michael Hall toim. 2006. *Tourism and Global Environmental Change: Ecological, Social, Economic and Political Interrelationships*. Lontoo: Routledge.
- Gössling, Stefan, Daniel Scott & C. Michael Hall. 2015. "Inter-Market Variability in CO₂ Emission-Intensities in Tourism: Implications for Destination Marketing and Carbon Management." *Tourism Management* 46, 203–212. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2014.06.021>
- Hall, C. Michael. 2008. *Tourism Planning: Policies, Processes and Relationships*. Lontoo: Pearson Education.
- Hall, C. Michael. 2014. "Will Climate Change Kill Santa Claus? Climate Change and High-Latitude Christmas Place Branding." *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism* 14:1, 23–40. <https://doi.org/10.1080/15022250.2014.886101>
- Hall, C. Michael, Tim Baird, Michael James & Yael Ram. 2016. "Climate Change and Cultural Heritage: Conservation and Heritage Tourism in the Anthropocene." *Journal of Heritage Tourism* 11:1, 10–24. <http://dx.doi.org/10.1080/1743873X.2015.1082573>
- Haverinen, Risto, Kirsikka Mattila, Alekski Neuvonen, Rinna Saramäki & Otso Sillanaukee toim. 2021. *Sitra muistio: Ihminen osana elonkirjoa: Luontosuhteet, luontokäsitykset ja sivistys kestävyyskriisin aikakaudella*. Helsinki: Sitra, Sitowise & Demos Helsinki.
- Hautakangas, Sami & Heidi Pirtonen. 2021. "Peruuttamaton lajikato ja ekosysteemien tuhoutuminen vaikuttavat ihmisten tulevaisuuteen maapallolla." Suomen tilastokeskuksen Tieto & Trendit -asiantuntijablogi, 6.7.2021. <https://www.stat.fi/tietotrendit/artikkelit/2021/peruuttamaton-lajikato-ja-ekosysteemien-tuhoutuminen-vaikuttavat-ihmisten-tulevaisuuteen-maapallolla/> (Luettu 15.4.2023.)
- Hopkins, Debbie. 2013. "The Perceived Risks of Local Climate Change in Queens-town, New Zealand." *Current Issues in Tourism*, 947–965. <https://doi.org/10.1080/13683500.2013.776022>
- Ilmatieteen laitos, Suomen ympäristökeskus & Luonnonvarakeskus. *Ilmasto-opas*. 2023. <https://ilmasto-opas.fi/fi/> (Luettu 15.4.2023.)

- IPBES (Hallitustenvälinen luonnon monimuotoisuus- ja ekosysteemipalvelu-paneeli/Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services). 2019. *Global Assessment Report on Biodiversity and Ecosystem Services of the Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services*, toim. Eduardo Brondizio, Sandra Díaz, Josef Settele & Hien T. Ngo. Bonn: IPBES Secretariat. <https://doi.org/10.5281/zenodo.3831673>
- PCC (Hallitustenvälinen ilmastonmuutospaneeli/Intergovernmental Panel on Climate Change). 2018. ”Summary for Policymakers.” Teoksessa *Global Warming of 1.5°C: An IPCC Special Report on the Impacts of Global Warming of 1.5°C Above Pre-Industrial Levels and Related Global Greenhouse Gas Emission Pathways, in the Context of Strengthening the Global Response to the Threat of Climate Change, Sustainable Development, and Efforts to Eradicate Poverty*, toim. Valérie Masson-Delmotte, Panmao Zhai, Hans-Otto Pörtner, Debra Roberts, James Skea, Priyadarshi R. Shukla, Anna Pirani ym. Geneve: World Meteorological Organization.
- IPCC (Hallitustenvälinen ilmastonmuutospaneeli/Intergovernmental Panel on Climate Change). 2022. *Climate Change 2022: Impacts, Adaptation, and Vulnerability: Contribution of Working Group II to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*, toim. Hans-Otto Pörtner, Debra C. Roberts, Melinda M. B. Tignor, Elvira Poloczanska, Katja Mintenbeck, Andrés Alegría, Marlies Craig ym. Cambridge: Cambridge University Press. https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg2/downloads/report/IPCC_AR6_WGII_FrontMatter.pdf (Luettu 15.4.2023.)
- IRP (International Resource Panel). 2019. *Global Resources Outlook 2019: Natural Resources for the Future We Want*. Report of the International Resource Panel. Bruno Oberle, Stefan Brinzeu, Steve Hatfield-Dodds, Stefanie Hellweg, Heinz Schandl & Jessica Clement. Nairobi: United Nations Environment Programme
- Jóhannesson, Gunnar Thór, Johannes Welling, Dieter K. Müller, Linda Lundmark, Robert O. Nilsson, Suzanne de la Barre, Brynhild Granås ym. 2022. ”Arctic Tourism in Times of Change: Uncertain Futures: From Overtourism to Re-Starting Tourism.” *Temanord* 2022:516. Nordic Council of Ministers, Nordic Council of Ministers Secretariat. <https://pub.norden.org/temanord2022-516/#>
- Juhola, Sirkku, Janina Käyhkö & Mikael Hildén. 2022. ”Sopeutumispolitiikan seurannan ja arvioinnin keskeiset haasteet.” *Suomen ilmastopaneelin julkaisuja* 2/2022.
- Kaján, Eva. 2014. ”Arctic Tourism and Sustainable Adaptation: Community Perspectives to Vulnerability and Climate Change.” *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism* 14:1, 60–79. <https://doi.org/10.1080/15022250.2014.886097>

- Kaján, Eva & Jarkko Saarinen. 2013. "Tourism, Climate Change and Adaptation: A Review." *Current Issues in Tourism* 16:2, 167–195. <https://doi.org/10.1080/13683500.2013.774323>
- Kim, Yoon Jung, Dong Kun Lee & Choong Ki Kim. 2020. "Spatial Tradeoff Between Biodiversity and Nature-Based Tourism: Considering Mobile Phone-Driven Visitation Pattern." *Global Ecology and Conservation* 21, e00899. <https://doi.org/10.1016/j.gecco.2019.e00899>
- Koivula, Eeva & Riina Tuominen toim. 2019. *Etelä-Savon matkailun hiilijalanjälki: kohti vastuullista matkailua*. Mikkeli: Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu.
- Kotimaisten kielten keskus ja Kielikone Oy. 2021. Kielitoimiston sanakirja: "hyvinvointi". <https://www.kielitoimistonsanakirja.fi/#/hyvinvointi> (Luettu 15.4.2023.)
- Landauer, Mia, Wolfgang Haider & Ulrike Pröbstl-Haider. 2014. "The Influence of Culture on Climate Change Adaptation Strategies: Preferences of Cross-Country Skiers in Austria and Finland." *Journal of Travel Research* 53, 95–109. <https://doi.org/10.1177/00472875134812>
- Lenzen, Manfred, Ya-Yen Sun, Futu Faturay, Yuan-Peng Ting, Arne Geschke & Arunima Malik. 2018. "The Carbon Footprint of Global Tourism." *Nature Climate Change* 8/2018, 522–528.
- Luontopaneeli – Suomen kansallinen IPBES-paneeli 2019. *Globaali arvointiraportti biodiversiteetistä ja ekosysteemipalveluista: Yhteenveto päättäjille*. Suomen kansallinen Luontopaneeli ja Ympäristötiedon foorumi. https://www.luontopaneeli.fi/fi-FI/Julkaisut_ja_materiaalit (Luettu 15.4.2023.)
- Mieczkowski, Zbigniew. 1985. "The Tourism Climatic Index: A Method of Evaluating World Climates for Tourism." *The Canadian Geographer* 29:3, 220–233.
- Patterson, Trista, Simone Bastianoni & Murray Simpson. 2006. "Tourism and Climate Change: Two-Way Street, or Vicious/Virtuous Circle?" *Journal of Sustainable Tourism* 14:4, 339–348. <https://doi.org/10.2167/jost605.0>
- Penteriani, Vincenzo, José Vicente López-Bao, Chiara Bettega, Fredrik Dalerum, María del Mar Delgado, Klemen Jerina, Ilpo Kojola, Miha Krofel & Andrés Ordiz. 2017. "Consequences of Brown Bear Viewing Tourism: A Review." *Biological Conservation* 206, 169–180.
- Pyhälä, Aili, Álvaro Fernández-Llamazares, Hertta Lehvävirta, Anja Byg, Isabel Ruiz-Mallén, Matthieu Salpeteur & Thomas F. Thornton. 2016. "Global Environmental Change: Local Perceptions, Understandings, and Explanations." *Ecology and Society* 21:3:25. <http://dx.doi.org/10.5751/ES-08482-210325>
- Ruosteenoja, Kimmo, Kirsti Jylhä & Matti Kämäräinen. 2016. "Climate Projections for Finland under the RCP Forcing Scenarios." *Geophysica* 51, 17–50.

- Scott, Daniel, C. Michael Hall & Stefan Gössling. 2015. "A Review of the IPCC Fifth Assessment and Implications for Tourism Sector Climate Resilience and Decarbonization." *Journal of Sustainable Tourism*, 8–30. <https://doi.org/10.1080/09669582.2015.1062021>
- Tervo, Kaarina. 2008. "The Operational and Regional Vulnerability of Winter Tourism to Climate Variability and Change: The Case of the Nature-Based Tourism Entrepreneurs in Finland." *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism* 8:4, 317–332.
- Tervo-Kankare, Kaarina. 2012. *Climate Change Awareness and Adaptation in Nature-Based Winter Tourism: Regional and Operational Vulnerabilities in Finland*. Väitöskirja. Nordia Geographical Publications 41:2. University of Oulu, Department of Geography and Geographical Society of Northern Finland.
- Tervo-Kankare, Kaarina. 2017. "Kestävä matkailu." Teoksessa *Matkailun avainkäsitteet*, toim. Johan Edelheim & Heli Ilola. Rovaniemi: Lapland University Press, 235–240.
- Tervo-Kankare, Kaarina, C. Michael Hall & Jarkko Saarinen. 2013. "Christmas Tourists' Perceptions to Climate Change in Rovaniemi, Finland." *Tourism Geographies* 15:2, 292–317. <https://doi.org/10.1080/14616688.2012.726265>
- Tervo-Kankare, Kaarina, Eva Kaján & Jarkko Saarinen. 2018. "Costs and Benefits of Environmental Change: Tourism Industry's Responses in Arctic Finland." *Tourism Geographies* 20:2, 202–223. <https://doi.org/10.1080/14616688.2017.1375973>
- Tolvanen, Anne, Katja Kangas & Esa Huhta. 2014. "Luontomatkailun ympäristökysymykset." Teoksessa *Hyvinvointia metsästä*, toim. Liisa Tyrväinen, Mikko Kurttila, Tuija Sievänen & Seija Tuulentie. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 112–124.
- Tolvanen, Anne & Katja Kangas. 2016. "Tourism, Biodiversity and Protected Areas: Review from Northern Fennoscandia." *Journal of Environmental Management* 169, 58–66. <http://dx.doi.org/10.1016/j.jenvman.2015.12.011>
- Traficom. 2022. "CORSA: kansainvälisen lentoliikenteen päästöjärjestelmä." <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/ilmailu/corsia> (Luettu 19.1.2022.)
- Tyrväinen, Liisa. 2017. "Matkailun ympäristövaikutukset." Teoksessa *Matkailun avainkäsitteet*, toim. Johan Edelheim & Heli Ilola. Rovaniemi: Lapland University Press, 93–99.
- van der Duim, René & Janina Caalders. 2002. "Biodiversity and Tourism: Impacts and Interventions." *Annals of Tourism Research* 29:3, 743–761.
- Veijola, Soile & Kati Kyyrö toim. 2020. *Kestävän matkailun monitieteiset mittarit kulttuuriympäristöissä*. Valtioneuvoston kanslia. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminta 2020:26.

UNWTO (Maailman Matkailujärjestö/World Tourism Organization). 2016. *Affiliate Members Global Reports, Volume Fourteen: The Transformative Power of Tourism: A Paradigm Shift Towards a More Responsible Traveller*. Madrid: UNWTO.

4 Kaupunkiluonnon aistiympäristö suunnittelukysymyksenä

Soile Veijola

<https://orcid.org/0000-0002-3665-0174>

Elisa Lähde

<https://orcid.org/0000-0001-7932-9682>

Jukka Jokimäki

<https://orcid.org/0000-0002-7903-4128>

Marja-Liisa Kaisanlahti-Jokimäki

Kaupunkipuistojen avulla on mahdollista tutkia sekä ekologisen että esteettisen monimuotoisuuden hyvinvointivaikutuksia. Monilajisina aistiympäristöinä viheralueet vaikuttavat monin eri tavoin niin ihmisten kuin muidenkin eliölajien elinympäristöihin. Näihin kohdistuu kuitenkin monenlaista arvottamista ja hyödyntämispainetta.

Kaupunkirakennetta tiivistetään edelleen ottamalla lisärakentamiselle tilaa viheralueista, vaikka kaupunkiluonnossa oleminen ja liikkuminen edistävät ihmisten psykofyysistä hyvinvointia niin ekologisen kuin esteettisenkin monimuotoisuuden kautta. Viheralueet tarjoavat myös elinympäristön monille muille lajeille, esimerkiksi linnuille.

Eri tiedealueilla tehty tutkimus öisen keinovalon, melun ja tunnelman vaikutuksista ihmisten hyvinvointiin ja muiden eliölajien elinmahdollisuuksiin kertoo viheralueiden tärkeydestä.

Luvussa tarjotaan ajatusta ekosysteemipalveluista kokonaisvaltaiseksi näkökulmaksi vastuulliselle suunnittelulle matkailussa. Viheralueiden monimuotoisuuden säilyttämiseen löytyy useita keinoja, joilla ehkäistä ihmiskeskeiseksi kapeutuneen suunnittelun aiheuttamia terveyshaittoja kaikkien eliölajien, myös ihmisen, eduksi.

Vastuulliseen suunnitteluun tarvitaan lisää mittareita, seurantaa sekä hyvinvoinnin ja tavoitteiden indikaattoreiden uudelleenmäärittelyä.

Johdanto kaupunkiluontoon aistiympäristönä

Kotka katsoo matkailualueetta ja matkailijaa eri tasolta kuin varpunen. Pitkäikäisen maakotkan reviirikoko on yli sata neliökilometriä; varpunen puolestaan viettää koko lyhyen elämänsä vain muutaman neliökilometrin alueella. Kotkan elinympäristöä tuleekin tarkastella maisematasolla, kun taas varpuselle oleellista on sen välittömän lähiympäristön laatu. Suomalaisessa maisemassa maakotka pesii mieluiten ikihongan latvuksessa, varpunen rakennusten tarjoamissa koloissa. Siinä missä kotka viihtyy erämaisessa elinympäristössä, varpunen ei kulttuurilajina kaihdakaan ihmisen läsnäoloa.

Lintuja pidetään erinomaisina ennakkovaroittajina elinympäristöjen muutoksista. Globaalissa mittakaavassa *ympäristökriisi* on muuttanut ilmastoa ja paikallisia ekosysteemejä sekä vaikuttanut lajien monimuotoisuuteen muun muassa kasvavan ja luontoalueille laajenevan ihmistoiminnan myötä (Intergovernmental Panel on Climate Change [IPCC] 2022; Ruckelshaus ym. 2020; ks. myös luku 3 tässä kirjassa). Esimerkiksi lintujen määrä ja lajikirjo ovat vähentyneet joka puolella maailmaa (Butchart ym. 2004). Niinpä myös ihmisten virkistyneen ja hyvinvoinnin edistämiseen tarkoitettujen alueilla, kuten vapaa-ajan viettoon ja matkailuun liitetyissä ympäristöissä, saadaan lintuja tarkkailemalla tietoa ihmistoiminnan ekologisista vaikutuksista.

”Lintuperspektiivi” tarjoaakin meille niin kuvaannollisen kuin kirjaimellisenkin näkökulman elinympäristöjemme muutoksiin ja muutosten vaikutuksiin kaikkien eliölajien hyvinvointiin. Yleensä luonnonvaraisten eläinten kohdalla on tapana puhua hyvinvoinnin sijasta niiden henkiinjäämis- ja lisääntymismahdollisuuksista, mutta yksinkertaisuuden vuoksi puhumme jatkossa hyvinvoinnista niidenkin kohdalla. Ihmislajin kohdallakaan hyvinvoinnin käsite ei ole yksinkertainen, kuten tieteenfilosofi Anna Alexandrova (2018) on osoittanut. Se on niin kutsuttu tiheä käsite, jolla voidaan tarkoittaa monia erilaisia asioita. Joka tapauksessa se sisältää sekä hyvinvointiin liittyviä kuvailevia ja empiirisiä tosiasioita että siihen liitettyjä normatiivisia ja ideologisia käsityksiä. Näiden yhdistelmä

on jokaisen omassa mielessä tietynlainen, joten hyvinvoinnista puhuttaessa kaikki eivät suinkaan tarkoita sanalla samaa asiaa. (Alexandrova 2018).

Virallinen Terveysten ja hyvinvoinnin laitoksen laatima määritelmä, jota lähdemme luvussamme tutkimaan, täydentämään ja haastamaan, kuuluu seuraavasti:

”Hyvinvoinnin osatekijät jaetaan yleensä kolmeen ulottuvuuteen: terveyteen, materiaalseen hyvinvointiin ja koettuun hyvinvointiin tai elämänlaatuun. Hyvinvointi-käsite viittaa suomen kielessä sekä yksilölliseen hyvinvointiin että yhteisötason hyvinvointiin. Yhteisötason hyvinvoinnin ulottuvuuksia ovat mm. elinolot, työllisyys ja työolot sekä toimeentulo. Yksilöllisen hyvinvoinnin osatekijöiksi taas luetaan sosiaaliset suhteet, itsensä toteuttaminen, onnellisuus ja sosiaalinen pääoma.” (THL 2022a.)

Lähestymme tässä luvussa hyvinvointia *kaupunkiluonnon* ja *aistiympäristön* näkökulmista. Tarkennamme näitäkin käsitteitä seuraavaksi.

Tarkastelumme keskiössä oleva kaupunkiluonto on vaikeasti määriteltävä ja rajattava tutkimuskohde. Kaupunki ja luonto nähdään usein kaksijakoisesti toistensa vastakohtina, eikä kumpakaan käsitettä ole helppo määritellä. (Ks. Beau 2015; Litola 2018.) Estetiikan tutkija Petteri Kummala (2016) hahmottaa kaupunkiluonnon kulttuurin ja luonnon muodostamaksi hybridiksi.

Kaupunkiluonto viittaa siis ihmistoimien ja luonnonprosessien yhteenkietoutumiseen kaupunkiympäristöihin sisältyvillä viheralueilla.

Kyseisiin viheralueisiin sisältyvät etenkin kaupunkipuistot, mutta myös kaupunkialueiden ”vihersormet” (*green fingers*) ja ”ekologiset käytävät” (*ecological corridors*). Vihersormilla tarkoitetaan ”viheraluepiikkejä”, jotka kurottuvat kaupunkia ympäröiviltä alueilta kohti sen keskustaa. Ekologiset käytävät puolestaan yhdistävät viheralueita toisiinsa: esimerkiksi kadunvarsien puistorivistöt toimivat ekokäytävinä, tosin kapeina sellaisina. (Ks. esim. Hautamäki & Laine 2021; Lähde 2020.) Tarkastelemme luvussamme kaupunkiluontoa

sekä virkistysympäristöinä (ihmisille) että aistiympäristöinä kaikille eliölajeille. Kaupunkiympäristöjen laajetessa niiden monilajisuuteen on havahduttu myös ihmistieteissä parikymmentä vuotta sitten. Perinteentutkija Taija Kaarlenkasken (2022, 62–63) mukaan puhutaan suorastaan ”eläinkäanteestä”: tarkastelun kohteena eivät ole enää vain koirat – koirapuistoineen – vaan kaikki eliölajit sekä ihmisten hallinnan ja omistussuhteiden ulkopuolella olevat ”kaupunkieläimet”.

Aistiympäristön käsite viittaa siihen, miten aistiminen ja paikka ovat kytkeytyneet toisiinsa, eli miten aistiminen tapahtuu tietyssä paikassa. Vastaavasti samalla kun paikkaa aistitaan, rakentavat aistit paikkaa. Moniaistillinen ympäristö syntyy siten aistien ja ihmisten välisen yhteistoiminnan tuloksena. Muun muassa rakentamisen myötä muuttuvat ympäristöt muokkaavat aistiympäristöä ja mahdollistavat sen, mitä ihminen voi aistia. (Ks. esim. Uimonen 2020.)

Matkailun ja vapaa-ajan näkökulmista onkin kiinnostavaa, etteivät vain useimmat linnut lähde pakoon liian intensiivistä ihmistoimintaa, vaan näin tekevät myös monet ihmiset etenkin lomillaan ja töiden jälkeen. Liian intensiivisesti kasvava ihmistoiminta tuo mukanaan muutoksia *sosioekologisiin aisti- ja elinympäristöihin*, mikä aiheuttaa stressiä useille eliölajeille ja heikentää niiden hyvinvointia. Lintujen – ja linnunlaulun – katoaminen kaupunkiympäristöistä ja lähiluonnosta metsistä ja erämaista puhumatta-kaan olisi vakava viesti maapallon elinolosuhteiden muutoksesta (Ahlvik ym. 2021; Carson [1962] 2002; Dasgupta 2021; IPBES Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services [IPBES] & IPCC Intergovernmental Panel on Climate Change [IPCC] 2021; Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity Services [IPBES] 2019; Kauppinen 2019). Myös matkailun ja vapaa-ajan ympäristöjen suunnittelussa on otettava tämä huomioon.

Tavoittemme on avata kaupunkiluontoympäristöjen mahdollisuuksia myötävaikuttaa kestävin keinoin *monilajiseen hyvinvointiin*, minkä on suotavaa olla myös matkailusuunnittelun tavoitteena.

Tarkastelemme erilaisia paikallisten asukkaiden ja matkailijoiden jakamia urbaaneja virkistysympäristöjä, joita ovat myös yhä kaupunkimaisemmiksi rakentuvat matkailukeskukset. Aistiympäristöä tarkastellaan kulttuurintutkimuksen, yhteiskuntatieteiden, sosiologian, ekologian, biologian, matkailututkimuksen ja maisema-arkkitehtuurin näkökulmista niiden yhteenniveltämiseen pyrkien. Monitieteisenä tutkimustehtävänä on kartoittaa, millaista tietoa ja millaisia näkökulmia ja työkaluja tarvitaan kaupunkiluonto-ympäristöjen vastuulliseen suunnittelemiseen. Pohdimme tulevaisuuden viheralueiden suunnittelutyötä siis myös käytännön tasolla. Tarkastelemme, miten taajamien erilaisia viher- ja virkistysalueita voidaan suunnitella siten, että niissä viihtyvät sekä kasvit, eläimet että alueita käyttävät ihmiset.

Kaupunkiluonto ympäristönä

Kaupunkiluonto edustaa luvussamme kaikkia kaupunkialueiden ja taajamien viheralueita sekä viheralueita matkailukeskustaaajamissa. Viheralueet voivat olla pitkälle suunniteltuja, rakennettuja ja hoidettuja. Silloin niiden kasvillisuus on istutettua ja intensiivisesti ylläpidettyä, ja esimerkiksi nurmet leikataan säännöllisesti. Kävijöitä varten on tarjolla penkkejä levähtämistä tai maisemankatselua varten. Alueilta löytyy mahdollisesti myös pururatoja ja voimailutelineitä kuntoilijoille. Viheralueet voivat olla myös spontaaneja ja hoitamattomia, jolloin niiden kasvillisuus on liki luonnontilaista. Ne voivat olla myös jotain siltä väliltä: ihmisvaikutuksen intensiteetti vaihtelee, ja sitä on ehkä ohjattu tietyille alueille.

Kaupunki-sana viittaa Suomen oloissa monenlaisiin urbaaneihin ympäristöihin – ovathan kaupunkimme usein väljästi rakennettuja ja maantieteellisesti laajoja eivätkä Suomen mittakaavaa ajatellen välttämättä kovin suuria ja väkiriikkaita. Esimerkiksi hiihtokeskuksia, kuten Leviä, Rukaa ja Saariselkää voidaan pitää eräänlaisina ”matkailukaupunkeina” monikerroksisine taloineen ja sesonkiaikojen ihmismäärineen. Kaupunkiluonto ei tee käsitteenä eroa kaupunkien ja kuntien välillä. Vaikka se kattaakin tarkastelussamme kaikki viher- ja virkistysalueet rakennetulla yleiskaavoitetulla

alueella, on se käsitteenä monisyisempi. Tosiasiallisesti kaupunkiluontoa on lähestulkoon joka puolella kaupunkia, katujen vierillä, asfaltin repeämissä, taloyhtiöiden pihoilla ja enenevässä määrin myös talojen katoilla. On siis syytä avata tarkemmin sanaa *luonto*. Mitä luonto kaupungissa tekee?

Yleinen tapa luonnontieteissä on jakaa luonto *elolliseen* ja *elottomaan*. Elollinen luonto pitää sisällään kaikki elävät eliöt, kun taas elottomalla luonnolla viitataan yleensä esimerkiksi maaperään, kiviin ja veteen. Sana voidaan halkaista myös roomalaista filosofia Marcus Tullius Ciceroa siteeraten ”ensimmäiseksi” ja ”toiseksi luonnoksi”. Ensimmäinen luonto muodostuu luonnostaan ja toinen taas ihmisen tuottamina ympäristöinä. Kulttuuri olisi näin muodoin ihmisen ”toinen luonto”. Ympäristötutkija Yrjö Hailan ja muiden (2015) mukaan kaupunkien ”todellinen luonto” on kuitenkin niiden *kulttuurisuus*, mikä vaikuttaa myös niissä sijaitseviin luontokohteisiin. Estetiikan tutkija Arnold Berleantin (1992, 90) kanta on ollut vielä vahvempi, sillä hänen mukaansa kaupunkiympäristö on lähtökohtaisesti ihmisen luomus ja sitä kautta inhimillinen ympäristö. Kaupunkiluonnon käsitettä tutkimuksissaan avanneen Kummalan (2016, 71) mukaan luonnostaan tapahtuvat luonnonprosessit kuitenkin kietoutuvat kaupungeissa ihmistoimintaan monin tavoin, jolloin ”ensimmäisen ja toisen luonnon” onkin järkevää ajatella sekoittuvan keskenään.

Brittiläinen maisemahistorioitsija John Dixon Hunt jakoi kirjassaan *Garden Perfections: The Practice of Garden Theory* (2000) luonnon kolmeen teoreettiseen kategoriaan. Ensimmäinen on *koskematon erämaa* (alkuperäinen luonto), toinen kattaa *tuotantomaisemat* eli kaupunkien maatalous- ja kaupunkikehityksen, ja kolmas luonto sisältää esteettisesti houkuttelevat *puutarhan ja puiston*. Todellisuudessa luontojen välinen suhde kuitenkin on muuttunut aikojen saatossa. Kaupunkiluonnon voidaan tulkita olevan sekoitus toista ja kolmatta luontoa – joskin matkailualueilla voidaan nähdä häivähdys ensimmäistäkin, sillä ne voivat rajautua luonnontilaiseen, ihmistoiminnan jättämiltä jäljiltä säästyneeseen ympäristöön.

Puistot ovat puolestaan kaupunkiluonnon monimuotoisuutta ylläpitäviä saarekkeita, joita ympäröivät ihmisen voimakkaasti muokkaamat rakennepiirteet, kuten rakennukset, tiet ja parkkipaikat (ks. Fernandez-Juricic & Jokimäki 2001).

Urbaanien viheralueiden virkistyskäyttö

Kaupungin asukkaiden lisäksi myös matkailijat viihtyvät usein kaupunki- ja maisemasuunnittelun kohteina olevilla virkistys- ja viheralueilla kuten puistoissa tai luontoliikuntapaikoilla ja -reiteillä.

Virkistyskäyttöön suunnatuilla urbaaneilla viheralueilla on pitkä ja polveileva historia. Se kattaa maisema-arkkitehti Frederick Law Olmstedin 1800-luvun lopulla kehittämät puistojärjestelmät Pohjois-Amerikassa, Ebenezer Howardin 1920-luvulla kehittämän puutarhakaupunkiaatteen, suomalaiset metsälähiöt 1960-luvulla ja esimerkiksi 1990-luvulla lanseeratut kansalliset kaupunkipuistot eli kaupunkiympäristössä sijaitsevat arvokkaiden kulttuuri- ja luonnonmaisemien sekä virkistysalueiden kokonaisuus, jonka säilyttämiseen ja hoitamiseen kaupunki on sitoutunut (Ympäristöministeriö 2022) sekä kaupunkien viherrakennetarkastelut eli kaupunkialueen keskeisten kasvullisten alueiden ja niihin liittyvien arvojen analyysit (esim. Jaakkola ym. 2016). (Ks. myös Hautamäki & Laine 2021.)

Viime vuosikymmeninä pinnalla ovat olleet niin vihreän infrastruktuurin käsite (*green infrastructure*; European Environment Agency 2022) kuin viimeisimpänä luontopohjaiset ratkaisut (*nature-based solutions*).

Vihreällä infrastruktuurilla tarkoitetaan kokonaan tai osaksi luonnontilassa olevien alueiden sekä muiden rakennetun ympäristön ekosysteemipalveluja tuottavien viherrakenteiden ja -alueiden verkostoa, joka tukee ihmisten hyvinvointia ja elämänlaatua (European Environment Agency 2022).

Luontopohjaiset ratkaisut ovat Euroopan komission määrittelemänä ratkaisuja, jotka ovat saaneet innoituksensa ja tukensa luonnosta ja jotka

ovat samalla kustannustehokkaita – tuottavathan ne samanaikaisesti ympäristöllisiä, sosiaalisia ja taloudellisia hyötyjä sekä edistävät resilienssiä eli palautumiskykyä. Kyseiset ratkaisut tuovat paikallisesti sopeutettujen, resurssitehokkaiden ja systeemisten ratkaisujen kautta mukanaan enemmän ja monimuotoisempaa luontoa, luonnonpiirteitä sekä näihin liittyviä ekologisista prosesseista niin kaupunkeihin kuin maa- ja merimaisemiinkin. (European Commission 2022.)

Uusien käsitteiden kautta on pyritty mahdollistamaan viherrakenteiden tunnistaminen ja suunnittelu kokonaisuutena sekä strategisella että toteutuksen tasolla niin, että niillä voidaan suojella ja parantaa luonnon tilaa ja prosesseja.

Kaupungistumisen kiihtyessä ja tiivistyessä virkistysalueiksi ja viihtyisiksi kaupunkiympäristöiksi koettavissa olevien lähiviheralueiden määrä vähenee. Niiden koko pienenee ja sijainti siirtyy entistä kauemmaksi toisista lähiviheralueista sekä ihmisten asuin- ja oleskelupaikoista.

Kehityskulku hyödyttää – paradoksaalisesti – matkailutoimialoja, sillä ihmiset, joilla on varaa matkustaa, haluavat lähteä kauemmaksi kotoaan luontokokemusten perään, vaikka tilapäismajoitukseen tarkoitetun matkailuinfrastruktuurin jatkuva kasvattaminen (ks. myös luku 8 tässä kirjassa) kuluttaa omalta osaltaan maapallon huonevia luonnonalueita ja -resursseja sekä lisää hiilidioksidipäästöjä. Kasvun kielteiset seurannaisvaikutukset vahvistuvat myös sitä kautta, että matkailupalvelujen laadun parantaminen ymmärretään usein nykyajan mukavuuksien lisäämisinä, ei vähentämisenä. Mukavuuksien ja vaivattomuuksien myötä vettä ja energiaa kulutetaan entistä enemmän, jolloin myös jätteen määrä kasvaa (ks. myös luku 10 matkailukeskusten infrastruktuureista tässä kirjassa).

Kaupunkiluonto aistiympäristönä

Kaupunkiluontoympäristöt voidaan hahmottaa yhtäältä yhteisesti aistein koettuina ja toisaalta toisille aistijoille tuotettavina aistiympäristöinä.

Eläinten aistimisen kyvyt ja tasot ovat useimmiten paremmat ja monipuolisemmat kuin ihmisillä. Eläimillä on ihmisten viiden

perusaistin (haju-, kuulo-, maku-, näkö- ja tuntoaisti) lisäksi myös muita aisteja: esimerkiksi kaloilla on kylkiviiva-aistinsa ja muuttolinnut suunnistavat magneettiaistin avulla. Monet eläinlajit pystyvät aistimaan myös eri valo- ja äänialoja kuin ihmiset. Näin ollen ihmisten näkö- ja äänimaailmat eroavat merkittävästi esimerkiksi lintujen vastaavista, ja tunnetusti esimerkiksi koirien hajuaisti on huomattavasti ihmisen hajuaistia parempi. Ihminen kokeekin aistinympäristönsä eri lailla kuin valtaosa muista eläimistä.

Aistein koettavan ympäristön monimuotoisuuden voi monestakin syystä määritellä tärkeäksi kaikille eliölajeille, myös ihmislajille. Visuaalista havainnointia tutkineen psykologi J. J. Gibsonin mukaan (1979) ekologiset ympäristöt rakentavat eliöiden *havainto- ja vaikuttamismaailmoja* (*perceptual and effector worlds*), ja eliöt vaikuttavat vastaavasti ekologisiin ympäristöihin. Kaikkien eliölajien yksilöt edistävät omia projektejaan ympäristön muodostamissa olosuhteissa. (Gibson 1979.) Hämähäkkiä ei voi ymmärtää ilman verkkoaan eikä verkkoa ilman sen saalista eli kärpystä, ja niin edelleen – todellisuus, jossa eliö elää, kytkeytyy muiden elollisten olioiden todellisuuksiin, kuten ympäristö- ja sosiaaliantropologi Sara Asu Schroer (2021, 4) toteaa. Heinänkorren päässä sopivaa ateriaa odottava punkki reagoi vain kolmen aistihavainnon yhtäaikaisuuteen: ohikulkevan eläimen iholta erittyvän voihapon tuoksuun, eläimen lämpöön sekä omaan vertikaaliseen suhteeseensa siihen. Reaktio on joko hypätä tai tiputtautua kohteeseen (Schroer 2021, 6; Uexküll [1934] 2010, 44–45).

Ympäristö on näin ollen ”lajityypillisesti systeemistä” niin ihmiselle kuin muillekin eliölajeille. Tämä tarkoittaa sitä, että eläin (mukaan lukien ihminen) muodostaa jakamattoman kokonaisuuden ympäristönsä kanssa, kuten arkkitehtuurin tutkija Kaj Nyman (2004, 128, 133–135) toteaa. Esimerkiksi koiraa ei hänen mukaansa olisi lajina olemassa ilman hajuista koostuvaa ympäristöä.

Matkailurakentaminen muokkaa paikallisia ekosysteemejä ja sen myötä kaikkien paikallisten eliölajien havainto- ja vaikutusmaailmoja. Myöskään ihmisten terveys ei vahvistu nykyajan mukavuuksien lisääntymisen myötä – käy pikemminkin päinvastoin.

Muutokset havainto- ja vaikutusmaailmoissa vaikuttavat myös ihmisiin (ks. tarkemmin alaluku ”Monialaista tutkimustietoa eliölajien kokemista aistiympäristöistä”).

Kaupunkiluontoympäristön suunnitteluun liitetyt arvot

Kaupunkipuistoihin liitetään niin meillä kuin muuallakin monenlaisia arvoja, jotka vaikuttavat niiden merkityksiin ja niihin kohdistuviin toimenpiteisiin. Kartoitamme kaupunkiluontoa koskevia arvoja ja arvostuksia seuraavaksi neljästä eri näkökulmasta, jotka auttavat meitä hahmottamaan periaatteita, joita noudattaen kaupunkiluontoa edustavia viher- ja luontoalueita on toistaiseksi perustettu, hoidettu, suunniteltu tai hävitetty. Näkökulmat ovat *terveyshyötyjen, monilajisen yhteiselon, kaupungin esteettisen kokemisen* sekä *ekosysteemipalvelujen* arvopäämäärät.

Luontoympäristöjen terveyshyödyt

Luontoympäristöjen hyvinvointivaikutuksista ihmisten elämässä tiedetään paljon.

Luonnossa liikkuminen vaikuttaa esimerkiksi työn tuottavuuteen ja laatuun edistämällä ihmisten psyykkistä hyvinvointia ja ylläpitämällä työkykyä (Tyrväinen ym. 2007). Luontomatkailetutkija Liisa Tyrväisen ja muiden (2014) mukaan jopa lyhytaikainen oleskelu kaupunkipuistossa tai -metsässä riittää laskemaan stressitasoa. Puistoilla on myös kaupunkialueita viilentävä vaikutus (Lee & Maheswaran 2011), mikä osaltaan lisää ihmisten viihtyvyyttä. (Ks. myös laaja ja monitieteellinen kirjallisuuskatsaus puistojen terveys- ja hyvinvointivaikutuksista ihmisille Kabish, Qureshi ja Haase, 2015.)

Tuoreimmassa esimerkkitutkimuksessa Rachel T. Buxton, Amber L. Pearson, Claudia Allow, Kurt Fristrup ja George Wittemyer (2021) korostavat viiden tutkijan monitieteisen ryhmän voimin tehdyssä systemaattisessa kirjallisuus- ja meta-analyysissään luonnolle ja luonnon äänille altistumisen restoratiivisia eli korjaavia vaikutuksia

ihmisten terveyteen. Viimemainitut toteutuvat fysiologisen stressin vähenemisenä ja psyykkisen hyvinvoinnin lisääntymisenä. Toisin kuin jopa väsymykseen tai uupumukseen saakka stimuloivat urbaanit miljööt, luontoympäristöt eivät edellytä ihmisen suoraa huomiota ja tarjoavat näin mahdollisuuden rentoutua ja toipua stressistä. (Buxton ym. 2021.) Tutkijat saivat selville, että veden äänellä on suurin vaikutus terveyteen ja myönteisinä koettuihin kokemuksiin, kun taas linnunlaululla on suurin vaikutus stressin ja ärtymyksen vähenemiseen (Buxton ym. 2021). Myös biodiversiteettihypoteesin mukaan kosketus mikrobistoltaan monimuotoiseen luontoon vaikuttaa ihmisen omaan mikrobistoon ja täten vahvistaa immuuni puolustusta ja suojaa sairauksilta (Haahtela 2019).

Luonnon ja luontomatkojen hyvinvointivaikutuksia mittaavassa tutkimusperinteessä välitetään tärkeää tutkimustietoa luonnon fysiologisista ja henkisistä hyvinvointivaikutuksista ihmisille. Samalla tarjotaan tärkeää tietoa esimerkiksi hakkaamattomien metsien taloudellisen merkityksen arviointiin verrattuina hakattuihin metsiin; metsän saa tuottamaan myös matkailulla (Mäntymaa ym. 2021). Näin ajateltaessa luonto kuitenkin samalla välineellistetään: siitä tulee hyvinvointivaikutusten lähde ja toiminnan kohde.

Luonnon mieltäminen hyvinvointiresurssiksi ihmisille ei kuitenkaan valitettavasti laajenna luontoa koskevan tietämisen mahdollisuuksia ja tutkimusmenetelmiä, eikä se myöskään tarjoa toimijuuksia muille kuin ihmisrajille. Normatiivinen arvopäämäärä, jonka mukaan luontoa on suojeltava sen hyvinvointivaikutusten takia, ei kyseenalaista ihmiskeskeistä maailmankuvaa. Juuri ihmiskeskeinen maailmankuva ja ihmistä palveleva suhde luontoon ovat johtaneet monimutkaiseen, suorastaan pirullisen vaikeaan ongelmaan (*a wicked problem*) eli globaaliin ympäristökriisiin. Kriisin ratkaisun avaimet löytyvät viime kädessä vasta todellisuus- ja tietokäsityksen muutoksista – eivät osaongelmien ratkaisusta.

Monilajisen yhteiselon arvottaminen

Relationaalinen eli suhdeverkostoja ja keskinäisiä riippuvuuksia korostava ajattelutapa haastaa todellisuuskäsityksen, jossa

luonnolla on välinearvoa, muttei itseisarvoa. Siinä ihmisen olemassaolo ymmärretään lähtökohtaisesti kaikkien eliölajien *kanssaolemisena* (*coexistence*). Muut eliölajit ovat ihmisen *kumppanilajeja* (*companion species*), ja myös ihmislaji on muiden lajien kumppani. Ei puhuta enää ”ihmisen suhteesta luontoon” ikään kuin ihminen olisi luonnosta erillinen olio. (Ks. esim. Haraway 2015; Haraway ym. 2016.) Koska olemassaolomme on kanssaolemista, on myös tietämisemme viime kädessä kanssatietämistä ja aistimisemme kanssa-aistimista. (Ks. esim. Haraway 2015; Haraway ym. 2016; Lowenhaupt Tsing [2015] 2020; Schroer 2021.)

Alkuperäiskansat (*indigenous peoples*) ovat perimätiedollaan ja tutkimuksellaan auttaneet modernien yhteiskuntien asukkaita hahmottamaan todellisuuden muodostumista relationaalisista suhteista, jotka ylläpitävät elämää vastavuoroisesti niin asumisessa kuin liikkumisen tavoissa (ks. esim. Grey & Kuokkanen 2019; Porsanger & Virtanen 2019; ks. myös luku 6 kulttuurisensitiivisyydestä tässä kirjassa). Myös länsimaisen tiedeyhteisön panos ympäristökriisin vakavuuden osoittamisessa on ollut merkittävä uuden todellisuuskuvan syntymisessä. Nyt tiedetään, että ihmislaji on vaikuttanut maapallon elinolosuhteisiin yhtä paljon tai enemmänkin kuin aiemmin tunnetut geologiset kaudet. Elämme parhaillaan *antroposeenia* eli ihmiskunnan kautta, ja kuten Tero Tapio Toivanen ja Mikko Pelttari kirjoittavat (2017,10): ”Ihmisestä on tullut geologinen voima... Ihmislajin geologinen jalanjälki on planeetan yllä tässä ja nyt.” (Ks. myös luku 3 matkailun suunnittelun tulevaisuudesta tässä kirjassa).

Antroposeeni on geofysiikkaan liittyvän määritelmän mukaisesti ”ihmiskunnan aikakausi maailman historiassa, jolloin ihminen omilla teoillaan vaikuttaa olennaisesti ympäröivään luontoon kuten ilmastonmuutokseen”; geologisessa mielessä antroposeeni on ”epävirallinen nimitys ajanjaksolle maapallon historiassa, jolloin ihmisen toiminta (antropogeeninen toiminta) vaikuttaa merkittävästi maapallon biologisiin, kemiallisiin ja fysikaalisiin prosesseihin”. (Tieteen termipankki 2022a.)

Ajatus antroposeenista muistuttaa, että todellisuus on elämää monilajisuuden ehdoilla. Myös aistikyvyt ovat monilajisia – jopa tietäminen ja tutkiminenkin voidaan ymmärtää monilajisina. Kulttuuriantropologi Anna Lowenhaupt Tsingin ([2015] 2020) mukaan ihmislajin olemassaolo on lähtökohtaisesti *lajienvälinen suhde*. Kumppanilajilähtöinen ajattelu, *eto-etnologia* – joka on eläimiä tutkivan etologian ja ihmisten elämää tutkivan etnologian yhdistelmä – lähtee siitä, ettei elämä synny, kestä eikä jatku eristyksessä muista oliosta. Esimerkiksi kukan ja mehiläisen suhde ja sen myötä olemassaolo on syntynyt yhteisevoluution ja yhteisen historian kautta (*reciprocal capture*). (Van Dooren, Kirksey & Münster 2016, 2.). Monimutkaiset, yhdessä luodut viestintäjärjestelmät toimivat muun muassa visuaalisesti, biokemiallisesti, tuoksuina ja eleinä, kuten biologi Jakob von Uexküll toteaa ([1934] 2010).

Eto-etnologit Thom Van Dooren, Eben Kirksey ja Ursula Münster (2016, 2) korostavatkin monialaisen tutkijan Gregory Batesonin ajatusta, jonka mukaan “organismi elinympäristössään” on henkiinjäämisen perusyksikkö, ja sama koskee myös meitä ihmisiä. Heille lajienvälisyys ei koostu pelkästään yksittäisistä erityissuhteista esimerkiksi saalistajan ja saaliseläimen, isännän ja loisen, symbioosisuhteen, välinpitämättömän naapurisuuden tai ihmistutkijan ja eläintutkittavan välisenä. Se on kattavampi ja perustavampi olosuhde, johon kietoutuu monenlaisia näkökulmia ja suhteita. Toisinaan ”tutkijoina” voivat olla esimerkiksi muurahaiset ja tutkitavana nukkuvat ihmiset. (Van Dooren, Kirksey & Münster 2016, 3–4.) Ihmiset eivät myöskään ole ainoita liikkujia ja vaeltajia. Siksi ihmistoimintaa varten rakennetut väylästäot halkovat luonnoneläinten ja eliölajien elinympäristöjä kohtalokkain seurauksin (ks. esim. Fishel 2019; Kauppinen 2019).

Teknologian historioitsija ja filosofi Donna Haraway vaatiikin *monilajista ympäristöoikeudenmukaisuutta* (*multispecies environmental justice*) ja *eko-oikeudenmukaisuutta* (*multispecies ecojustice*). Ihmistoiminnan valtaamiin ympäristöihin tulee hänen mukaansa luoda ja rakentaa uudelleen ekosysteemiä turvapaikkoja

(*replenishing refuges*) niille lajeille, joiden elinolosuhteet ovat vaarantuneet. Voidaan ajatella, että kansojen ja väestöryhmien ohella myös lukemattomat eliölajit ovat turvapaikanhakijoiden asemassa. (Haraway 2015.)

Uusin tieteellinen tieto luonnon prosesseista auttaa edistämään kestävästä kehitystä. Samalla se asettaa tutkijoille uudenlaisia tavoitteita suhteessa tieteelliseen tutkimukseen ja objektiivisuuteen. Tutkijoiden on pohdittava, millaisia arvopäämääriä heidän oma tutkimuksensa tavoittelee, miksi ja mitä varten tietoa maailmasta tuotetaan. On kysyttävä jopa, miksi oma tapamme olisi ainoa tapa tutkia ja tietää maailmasta. Tulevaisuuden matkailun kestäviin edellytysten tutkijoiden on toisin sanoen tärkeää muistaa oma roolinsa todellisuuden kuvaajina. Käyttämillämme käsitteillä, termeillä ja sanoilla emme vain kuvaa todellisuutta, vaan vaikutamme siihen. Esimerkiksi ”luksusloman” ymmärtäminen edelleen kerskakulutuksen kautta saavutettavana ”hyvänä elämänä” on edustanut ja tukenut tietynlaisia arvoja. ”Ötökkähotelli” on puolestaan keikkauttanut aiemmat arvot ylösalaisin. Vastaavasti ”luontomatkailu” ja ”luontomatkailija” sanallistavat ja uusintavat omalla tavallaan ajatusta ihmisen ja luonnon, arjen ja loman, kulttuurimatkailijan ja luontomatkailijan sekä kaupungin ja ei-kaupungin välisistä kahtiajaoista. Tällaisten kahtiajakojen mielekkäisyys on syytä haastaa kaupunkiluontoon liittyvässä suunnittelussa ja päätöksenteossa.

Kaikilla eliölajeilla ja biologisella monimuotoisuudella on väliä. Myös kaupunkipuistoja ja muuta kaupunkiluontoa kehitettäessä kauaskantoisinta ja kaukokatseisinta kestävästä kehityksen tukemista on harjoittaa monilajista tutkimusta, nojata relationaaliseen etiikkaan ja moninkertaistaa ja monimuotoistaa hyviä käytäntöjä niin tutkimuksessa kuin suunnittelussakin. (Ks. Van Dooren, Kirksey & Münster 2016, 15.)

Kaupunkiluonnon esteettinen monimuotoisuus

Kaupunkiluonnolla on esteettisiä merkityksiä, arvoja ja vaikutuksia. Estetiikan tutkija Arnold Berleant (1992, 141) on todennut kaiken

kokemuksen olevan ihmisen kohdalla esteettistä, sillä eletyn ympäristön kokeminen ja arvottaminen aistien varassa on yhtä kuin tapamme olla olemassa. Olemisemme on aistivaa ja arvottavaa. Ympäristön esteettinen arvostaminen nivoutuu kiinnostavasti ympäristötietoisuuden nousuun.

Kummalan (2016, 150–151) mukaan kaupunkiluonnon monimuotoisuus liittyy biologisen monimuotoisuuden ohella myös ihmisten monimuotoisiin olemisen ja kokemisen tapoihin; kyse on enemmästä kuin viheralueilla tapahtuvasta virkistystoiminnasta tai vetovoimaisista elämyksistä. Hän nostaakin kaupunkiluonnon *esteettisen monimuotoisuuden* arvon ponnekkaasti ekologisen monimuotoisuuden rinnalle. Kyse on hänen katsannossaan hyvinvointia tukevista kokemuksista, jotka ovat enemmän kuin fysiologisia, mitattavissa olevia muutoksia ihmisen kehossa. Henkinen ja fyysinen hyvinvointi nivoutuvat kaupunkiluonnossa myönteiseksi suhteeksi ihmisen ja ympäristön välillä. (Kummala 2016, 153–155.)

Kaupunkiluonto kattaa ihmistoiminnan maiseman muotoihin ja aistittuihin ympäristöihin aiheuttamien pysyvien ja ajoittaisien jälkien lisäksi luonnolliset prosessit kuten valon ja pimeyden, vuoden- ja vuorokaudenaikojen vaihtelut, maankamاران muodot, maantieteellisen sijainnin, ilmaston, säätilojen vaihtelun. Biologisten ja elottomien olosuhdetekijöiden rinnalla kaupunkiluonnon käsitteeseen sisältyy myös inhimillinen, historiallinen ja poliittinen – siis laajassa mielessä kulttuurinen – monimuotoisuus, joka tekee ympäristöstä kokemuksellisesti merkityksellisen paikan. (Kummala 2016, 69–80, 151; ks. myös Sironen [1993] 1995; Ingold [1993] 2000.)

Ihmiskeskeisiin normatiivisiin hyöty- ja virkistysmahdollisuuksia koskeviin vaatimuksiin vastattaessa liian toimialakeskeiset rajaukset saattavat kadottaa aistiympäristön olennaisia kokemuksellisia, aistimellisia ja esteettisiä laatuja ja ominaispiirteitä. Niin ekologisen kuin esteettisenkin monimuotoisuuden hahmottamiseksi on olennaista ylittää ihmiskeskeinen näkökulma ja lähteä liikkeelle luonnosta tai kaupunkiluonnosta itsestään sen omilla ehdoilla. (Ks. Kummala 2016, 138, 156.)

Esteettinen monimuotoisuus nojaa niin ihmisen kuin luonnonkin *luovuuteen* ja vaatii kummankin luovuuden havaitsemista ja ymmärtämistä. Esimerkiksi rankkasateet, eroosio ja erilaiset luonnonmullistukset edustavat *luonnollista suunnittelemattomuutta*, luonnon luovuutta ja yllätyksellisyyttä, joka on välttämätön (ei siis sattumanvarainen) ulottuvuus myös kaupunkiympäristöissä. Luonnollinen aika kuluttaa ja patinoi ihmisten rakennelmia siinä missä ihminenkin kuluttaa aktiivisesti luonnonympäristöjä. (von Bonsdorff 2005, 73; Kummala 2016, 150–151.)

Ilman biologisen ja esteettisen monimuotoisuuden ja luonnon luovuuden ymmärtämistä ja kunnioittamista virkistysympäristöille – samoin kuin tietysti myös asuinympäristöille – voidaan aiheuttaa monenlaisia kestäättömiä seurauksia. Suurin virhe olisikin keskittyä pelkästään ”innovatiivisiin palveluliiketoimintakonsepteihin”, joissa ympäristöä kohdellaan pelkkänä otollisena logistisena sijaintina, maankäytön ja kaavoituksen kohteena. Esimerkiksi ympärivuotisen, katetun laskettelurinteen rakentaminen luonnon muovaaman tunturin tai vaaran rinteelle muuttaisi kaupunkiluontoa ja lähiluontoa, poistaisi luontoelämyksistä luonnon ja unohtaisi samalla kausaalisten ja ennakoimattomien luonnonprosessien oman ”luovuuden” – ehkä jonain päivänä kohtalokkaastikin.

Paikka voi olla tunnettu esimerkiksi maisemanmuodoistaan, mikroilmastostaan, kirkasvetisyydestään tai ehjänä säilyneestä ja maisemaan luontevasti asettuvasta rakennusperinnöstään. Estetiikan tutkimuksen näkökulmasta voidaan todeta, että mikäli asukkaiden ja matkailijoiden kokemuksellisuutta kavennetaan merkityksettömillä, esteettisesti köyhtyvillä ja monotonisilla aktiviteettiympäristöillä, matkailun tärkein kulttuurinen potentiaali rikastuttaa kokemusmaailmaa ja havainnointikykyä heikkenee. Ihmisten kyky *virittyä* (katso seuraava alaluku) kohtaamaan matkailukohteen ympäristö ohenee ja kapenee lopulta pelkäksi palvelujen ostamiseksi ja kuluttamiseksi. Kyse on siis virkistys- ja matkailuympäristöjen kehittämisen ja suunnittelemisen perimmäisistä arvopäämääristä, jotka vaikuttavat siihen, miten haluamme

matkailuympäristöjen kasvattavan meitä ihmisinä. (Ks. myös esim. Hautajärvi 2014; 2021; Häyrynen 2014; Lähdesmäki 2016.)

Matkailualueen kestävä kehittäminen sekä asutuilla että ihmisten asuttamattomilla seuduilla vaatii kykyä ja taitoa havainnoida ja oivaltaa monimuotoisuuden monimuotoisuutta monella eri tasolla. (Ks. Berleant 2007, 168–172; Kummala 2016, 151.)

Ekosysteemipalvelujen lupaus

Ekosysteemipalvelut on kansainvälisissä ympäristötieteen ja -politiikan yhteisöissä laajalti hyväksytty ja käytetty käsite (Costanza ym. 2011), joka jäsentee kaupunkiluontoa omalla tavallaan.

Ekosysteemi on ”toiminnallinen kokonaisuus, joka muodostuu luonnonolosuhteiltaan yhtenäisellä alueella elävistä, toisiinsa vuorovaikutussuhteissa olevista eliöistä ja niiden elottomasta ympäristöstä”. (Tieteen termipankki 2022b.)

Ekosysteemipalvelut ovat luonnon tuottamia ilmaisia, aineellisia ja aiheettomia hyötyjä ihmiselle (Millenium Ecosystem Assessment, 2005).

Ekosysteemipalvelut jaetaan kolmeen pääryhmään: *tuotantopalveluihin, ylläpito- ja säätelypalveluihin* sekä *kulttuurisiin palveluihin* (CICES 2022). Joskus ylläpito- ja säätelypalvelut on vielä luokiteltu keskenään erillisiksi palveluiksi (Opetushallitus 2022). Vaikka keskustelu ekosysteemipalveluista näyttääkin jatkavan luonnon hahmottamista resurssina eli sen objektivointia, käsitteen käytön voi nähdä myös tieto-opillisesti perusteltuna eikä aiempien virheiden toistamisena. (Ekosysteemipalvelujen sisältöihin syvennytään tarkemmin edempänä.)

Käsitys ekosysteemipalveluista auttaa suunnittelijoita ymmärtämään erilaisten viherrakenteiden tuottamien hyötyjen ja toimintojen kokonaisuutta. Maankäytössä ja muillakin sektoreilla on perinteisesti tunnistettu tästä kokonaisuudesta vain osatodellisuus, jolloin näkymättömät ylläpito- ja säätelypalvelut on ohitettu. Tyyppillisesti viimeainitut ovat tulleet näkyviksi vasta, kun kyseinen

palvelu on heikentynyt tai menetetty esimerkiksi eroosion torjunnan, pölytyksen tai hulevesien pidätyksen ja viivytyksen vuoksi. Vaikka nykyisin suunnitteluprosessia varten on tarjolla jo enemmän tietoa, muut tekijät – esimerkiksi polkuriippuvuus, siiloutunut lähestymistapa ja suppea näkemys sidosryhmistä – hidastavat muutosta parempaan. (Lähde 2020.)

Ekosysteemipalveluiden käsitteen kautta voidaan ymmärtää myös luontoalueiden ja viherrakenteen *monitoiminnallisuutta* (Hansen & Pauleit 2014), mikä auttaa perustelemaan suunnitteluratkaisuja sekä alueiden vaalimiseen, lisäämiseen ja ylläpitoon liittyviä investointeja. Ideaalitilanteessa viherrakennetta toki säilytetäisiin itseisarvoisesti, mutta kaupunkialueilla maankäyttöpaine on niin kova, että intressiristiriitojen takia hyötynäkökulma on tarpeen nostaa esille. Olennainen on myös kaupunkiluontoa koskeva niin kutsuttu laaja ymmärrys, joka ei määritä sitä pelkästään virkistykseksi ja suojeluksi (Di Marino ym. 2019).

Edellä mainittu monitoiminnallisuus liittyy pitkälti myös *laatuun*. Kyse ei ole pelkästään määrästä tai pinta-alasta. Laatua saadaan paitsi suunnittelun myös ennen kaikkea oikean ylläpidon kautta, joka taas vaatii osaamista ja resursseja. Viheralaa on perusteltua pitää *hoitoalana*, jolla hoidetaan muuta lajistoa ja ekologisista prosesseista ympärillämme. Tätä kautta keskustelu kaupunkipuistoista ja muista viheralueista liittyy myös julkiseen keskusteluun siitä, onko hoitoala kulu vai investointi. Jos yhteiskunta ei huolehdi ihmisistä eikä luonnosta, ketkä tai mitkä hyötyvät loppujen lopuksi taloudellisesta hyvinvoinnistakaan?

Keskustelu kaupunkiviheralueiden riittävästä määrästä linkittyy vahvasti kaupungistumiseen ja siihen liittyvään keskusteluun kaupunkien tiivistämisestä, jota on perusteltu sekä taloudellisilla että ilmastosyillä (Peltomaa ym. 2022). Kaupungistuminen on – paradoksaalisesti – käynnistynyt ja levinnyt etenkin alun perin biodiversiteetiltään rikkailla ja monimuotoisilla alueilla, joilla luontoresurssit tukivat ihmisväestön selviämistä. Maankäytön muutokset ja ihmistoiminnan laajeneminen ovatkin hävittäneet luonnon elinympäristöjä ja eliölajeja niin paikallisesti kuin maailmanlaajuisesti

(Parris ym. 2018, 2). Puistot eivät ole eristäytyneitä saaria, vaan niiden laatuun ja niissä elävään eliöstöön vaikuttaa myös niiden ympäristö: kuinka lähelle ja miten (jopa osin puistojen sisälle) rakennetaan? Tällä hetkellä lähiympäristöään puolustavat asukkaat, luontokato ja kasvava ymmärrys viheralueiden hyvinvointivaikutuksista haastavat tiivistämisen paradigmoja yhä enemmän, ja kaupunkien kasvun ja lähiluonnon säilyttämisen yhteensovittamiseen on etsitty uusia ratkaisuja, kuten ”maanpinnan kiertotalous” eli jo rakennettujen alueiden kuten pysäköintikenttien hyödyntämistä esimerkiksi täydennysrakentamisessa (ks. Kanninen ym. 2022).

Puistot koetaan arvokkaina virkistysalueina ja -keitaina sekä kaupunkilaisille tarjolla olevana lähiluontona (ks. esim. Hautamäki 2021). Niihin liittyvät todelliset arvot ilmenevät kuitenkin ihmistoiminnan ja ennen kaikkea taloudellisen ihmistoiminnan ensisijaistamisena. Ristiriitaista tilannetta kuvastaa puistoalueiden näkeminen potentiaalisena taloudellisesti arvokkaana tonttimaana, jota voidaan poliittisin päätöksin nakertaa kaupungin tiivistämisen rakentamisella tai matkailurakentamisella. Jopa koronapandemian merkittävästi nostamasta lähiluonnon arvostuksesta huolimatta (Randler ym. 2020) puistoihin saatetaan kohdistaa rakentamista vaativia kehittämispaineita tietoisesti ”silleenjäättämisen” sijaan.

Monialaista tutkimustietoa eliölaajien kokemista aistiympäristöistä

Kaupunkien viheralueiden tärkeys todentuu EU:n biodiversiteettistrategiassa (Euroopan komissio 2023), jonka mukaan kaikkien yli 20 000 asukkaan kaupunkien tulee laatia viherryttämissuunnitelma. Viheralueiden on todettu olevan linnustoltaan kaupunkien lajirikkaimpia alueita, joten ne ovat kaupunkiluonnon monimuotoisuuden suojelemisen kannalta tärkeitä elinympäristöjä (Fernandez-Juricic & Jokimäki 2001; Jokimäki 1999; Nielsen ym. 2014). Puistoalueen koko on yksi tärkeimmistä kohteen lajimäärään vaikuttavista tekijöistä: mitä suurempi puisto, sitä monimuotoisempi

lajisto siellä esiintyy. Myös puistokasvillisuuden monipuolisuus, saatavilla olevan ravinnon määrä ja laatu sekä ihmistoiminnasta aiheutuvat muutokset ja häiriöt alueella vaikuttavat lintujen määrään ja lajistoon. (Fernandez-Juricic & Jokimäki 2001.)

Asukkaiden ja matkailijoiden virkistykseen ja hyvinvointiin tarkoitettujen kaupunkipuistojen ja muiden viheralueiden ihmiskeskeinen ja aktiviteettipohjainen kehittäminen on muuttanut niitä aistiympäristöinä (Kabisch, Qureshi & Haase 2015). Tarkastelemmekin seuraavaksi aiemman tutkimuksen avulla tarkemmin erilaisia hyvinvointia uhkaavia häiriötekijöitä kaupunkipuistojen kaltaisissa elin- ja aistiympäristöissä ympäristö- ja sosioekologisesti näkökulmasta. Keskitymme erityisesti kolmeen ulottuvuuteen: *valoympäristöön, akustiseen äänimaisemaan ja esteettiseen ympäristöön*. Yleensä ottaen eläimet, ihminen mukaan lukien, reagoivat ympäristöönsä useiden aistien avulla. Näin ollen ihmistoiminnan ympäristövaikutusten arvioimiseen tarvitaan moniaistista lähestymisnäkökulmaa (Halfwerk & Slabbekoorn 2015).

Öinen keinovalo aistiympäristön häiriötekijänä

Pimeys on elintärkeä henkiinjäämisen ehto tuhansille eliölajeille. Sitä se on ollut myös ihmiselle. Sirkadiaaninen (*circadian*) eli luonnonvalon ja -pimeyden vuorokausirytmä on osa evoluutiivista perintöämme. Eliöt, ihminen mukaan lukien, ovat sopeutuneet elämään 24 tunnin vuorokausirytmisissä. Vaikka valo luo turvallisuuden tunnetta, tarvitsemme valon ja pimeyden vaihtelua voidaksemme hyvin.

Pimeys ei kuitenkaan ympäröi meitä niin säännöllisesti kuin mihin evoluutio meidät maapallolla totutti. Nukumme huonosti ja sairastamme eri tavoin pimeyden puutteessa, koska yhteiskunnan oletetaan olevan auki, valveilla, liikkeellä ja valot päällä vuorokauden ympäri. Valaisemme keinovalaistuksella yötkin. Keinovaloa tulee ympäristöön esimerkiksi rakennuksien valomainoksista, teiden ja reittien valaistuksesta ja laskettelurinteiden valoista.

Ympäristön keinovalaisemisen aiheuttamia terveysriskejä eliölajeille on ympäristötutkija Jari Lyytimäen (2013, e46) mukaan

kuitenkin vaikeaa erotella selvärajaisesti muista ympäristön aiheuttamista terveystriskeistä, joihin kuuluvat muut fysiologiset stressitekijät, ilmansaasteet ja habitaattien eli elinalueiden pirstoutuminen. Keinovalaistuksella ja etenkin öisellä keinovalolla (ALAN, *Artificial Light at Night*), on jo kauan tiedetty olevan negatiivisia vaikutuksia eläimiin (Gaston ym. 2017). Vaikka keinovalaistus onkin monin tavoin helpottanut ihmisten elämää, se häiritsee kaikkien eliöiden vuodenvieroa ja vuorokausirytmiiikkaa, aiheuttaa fysiologisia ja käyttäytymiseen liittyviä muutoksia sekä vaikeuttaa erilaisten toimintojen oikea-aikaisuutta (Gaston ym. 2017; Raap ym. 2016; 2017; Sanders ym. 2021). Ylimääräiset ärsykkeet vaikuttavat myös lajien elinympäristöön ja kommunikointiin, mistä puolestaan on seurauksena muutoksia alueen eliölajien lajikoostumuksessa (Halfwerk & Slabbekoorn 2015; Swaddle ym. 2015).

Tunnetuimpia keinovalosta johtuvia ongelmia lienevät muuttolintujen törmääminen majakan valoihin ja kuoleminen sekä rannoille munimaan nousevien kilpikonnien eksyminen paluumatkallaan meren sijasta kohti keinovalaistuja alueita (Longcore & Rich 2004). Sanders ja muut (2021) tekivät laajan kirjallisuusanalyysin, jonka mukaan öinen keinovalaistus aiheuttaa voimakkaista vasteita päiväaktiivisten lintulajien ja yksilöiden fysiologiaan, hormonitasoon, päivittäisiin aktiviteetteihin ja jälkeläisten määrään. Keinovalaistuksen on lisäksi todettu esimerkiksi lisäävän talitiaisten stressiä ja vähentävän melatoniinin määrää (Raap ym. 2016). Melatoniinihormonia alkaa erittyä illan pimentyessä, ja sen puute vaikeuttaa nukahtamista. Illan ja yön keinovalaistus häiritsee melatoniinin muodostumista.

Myös keinovalon laadulla on vaikutuksia eliöihin. Energiansäästösyistä käyttöön valitut LED-lamput houkuttelevat luokseen enemmän eliöitä kuin perinteiset natriumlamput, koska yöaktiiviset selkärangattomat eläimet ovat herkempiä LED-lamppujen tuottamalle UV-vihreä-siniselle valolle (Pawson & Bader 2014.) Valon väri ja voimakkuus vaikuttavat eliöiden käyttäytymiseen, esimerkiksi himmeämmässä valaistuksessa vihreä valaistus häiritsee vähemmän sinitiaisten päivärytmiä kuin valkoinen valaistus (De Jong ym. 2017).

Valoisan ja pimeän ajan vaihtelun biologisia hyvinvointi- ja terveysvaikutuksia on tutkittu erityisen tarkasti ihmisten kohdalla. Ihmiselle pimeys on evolutiivisesti merkinnyt sekä uhkaa että turvaa (esim. Edensor 2017). Sirkadiaanisen vuorokausirytmien – valoisaan aikaan valvotaan ja pimeään aikaan nukutaan – häiriintymisen ohella myös stressi ja alati valveilla olevan yhteiskunnan nopea-tempoisuus johtavat tutkimuksen mukaan monenlaisiin terveysongelmiin. Näistä mainittakoon lisääntynyt riski sairastua rintaja eturauhassyöpään, lihavuuteen, masennukseen, diabetekseen ja unihäiriöihin (Lyytimäki 2013, e45).

Runoilija ja kirjailija Kirsi Kunnaksen kuvaus pimeydestä ”pehmeänä olotilana, johon ihminen voi kietoutua silloin, kun toisia ihmisiä ei voi nähdä” avaa, poeettisena lausahduksenakin, kiinnostavan tulokulman nykyajan väheksymiin yhteisolemisen muotoihin: hiljaisuuteen ja pimeyteen. Pimeä taivas on taloustutkija Terrel A. Gallawayn (2010) mukaan esteettisen, tieteellisen ja henkisen inspiraation lähde ja osa ihmisen kulttuuriperintöä. Pimeästä taivaasta on tullut niin harvinainen nähtävyys, että maailmalta löytyy nykyisin jo yli sata ”pimeän taivaan puistoa” (*Dark Sky Park*) (ks. Marr 2021). Niukkuutensa ja öisen keinovalon – ja ”keinovalvomisen” – kielteisiin vaikutuksiin havahtumisen myötä pimeys on alettu mieltää myönteisenä ja luovuutta ruokkivana asiana. On kuitenkin muistettava, ettei julkinen tila – eivätkä siten myöskään kaupunkipuistot – avaudu kaikille ihmisille yhtä turvallisenä ja vapaana liikkumisen alueena pimeällä. Öinen kaupunki näyttäytyy haavoittuvassa asemassa oleville ”pelon maantieteenä” muiden satunnaisten liikkujien mahdollisten aggressioiden takia, ja media vahvistaa osaltaan tätä mielikuvaa (ks. Valentine 1989; ks. myös Nikunen, Koskela & Schakir 2013; Wilson & Little 2008).

Varsinkin pohjoisen kaupunki- ja matkailukohteissa pimeän vuodenaajan ajatellaan merkitsevän etenkin talvella automaattisesti katuvalojen, hiihtolatujen ja laskettelurinteiden valaistuksen lisäämistä, jotta ihmiset pääsevät turvallisesti ja nopeasti kuhunkin määränpäähensä. Samaan aikaan kuitenkin harmitellaan sitä, että öinen keinovalaistus vaikeuttaa revontulien tai yötaivaan katsomista.

Lyytimäki (2013, e46) nostaa esiin terveydelle haitallisten elintapojen yhteyden valon ja pimeyden ei-luonnonmukaiseen vaihteluun. Sähkövaloon, informaatioteknologiaan ja sisätiloissa vietävään aikaan nojaava viihdeteollisuus sekä sen sisällöntuotanto uusintavat kulttuurisia käsityksiä pimeydestä vaarallisena, jopa pahana asiana ja korostavat valaistukseen liitetyjä myönteisiä – turvallisuudesta, vauraudesta ja mielihyvystä kertovia – mielikuvia kaupunkisuunnittelussa, taiteessa ja ympäristöjen koristelussa. (Lyytimäki 2013, e46.)

Niinpä sekä asumisen että matkailualueiden kaupungistuminen ja teknologisoituminen johtavat noidankehään. Yhä suurempi osa ajasta vietetään pimeään aikaan sisätiloissa ja viihdeteollisuuden parissa ilman kosketusta öisen, pimeän luonnon kanssa. Tilanne vahvistaa käsityksiä valaistujen, ”valosaastuneiden” öiden luonnollisuudesta ja lisää pelkoja valaisemattomia viheralueita kohtaan, mikä puolestaan saa viihtymään entistäkin paremmin sisätiloissa. (Pilgrim ym. 2008; Lyytimäki 2012, Lyytimäen mukaan 2013, e45.) Näin matkailu- ja virkistysympäristötkin kasvattavat omalta osaltaan kansanterveydellisiä elämäntapariskejä.

Kaupunkipuistojen ihmiskeskeisessä kehittämisessä valaistuksen lisääminen on toisin sanoen ”palvelu”, ja luonnollinen hämärä tai pimeys taas ovat ”epäpalveluja”. Virkistys- ja asuinalueiden perustasot valaistuksen suhteen muuttuvat edellä mainitun ajattelutavan pohjalta yhä vaarallisemmiksi eliölajeille, jotka tarvitsevat pimeyttä henkiinjäämiseen, ja yhä epäterveellisemmiksi ihmisille, jotka tarvitsisivat pimeyttä nukkuakseen ja unta vähentääkseen stressin fysiologisia ja henkisiä vaikutuksia. (Lyytimäki 2013, e47; ks. myös Valtonen & Veijola 2011.) Lyytimäen (2013, e47) mukaan pimeys tulisikin nähdä ekosysteemien ja ihmisten hyvinvointia tukevana luonnonvarana ja resurssina, jota on suojeltava sekä luontoa että ihmistä varten. Matkailu- ja virkistysalueiden suunnittelun näkökulmasta väite on vähintäänkin relevantti.

Altistuminen melulle ääniympäristöissä

Öisen keinovalon ohella myös ihmistoiminnasta syntyvät äänet ovat aiheuttaneet monenlaisia ongelmia eri eliölajeille (Levenhagen ym. 2020). Ihmisperäisen ääniympäristön laajuus ja voimakkuus on usein paljon suurempaa kuin luontoperäisen. Osaksi tämän takia ihmisen aiheuttamilla äänillä on monenlaisia haitallisia vaikutuksia eläimistöön. (Shannon ym. 2016; Kight & Swaddle 2011; Radle 2007.) Vaikka melu onkin ihmisen kokemusta kuvaava sana, voidaan myös eläinten kokemuksesta puhua *meluna*:

”Meluna voidaan pitää ääntä, joka häiritsee jollain tavalla eliöiden toimintaa tai se koetaan epämiellyttäväksi. Melua voidaan pitää siten ei-toivottuna äänenä.” (THL 2022b.)

Koska eri lajien kuuloaistien tarkkuudet eroavat toisistaan, myös melun vaikutukset vaihtelevat lajeittain, jopa yksilöittäin. Virkistykseen ja matkailuun tarkoitetuilla alueilla melun voidaan ajatella vähentävän kohteen vetovoimaisuutta ja viihtyisyyttä. EU:n ympäristömeludirektiivillä (2002/49/EY) pyritään rajoittamaan melua rakennetuilla alueilla, yleisissä puistoissa ja muilla hiljaisilla alueilla taajamissa. Suomen lainsäädännössä ulkomelua säädellään yleisesti valtioneuvoston päätöksellä (993/1992), jota sovelletaan meluhaittojen ehkäisemiseksi ja ympäristön viihtyisyyden turvaamiseksi. Asumiseen käytettävillä alueilla, virkistysalueilla taajamissa tai taajamien välittömässä läheisyydessä sekä hoito- ja oppilaitosten alueilla päiväajan (07–22) keskiäänitaso L_{Aeq} taajuuspainotuksella ulkona L_{Aeq} 07–22 ei saa ylittää 55 desibeliä (päiväohjearvo). Yöajan (22–07) keskiäänitaso ulkona L_{Aeq} 22–07 ei saa ylittää 50 desibeliä (yöohjearvo). Uusilla asuinalueilla yöajan keskiäänitaso L_{Aeq} ei saa ylittää 45 desibeliä. Näitä lukuja voidaan havainnollistaa muutaman käytännön esimerkin avulla: puiden lehtien huminasta aiheutuu noin 10–30 desibelin keskiäänitaso, kun taas maantieliikenteen vastaava arvo on noin 40–80 desibeliä liikennemäärästä ja -välineistä riippuen. Ylilentävän suihkukoneen melu saattaa puolestaan ylittää helposti 130 desibelin rajan.

Käytännössä 55 desibelin raja ylittyy kaupunkien keskustoissa ja liikenneväylillä erityisesti ruuhka-aikoina. On huomionarvoista, että keskiäänitason lisäksi meluisuuden kokemukseen vaikuttaa myös se, onko melu esimerkiksi jatkuvaa vai tasaista, hetkellistä vai ajoittaista tai laaja- vai lyhytkaistaista (Liikonen 2013).

Melun vaikutuksista eläimiin

Melu vaikuttaa eläinten käyttäytymiseen, kehitykseen, lisääntymiseen, aineenvaihduntaan, sydän- ja verenkiertojärjestelmän toimintaan, tajuntaan, uneen, kuulemiseen ja immuunijärjestelmään (Kight & Swaddle 2011). Shannonin ja muiden (2016) kirjallisuusselvityksen mukaan maaeläinlajit alkavat reagoida meluun noin 40 desibelin tasolla, ja viidesosassa mukana olleista julkaisuista raportoitiin meluvaikutuksista alle 50 desibelin melutasolla. Nämä arvot ovat alhaisempia kuin Suomen lainsäädännössä esitetty ulkomelun päiväajan ohjearvo, 55 desibeliä (Valtioneuvoston päätös 993/1992).

Melun on todettu aiheuttavan haitallisia muutoksia lintujen lajimäärään ja lajikoostumukseen, ravinnonhankintaan, lisääntymiseen ja hengissä säilymiseen (Ferraro, Le & Francis 2020; Francis, Ortega & Cruz 2009; Newport, Shorthouse & Manning 2014; Shannon ym. 2016; Willems, Phillips & Francis 2022; Wilson ym. 2021). Lajit voivat siirtyä pois meluisilta alueilta, tai vaihtoeikaisesti ne voivat pysyä alueella menestyen niillä mahdollisesti heikommin kuin hiljaisemmilla alueilla. Monien lintulajien on todettu aloittavan laulunsa meluisilla alueilla varhaisemmin aamulla (Arroyo-Solís ym. 2013) sekä laulavan lujempaa, korkeammalta ja pidempään kuin hiljaisemmilla alueilla (Halfwerk, Lohr & Slabbekoorn 2018). Saman suuntaisia tuloksia on saatu myös sammakoilta (Parris, Velik-Lord & North 2009). Yleistäen voidaan todeta, että lintujen elinkyky heikkenee, mikäli ne pesivät meluisilla alueilla (Schroeder ym. 2012).

Käytännössä voi olla vaikeaa erottaa itse autojen eli liikenteen vaikutusta niiden tuottamasta meluvaikutuksesta. Ware ja muut (2015) rakensivat metsäiselle alueelle ”haamutien” ilman liikennettä

kaiuttimien avulla. Kaiuttimista soitettiin autojen aiheuttamaa melua tietyllä alueella. Noin kolmasosan linnuista havaittiin välttelevän haamutien melua. Lisäksi niiden lintuyksilöiden, jotka eivät vältelleet haamutien aiheuttamaa autojen melua, yleiskunto heikkeni. Melulla on siis aiheuttajasta riippumatta vaikutuksia eliöstöön.

Kasvavan ihmistoiminnan (rakentamisen ja ihmisten läsnäolon) myötä eliöt altistuvat yhä enemmän sekä melulle että keinovalolle. Kuten edellä on todettu, kyseiset häiriötekijät aiheuttavat jo yksinäänkin muutoksia monien eliölajien ja yksilöiden fysiologiassa ja käyttäytymisessä. Aikaisemmat tutkimukset melun ja keinovalon vaikutuksista eläimiin ovat rajoittuneet usein yksittäisiin lajeihin, ja niiden vaikutuksia on tutkittu erillisinä komponentteina. On kuitenkin huomioitava, että näillä tekijöillä voi olla yhteisvaikutuksia ja ne voivat myös osittain kumota toistensa vaikutukset. (Ferraro, Le & Francis 2020; MacMahon ym. 2017; Wilson ym. 2021; Willems, Phillips & Francis 2022.)

Da Silva ja muut (2014) totesivat Euroopan laajuisessa tutkimuksessaan, että keinovalo vaikutti liikenteen melua enemmän lintujen aamu- ja iltakuoron ajoittumiseen. McMahon ja muut (2017) havaitsivat sammakoiden loistutkimuksessa sekä valo- että melusaasteen vaikuttavan isäntä- ja loislajin välisiin suhteisiin. Havainnot korostavat keinovalon ja melun yhtäaikaisen tarkastelun tärkeyttä arvioitaessa niiden vaikutuksia eliöihin (ks. myös Willems, Phillips & Francis 2022).

Ääniympäristö ihmisen kokemana

Luonnonääniä terveysvaikutukset, joilla on evoluution kautta yhteys turvallisuuden tunteeseen, korostuvat suhteessa ihmistoiminnasta aiheutuvaan äänimaisemaan, jota kutsutaan meluksi. Puistoissa kuultava melu koetaan siten ympäristöön liittyvänä stressitekijänä, ja se vähentää välittömästi vierailijoiden nautintoa ja terveyttä. Melu vähentää puistokäynnin miellyttävyyttä ja terveysvaikutuksia myös epäsuorasti, sillä se karsii äänimaiseman luomiseen osallistuvia eläinlajeja ja sitä kautta luonnonäänten kirjoa. (Buxton ym. 2021.)

Lomamatkailun ja vapaa-ajan virkistykseen tyypillinen motiivi on halu paeta intensiivistä ihmistoimintaa ja sitä varten muotoiltujen ympäristöjen – esimerkiksi liikekeskuskompleksit ja parkkipaikat – vaikutuspiiriä. Paradoksaalisesti ihmislaji on siis ”maahan sidottuna nisäkkäänä” (*earth-bound mammal*) itsekkin henkisen ja biologisen stressin kohteena ympäristöä muokkaavan ihmistoiminnan takia.

Melun on todettu muun muassa aiheuttavan ihmisille unihäiriöitä ja stressiä, häiritsevän keskittymistä, hankaloittavan oppimista sekä vaikuttavan sydän- ja verisuoniterveyteen. Esimerkiksi univaikutuksia alkaa ilmetä ja melu koetaan häiritseväksi, kun se ylittää 42 desibelin kynnyksarvon. Käytännössä ihminen kokee melun stressinä silloin, kun hän ei pysty mitenkään torjumaan sitä – jos henkilö ei totu meluärsykkeeseen, voidaan puhua stressireaktiosta. (Liikonen 2013.)

Ihmisen kokemusta ääniympäristöstä ei kuitenkaan voi suoraan mitata desibeleillä. Äänen kokeminen meluna riippuu henkilöstä ja usein myös tilanteesta. Se, mitä pidetään meluna, vaihtelee myös yhteiskunnasta, kulttuurista ja yksilöstä toiseen. Meluksi onkin tutkimuksessa kutsuttu R. Murray Schaferia seuraten (1977, 5) ”mitä tahansa äänisignaalia, joka keskeyttää” ja samalla ”tuhoaa asiat, jotka haluamme kuulla”.

Kulttuurintutkija Juhana Venäläisen (2020, 64) mukaan melu ei aiheuta häiriötä, vaan on itsessään häiriö, sillä se estää jotain muuta asiaa koskevan toiveemme toteutumista. Melu voidaan siis määritellä jonkun muun toivotun asiantilan – esimerkiksi hiljaisuuden, hartaan hetken, keskittymisen tai nukkumisen – estävänä häiriönä. (Ks. myös esim. Veijola 2014; Kytö 2019.)

Melun vastakohtaksi usein mielletty *hiljaisuuden* käsite ei ole yksinkertainen sekään. Hiljaisuus ei ole äänettömyyden synonyymi, eikä melu toisaalta ole mitä tahansa ääntä (ks. esim. Ampuja 2007; Kytö 2013; Kytö 2019; Poutanen & Tormilainen 2003). Kuten aiemmin todettiin, Buxtonin ja muiden (2021) mukaan luonnon äänistä nimenomaan linnunlaulu äänimaisemana vähentää ihmisten kokemaa stressiä ja ärtymystä parhaiten. Niinpä ihmisenkään hyvinvoinnin kannalta ei voi pitää hyvänä, että lintujen laulukkuoro

on hiljentynyt ja yksitoikkoistunut viimeisten 25 vuoden aikana lintupopulaatioiden ja lajikirjon vähentyessä (Morrison ym. 2021; ks. myös Carson [1962] 2002).

Kaikkea julkista ja yhteistä tilaa – myös ja etenkin virkistysympäristöjä – onkin perusteltua ajatella kestäväen kehityksen ja hyvinvoinnin näkökulmista nimenomaan *aistiyhteisenä*. Esimerkiksi mediatutkija Mark Hansenille (2012, Venäläisen mukaan 2020, 63) aistiyhteisyys on olemisen ennakkoehto, sillä ihmisen olemista määrittää ruumiillisuus. Aistiyhteisyys sisältää sekä asiat, jotka aistimme, että asiat, jotka saamme omalla toiminnallamme aikaan ja jotka aiheutamme toistemme aistittavaksi.

Äänimaisematutkija Outi Ampujan (2007, 192) mukaan ihmiset eivät välttämättä hahmota olevansa akustisissa suhteissa toisiinsa, vaikka jokapäiväiset, eletyt äänimaisemamme ovat väistämättä yhteiset tai ”yhteistetyt” (ks. myös Ampuja 2014). Venäläinen (2020) puolestaan toteaa, ettei ”kuulemisen yhteisyyttä” eli jaettua aistiympäristöä useinkaan tunnusteta eikä tunnusteta yhteiseksi velvoitteeksi. Sitä ei ymmärretä riittävän kokonaisvaltaisesti. Mahdollisista meluongelmista ei neuvotella riittävästi eri toimijoiden kesken. Näin ollen jaetusta aistiympäristöstä sopimiseen ei ole saatu muodostettua eläviä, sosiaalista tilaa yhteistäviä käytäntöjä (De Angelis 2017, 122; Venäläinen 2020, 74). Neuvonpidon ja sopimisen sijasta koettu meluhäiriö teknistetään, hallinnollistetaan ja oikeudellistetaan fyysiseksi, mitattavaksi ilmiöksi. Keskitytään desibeleihin, vaikkei desibeli kerro mitään aisti- ja kuuloyhteiseen (*aural commons*) kietoutuvista valtasuhteista ja hyvinvointiulottuvuuksista. (Venäläinen 2020.)

Aistikykyjen moninaisuus voi siis ihmisellkin osoittautua sekä haasteeksi että voimavaraksi. Aistimalla nautimme – tai kärsimme – yhteisesti jakamastamme ympäristöstä.

Virittyminen tunnelmaan

Aistiyhteisyys on ihmisen kohdalla myös esteettistä ja kulttuurista. Kuten maiseman katsomisen kokemusta avannut filosofi Esa Sironen ([1993] 1995) on todennut, koimmepa katsomamme

tähtitaivaan, meren, laakson tai vuoren tavanomaisena, pyhänä tai esteettisenä ilmiönä, on kokemus kuitenkin pitkäaikaisen kehityksen tulos. Kulttuurinen katse heijastaa ihmisolentojen yhteisöllisesti ja historiallisesti välittyntä suhdetta elämän ulkoisiin olosuhteisiin. Myös vaeltajan ja matkailijan katse on Siroksen mukaan osa ihmiskunnan historiaa. Sekin rakentuu metsästäjän, talonpojan, aristokraatin ja modernin kaupunkilaisen havaintojen pohjalta. Aistit ovat sosiaalisia, ja näitä kaikkia aisteja yhdistellen nykyisinkin katsomme ja havainnoimme luontoa. (Sironen [1993] 1995, 204.)

Historiallisina olentoina emme siis välttämättä osaa ”lukea luontoa” sellaisenaan, spontaanisti ja välittömästi. Olemme saaneet sitä varten ”kulttuurisen kieliopin”, joka sisältää monenlaisia, tietoisien huomion ulkopuolelle jääviä kokemuksia ja yhteisöllisiä merkityksiä. Sama koskee matkailuympäristöjä. Niilläkin on oma kulttuurinen kielioppinsa, joka vaikuttaa myös niiden suunnitteluun. Kulttuuriset kieliopit ovat resursseja, joiden avulla tulkitsemme ja arvotamme näkemäämme ja kokemaamme. (Sironen [1993] 1995, 209–210; ks. myös Ingold [1993] 2000.)

Kokemuksen ja elämyksen välisellä erolla on merkitystä aistiympäristöjen kokemisessa. Siroksen ([1993] 1995) ajatuskulkua seuraten olisivat luonto- ja kaupunkiluontoa koskevat kokemuksemme (*Erfahrung*) meistä jokaisen omaan elämänkulkuun kietoutuneita, kumuloituvia, henkilökohtaisia ja yksityisiä – siis erityisiä, oman kokemuksen tietoisesti suodattamia ja mahdottomia yleistää. Ne voivat myös olla välittömiä ja henkilökohtaisia, tässä ja nyt koettuja elämyksiä (*Erlebnis*). Mutta paradoksaalisesti juuri tämän oman kokemuksen – ja oman elämyksen – synty ja rakenne ovat sitä, mikä on meille kaikille yhteistä (Sironen [1993] 1995, 222).

Niinpä kun ihmisten kokemaa kaupunkiluontoa tutkitaan hyvinvoinnin näkökulmasta, sisältyy siihen biologisten ja evolutiivisten ohella myös kulttuurisia ja inhimillisiä ulottuvuuksia. Parhaimmillaan nämä kaikki yhdistyvät esteettisesti monimuotoisen ympäristön aikaansaamaksi virittymiseksi paikan tunnelmaan. (Ks. myös puheenvuoro ”Paikan henki matkailusuunnittelun lähtökohdana” tässä kirjassa).

Tarkastellessamme aistiympäristöjä monilajisen hyvinvoinnin lähtökohtina on järkevää rajata keskustelun ulkopuolelle estetiikan kauneutta koskevat makuarvostelmat ja arviointikyvyt, sillä ne veisivät huomion tässä yhteydessä tarpeettomasti kysymykseen yhteiskuntaluokista ja mausta. Myöskään luontomatkaileeman tutkimuksessa analysoidut matkailijoiden ”näkömäreferenssit” eivät kata aistiyhteyden koko kirjoa. Tärkeintä on pohtia ihmisen ja luonnon välistä vuorovaikutusta aistiyhteydenä. Aistiyhteydestä voidaan puhua ekosysteemitasolla, kulttuuri- ja luontoympäristöinä, valo- ja ääniympäristöinä ja esimerkiksi kulttuurisina ekosysteemi-palveluina. Kummala (2016) ehdottaa aistiyhteyden näkökulmaksi *tunnelmaa*, atmosfääriä (ks. myös esim. Sumartojo & Pink 2020; Whitehouse 2018).

Tunnelman syntymiseen vaikuttavat muun muassa valo ja pimeys sekä valon sävy, suunta ja määrä samoin kuin ”ääniyhteyden” laatu ja rytmisyys, säätö ja rakennetun ympäristön muodot, pinnat ja materiaalit (ks. Kummala 2016, 145; ks. myös Louekari 2006).

Tunnelma on ”välissä-olemista”; se syntyy ”kokijan alttiuden eli nyanssittajan ja aisti- ja tunneherkkyyden sekä ympäristön ominaisuuksien myötä näiden kahden väliin” (Kummala 2016, 142).

Tunnelma ei siis ole subjektiivisen mielialan projisointia ympäristöön, vaan ”kohdentumaton ja tilallinen ilmiö”, joka levittäytyy kohdentumatta tarkkarajaisesti tai jakautumatta erillisiksi yksiköiksi (Kummala 2016, 141). Arkkitehti Juhani Pallasmaata (2014, 19, 38–39) seuraten: ihmiset havaitsevat tunnelmat havaintokokemuksensa reunamilla ja aistialueiden yhteen liukuneilla alueilla. Siten tunnelmaa ei voi ottaa suoraan tarkastelun tai suurennuslasin alle.

Tunnelma onkin Kummalan mukaan (2016, 139–140) eräs tärkeimpiä huomioitavia ulottuvuuksia kaupunkisuunnittelussa, arkkitehtuurin tilaratkaisuissa ja maisemakokemuksissa (ks. myös Häyrynen 2014; Louekari 2006). Kuten Nyman (2004, 129) toteaa, ”koemme ympäristön välittömästi, refleктоimatta – ruumiillisesti”:

”Hyvän ympäristön aiheuttaman ’hyvän olon’ ... voi tuntea ruumiissaan jatkuvasti sitä sen kummemmin tiedostamatta. Ja se on ehkä vielä tärkeämpää kuin kauneuden hetkittäinen tietoinen kokeminen.” (Nyman 2004, 137).

Vaikka tunnelman kohdalla puhutaankin subjektiivisista eli sisäisistä kokemuksista ja elämyksistä – muistikuvista, mielikuvista ja mielikuviutuksesta – jotka vaikuttavat ihmisten esteettisiin kokemuksiin ympäristöstä (Kummala 2016, 83), se ei tarkoita sitä, että ne olisivat yleisellä tasolla merkityksettömiä tosiasioita. Kuten Sironen ([1993] 1995, 222) toteaa, on ”oman kokemuksen” rakenne meille yhteinen, eivätkä merkitykset kuuluneet Hegelinkään mukaan enää kohteeseen sinänsä, vaan niitä on ”etsittävä koetusta tunnelmasta” (Sironen [1993] 1995, 201):

”Silmän tavassa omaksua maisemaa heijastuu historiallisesti ja yhteisöllisesti välittynyt suhde elämän ulkoiisiin ehtoihin – maankamاران muotoihin ja ilmakehän tapahtumiin.” (Sironen [1993] 1995, 204).

Nykyisin silmän tapaa omaksua maisemaa kirjoitetaan sosiaaliseen mediaan ja matkakohteiden ”instagrammaattisiin” näkymiin. Tunnelma yksiulotteistuu; se siirtyy virtuaaliseen.

Jaettu vire

Tunnelman ohella aistiolennot kykenevät jakamaan myös *vireen*. Tunnelman tavoin virekään ei ole ”joko meissä tai maailmassa”; se on olemuksellisesti elämään liittyvä piirre, kuten Kummala (2016, 108) toteaa. *Affektiivisuus* puolestaan viittaa kykyymme altistua ympäristöllemme, jakaa sen kanssa sama viretila ja myös voimistaa sitä. Kummassakaan, vireessä tai affektissa, ei ole kysymys henkilökohtaisista tunteista eli emootioista (Hardt 1999; Kummala 2016, 110–111). Virittyneisyys on tunteita vahvemmin havainto- ja aistiympäristömme, myös paikan, määrittelemä olo-tila. Viritymme rakkaisiin paikkoihin eri tavalla kuin yhdentekeviin. Olemassaoloa määrittävä virittyneisyysytemme eli alttiutemme ympäristömme affektiivisille voimille – vastavuoroisesti

vaikuttaville olotiloille – on kokemiemme vireiden ennakkoehto. (Ks. Kummala 2016, 143.)

Antropologi Andrew Whitehousen (2018) mukaan esimerkiksi linnunlaulu ei ole pelkästään ekologinen indikaattori. Se nivoutuu ihmisen tunnelman, paikan ja läsnäolon kokemuksiin samoin kuin kokemuksiin yhteydestä muihin eläinlajeihin. Yhteys – yhteisyys – ei ole suunniteltua tai suunniteltavissa, kuten vaikkapa leikkiminen lemmikin kanssa iltapäivällä töiden jälkeen, vaan dynaamista, rytmistä ja vuorokauden- ja vuodenajan luoman aistiympäristön muovaamaa. Siinäkin on kuitenkin responsiivisuutta eli vastaavuoroisuutta: kaikki eläimet reagoivat myös toistensa toimintaan. (Whitehouse 2018.)

Biologi ja filosofi Jakob von Uexküllin ([1934] 2010) mukaan jokaisella lajilla on erityinen tapa aistia ja toimia ympäristössään, joka on sille tärkeä *Umwelt*, ympäröivä maailma. Lajit havaitsevat toisensa ja toistensa vaikutukset ympäristössään. Whitehousen (2018) mukaan hetken ja paikan tunnelmaan vaikuttavan linnunlaulun kuuleminen riippuukin muista äänistä ja muiden eliölajien määrästä ja liikkeistä. Ihmisen kohdalla tunnelma on aistihavaintojen ja elämäkokemuksen ohella yhteydessä merkityksiin, joita annamme läsnäololle ja tunnelmalle. Vastavuoroisuuden ohella ja-etussa aistiyhteisessä hetkessä on myös rauhallista tunnelmaa tuottavaa resonanssia ihmiskuuntelijan ja lintujen välillä. (Whitehouse 2018.) Kiinnostavasti muidenkin eliölajien yksilöt reagoivat ympäristöönsä subjektiivisen vireen (*mood*) mukaan (von Uexküll [1934] 2010). Vire myös määrää, millaisena ympäristö koetaan: ruokana, suojana vai turvana (Schroer 2021, 6).

Ekologinen ja esteettinen aistiherkkyys ja luonnontieteellisen tutkimuksen todistamat luonnon terveysvaikutukset toteutuvat ihmisessä muun muassa veden ääniä kuunnellessa tai puusta toiseen lennähtäviä lintuja kuunnellessa ja katsellessa – ehkä puhutellesakin. Ihminen voi liukua tunnelmaan ja olotilaan, jossa kaikki on hetken aikaa hyvällä tolalla. On siis monta hyvinvointiin liittyvää syytä vaalia kaupunkipuiston ja muiden virkistysalueiden tunnelmaa niitä tuhoavilta muutoksilta. Hätiköidyt kehittämishankkeet

unohtavat kaupunkiluonnon aistiympäristön yhteenkietoutuneet suhteet ja keskinäisvaikutukset.

Harkitsemattoman suunnittelun ja tarpeettomien vahinkojen estämiseksi esittelemme seuraavassa alaluvussa *systemisen näkökulman* kaupunkiluontoympäristöihin kohdistuvaan suunnitteluun. Sen avulla elinympäristöjemme monimuotoisuus, toiminnallisuus ja elinehtoisuus voidaan parhaiten integroida kestäväksi ympäristösuunnitteluksi.

Ekosysteemipalvelut näkökulmana aistiympäristöön

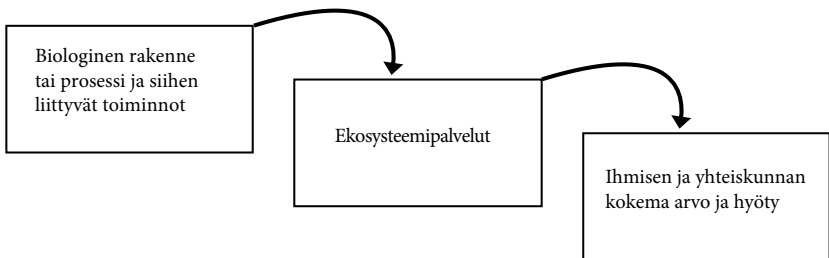
Kuten aiemmin luvussa kerroimme, ekosysteemipalvelut voidaan määritellä luonnon ihmiselle tuottamina hyötyinä (Millennium Ecosystem Assessment 2005). Niiden kautta voidaan käsitteellistää ihmisen ja luonnon välistä vuorovaikutusta sekä tunnistaa erilaisia tapoja, joilla luonto vaikuttaa välillisesti tai välittömästi ihmisen hyvinvointiin. Esimerkkinä voidaan käyttää kaupunkiympäristössä olevaa puuta. Puu, jolla on vihreä lehvästö, tuottaa samanaikaisesti monia erilaisia hyötyjä, kuten elinympäristön ja ravintoa linnustolle ja hyönteisille sekä varjoa ja haihdutuksen kautta pienilmaston viilennystä kaupunkilaisille (Roy, Byrne & Pickering 2012). Lisäksi se edesauttaa hulevesien imeytymistä, eroosion torjuntaa ja maaperän pysymistä puhtaana. Puu toimii myös identiteettiä, mittakaavaa ja tunnelmaa luovana tekijänä kaupunkiympäristössä. Näiden erilaisten hyötyjen muodostumisen edellytyksenä ovat erilaiset biotiset ja abiotiset tekijät, kuten riittävä lämmön, ravinteiden ja veden saanti sekä puun onnistunut pölytys (Sieghardt ym. 2005).

Myös linnut tuottavat monenlaisia ekosysteemipalveluja. Ne yhtäältä syövät tuhohyönteisiä, auttavat kasvien levittämässä ja tuottavat monenlaista mielihyvää katselijoilleen, mutta toisaalta voivat levittää esimerkiksi tauteja tuottaen siten ”epäpalveluja” (*disservices*) (Pejchar ym. 2018). Varis tai harakka nakkipaperien kimpussa on monille tuttu näky – sekin on ekosysteemipalvelu ja liittyy ympäristön pitämiseen siistinä ja terveellisenä. Lintuja voidaan käyttää

myös eräänlaisina ekosysteemipalveluiden indikaattoreina: esimerkiksi hyönteissyöjälintujen määrän väheneminen heijastelee osaltaan pölyttäjähönteisten vähenemistä ja siten ekosysteemipalvelujen heikkenemistä.

Luonnosta saatava ruoka ja muut konkreettiset materiaaliset hyödykkeet ovat tuotantopalveluita. Ihmisen luonnossa kokemat elämykset, oivallukset sekä virkistys puolestaan kuuluvat kulttuurisiin ekosysteemipalveluihin. Kulttuuriset ekosysteemipalvelut, kuten esteettiset elämykset ja virkistäytyminen, ovat luonnosta saatavia aineettomia hyötyjä. Kulttuurisiksi ekosysteemipalveluiksi voidaan laskea myös luonnosta saatavat hyvinvointihyödyt, joita on avattu aiemmin tässä luvussa kohdassa ”Luontoympäristöjen terveyshyödyt” (ks. myös luku 3 tässä kirjassa).

Kaikki ekosysteemipalvelut tuottavat ihmiselle hyötyjä, ja jokaiselle niistä voidaan määrittää arvo. Esimerkiksi kaupunkipuun osalta tiedetään, että hulevesien hallinta vähentää tulvariskiä. Edellä kuvattu ja kuviossa 2 esitetty *ekosysteemipalveluiden putousmalli* (Haines-Young & Potschinin 2010 mukaan) on tärkeä lähtökohta ekosysteemipalvelukäsitteen ymmärtämiselle ja operoimiselle sen avulla. Silloin kun suunnittelussa tai hallinnossa tunnistetaan kaupunkiluonnon merkitys erilaisia aineellisia ja aineettomia hyötyjä ja arvoja tuottavana kokonaisuutena, voidaan kaupunkien viherrakennetta pyrkiä muokkaamaan niin, että hyödyllisiä ekosysteemipalveluita muodostuu entistä enemmän.



Kuvio 2. Ekosysteemipalveluiden putousmalli. Lähde: luvun kirjoittajat Haines-Youngin ja Potschinin (2010) pohjalta.

Kun ihmiskunnan historiaa tarkastelee ekosysteemipalveluiden optimoinnin näkökulmasta voi huomata, että olemme vaikuttaneet luonnonjärjestelmiin jo yli 10 000 vuoden ajan ekosysteemipalveluiden tuotannon ja oman hyvinvointimme lisäämiseksi. Siirtyminen kohti maatalousyhteiskuntaa alkoi neoliittisesta vallankumouksesta, jonka myötä ihmiset alkoivat itse kasvattaa ruokansa eli muokata ympäristöään ruoantuotantopalvelun lisäämiseksi. Nyttemmin erilaisia ruoantuotantoon valjastettuja alueita eli viljely- ja laidunalaia on maapallon maapinta-alasta jo noin puolet (IPCC 2018).

Ruoantuotannon ohella ihmislaji on muokannut ympäristöä myös muiden tuotantopalveluiden lisäämiseksi. Esimerkiksi 20 prosenttia maapinta-alasta on puutavaraa tuottavien metsien peitossa ja metsänhoito on kokonainen oma teollisuuden- ja tieteenalansa (IPCC 2018). Maisemaa on muokattu myös kulttuuristen ekosysteemipalveluiden tuottamiseksi. Esimerkiksi retkeilijöitä ja matkailijoita varten on raivattu erilaisia reittejä ja polkuverkostoja hyvin monenlaisiin ympäristöihin.

Ylläpito- ja säätelypalveluiden osalta ihmiskunta on aktivoitunut vasta viime aikoina, sillä usein nämä ekosysteemipalvelut huomataan vasta, kun olemme jo jollain tapaa tönäisseet palvelun muodostumisen epätasapainoon ja jopa menettäneet sen. Esimerkiksi eroosion torjunta tai pikemminkin sen puute tulee näkyväksi, kun maa-ala tai tienpiennar sortuu ja estää aiempaa toimintaamme. Viljelykasvituotannosta puolestaan 5–8 prosenttia on riippuvaista pölyttäjästä ja niiden suorittamasta pölytyspalvelusta (IPBES 2019), mutta asiaan on havahduttu laajemmin vasta sen jälkeen, kun pölyttäjien määrä on laskenut hälyttävästi. Hiilensidonnan mekanismeja yhtenä säätelypalveluna on alettu tutkia entistä enemmän ilmastonmuutoksen myötä esimerkiksi Aalto-yliopiston, Helsingin yliopiston ja Ilmatieteen laitoksen Co-Carbon-hankkeessa, jossa selvitetään urbaanien viherrakenteiden hiilensidonnan potentiaalia. Vesien imeyttäminen ja viivytyksensä nousevat suunnittelukysymyksiksi kaupunkialueilla tulvariskin kasvaessa (Lähde 2020).

Ratkaisuja ylläpito- ja säätelypalveluiden vahvistamiseen etsitään parhaillaan muun muassa erilaisista luontopohjaisista ratkaisuista

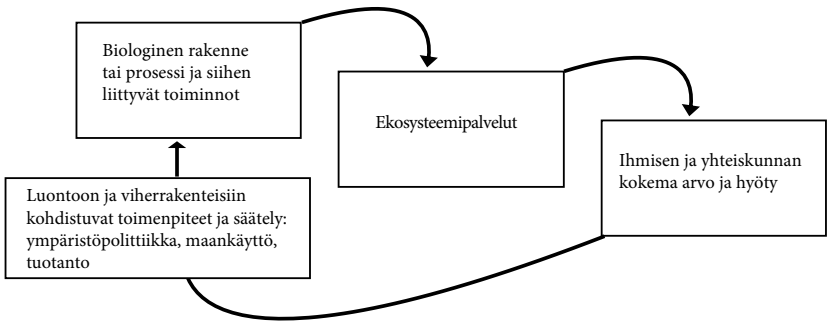
ja kasvullisten rakenteiden optimoinnista samoin kuin jo aiemmin on toimittu kulttuuristen- ja tuotantopalveluiden kohdalla (mm. Franzeskaki 2019).

Ekosysteemipalvelut kaupunkiluonnon aistiympäristön kehittämisessä Tärkeiksi tunnistettuja ekosysteemipalveluita on mahdollista vahvistaa. Vahvistamisen keinoja ovat esimerkiksi tutkimus, suunnittelu, hallinnon säätelyn ja ohjaamisen toimet sekä erilaiset konkreettiset rakentamisen ja rakentamatta jättämisen teot (ks. esim. Benayas ym. 2009; Wratten ym. 2012). Ekosysteemipalveluiden käsite auttaa siis tekemään näkyväksi vuorovaikutusta ja takaisinkytkentöjä ihmisen ja ympäristön välillä (Haines-Young & Potschin 2010).

Takaisinkytkennällä tarkoitetaan jonkun toimen aiheuttamia vaikutuksia, jotka heijastuvat takaisin alkuperäiseen tilanteeseen sitä muuttaen.

Näiden mekanismien tunnistamisen kautta on mahdollista ymmärtää ihmistoiminnan *systemisiä vaikutuksia* luonnon järjestelmiin ja lähteä tarvittaessa korjaamaan niitä. Korjaamisen motiivina voi toimia yhtä hyvin halu vaalia ja ylläpitää kaikkea elonkirjoa itseisarvoisesti kuin ymmärrys siitä, miten monilla tavoin ihmiskunnan hyvinvointi kytkeytyy luonnon järjestelmien toimivuuteen.

Tässä yhteydessä on tärkeää huomata, ettei ekosysteemipalveluiden määrittäminen ole aina yksinkertaista. Ihmistä hyödyttävien ekologisten rakenteiden ja toimintojen määrittäminen sisältää väistämättä subjektiivisia näkökohtia, jotka muuttuvat tiedon lisääntymisen sekä teknisen, sosiaalisen ja kulttuurisen kehityksen myötä (Daniel ym. 2012). Esimerkiksi kulttuuristen ekosysteemipalveluiden osalta voidaan tunnistaa, että on tarpeen kehittää edelleen tutkimusmenetelmiä ja käytännön työkaluja, joilla voidaan paremmin tunnistaa ja ilmaista ihmisten luonnosta saamien aineettomien hyötyjen, kuten virkistyneen tai fyysisen terveyden syntymekanismeja, arvoja ja tärkeyttä (Teff-Seker ym. 2022). Näin



Kuvio 3. Ekosysteempipalveluiden putousmallin takaisinkytkentä. Lähde: luvun kirjoittajat Haines-Youngin ja Potschinin (2010) pohjalta.

voidaan myös kehittää maisemanhoidon ja maankäytön prosesseja tukemaan näiden hyötyjen syntymistä.

Mitä ekosysteempipalvelulähestymistapa sitten voisi tarkoittaa kaupunkipuistojen ja virkistysalueiden näkökulmasta? Ensinnäkin kaupunki- ja maisemasuunnittelijat voivat pyrkiä tunnistamaan niitä hyötyjä ja arvoja, joita kaupunkien vihervalueet meille ja kumppanilajeillemme tuottavat. Ilmeisten kulttuuristen ekosysteempipalveluiden lisäksi – joita on esitelty myös käsillä olevassa luvussa – nautimme vihervalueiden ansiosta muun muassa pienilmaston säätelystä, hulevesien hallinnasta ja ilmanlaadun säätelystä, vaikka emme tätä aktiivisesti ajattelekaan puistossa tai niiden lähialueilla oleskellessamme. Ilmastonmuutoksen edetessä ääri-ilmiöiden hillintä ja muut sopeutumiseen liittyvät palvelut tulevat entistä tärkeämmiksi (IPCC 2022).

Tunnistamisen kautta voidaan lähteä pohtimaan maankäytön ja vihervalueiden suunnittelun ja ylläpidon toimia ekosysteempipalveluita säilyttävästä ja vahvistavasta näkökulmasta käsin koko suunnitteluhierarkian aikana: aina strategiselta eli seutus suunnittelun ja yleiskaavoituksen tasolta toteutukseen eli rakentamisen ja ylläpidon käytäntöihin asti. Yksi ekosysteempipalvelulähestymistapaan ja niiden vahvistamiseen liittyvä keskeinen piirre on niiden luonne

yleishyödykkeinä: monet palvelut hyödyttävät laajaa käyttäjäryhmää. Esimerkiksi viheralueiden hiilensidontaa halutaan vahvistaa osana hiilineutraalisuustavoitteita, ja hulevesipainanteen kyky pidentää vettä hyödyttää kaikkia valuma-alueen käyttäjiä rankkasaiteella.

Ekosysteemipalveluja tuottavat viherrakenteet saattavat kuitenkin olla yksityisessä omistuksessa ja yleishyödykkeinä koettavia ekosysteemipalveluita on totuttu pitämään itsestäänselvyytenä. Niiden kaupallistaminen on vaikeaa tai mahdotonta (Muradian & Rival 2012), jolloin yksityisen sektorin haluun huolehtia niiden riittävästä tuotannosta ei voida luottaa. Tämän takia viherrakenteiden tuottamiseen ja ylläpitämiseen on kehitetty uusia suunnitellua tukevia työkaluja. Esimerkiksi Suomessa Helsingissä, Espoossa ja Tampereella on tuotettu kasvillisuuskatolinjauksia, jotka auttavat hulevesien hallinnan ja haihdunnan kautta ilmastonmuutokseen sopeutumisessa kaupunkialueella. Linjausten toteutus ja ylläpito jäävät kuitenkin väistämättä kiinteistön omistajan vastuulle ja maksettavaksi.

Jos tarkastellaan erityisesti kulttuurisia ekosysteemipalveluita, meillä on kaupunkipuistojen virkistys- ja matkailukäytön lisäämisessä merkittävä potentiaali ekosysteemipalvelutarjonnan tietoisien vahvistamisen suhteen. Suomalaisen kulttuurin voidaan nähdä olevan läheisesti sidoksissa luontoon ja ammentavan kuvastoa sieltä niin kansanperinteessä kuin nykytaiteessa ja populaarikulttuurisakin (Luonnontila 2023).

Suomessa on elinvoimainen kesämökkikulttuuri, joka on viime vuosina herättänyt paljon keskustelua *monipaikkaisuudesta* eli ihmisten halusta tai tarpeesta viettää arkea ja vapaa-aikaa yhden kiinteän asuinpaikan sijaan useissa eri paikoissa (Rannanpää ym. 2022). Monet suomalaiset nauttivat siis runsaasti kulttuurisista ekosysteemipalveluista ja myös matkailumme nojaa vahvasti luonnon kokemiseen ja luonnossa liikkumiseen (Mäntymaa ym. 2021).

Kulttuuristen ekosysteemipalveluiden aineeton, subjektiivinen, laadullinen ja vaikeasti mitattavissa oleva luonne tarkoittaa, että

tutkijoiden, päättäjien ja suuren yleisön on usein vaikea käsittää kulttuuristen ekosysteemien arvoa (Margaryan ym. 2018). Kaupunki- ja matkailualueiden viherympäristöjen potentiaali useiden eri ekosysteemipalveluiden tuottamiseen tukee kuitenkin matkailutoimintaa ja sosioekologista kestävyyttä usealla tavalla. Hyvinvointihyötyjen tunnistaminen voi auttaa matkailuyrittäjiä uusien tuotekonseptien luomisessa. Esimerkiksi Terveysmetsä-yhteistointaverkosto on syntynyt ministeriöhankeessa, jonka tavoitteena oli kehittää uudenlaista yhteistyötä luonto- ja terveystoimijoiden välille. Uusien toimintamallien, kuten ekosysteemipalveluista maksamisen avulla voidaan luoda synergioita matkailuyrittäjien ja esimerkiksi metsänomistajien välille (Mäntymaa ym. 2021). Lisäksi voidaan vahvistaa käyttäjien luontosuhdetta ja paikallista aistiympäristöä. Tätä kuvataan seuraavaksi.

Virkistysympäristöjen putousmallit

Parhaassa tapauksessa kaupunkiluonnon fyysiset ja ekologiset tarjoumat ja ominaisuudet tukevat monilajista hyvinvointia, jonka suunnittelussa ovat – monellakin tapaa – mukana muutkin eliölajit ja habitaatit kuin ihmislaji ja ihmistoiminnan ottamat ja saamat sosiaaliset ja materiaaliset muodot. Tarkastelemme seuraavaksi lintuperspektiivin (”peippoperspektiivin”) eli *ekosysteemipalveluiden putousmallin* kautta mahdollisuuksia monilajisuuteen ja elinympäristöjen tarjonnan kasvattamiseen, mikä samalla vahvistaa kaupunkiluonnon kestävyyttä ja ihmislajin aistiympäristöä. Tämä ei sinänsä ole erityisen hämmästyttävää, sillä ihminen on evoluution myötä kehittynyt tiiviissä yhteydessä ympäristöönsä, ja elvyttävä yhteys palvelee hyvinvointiamme edelleen.

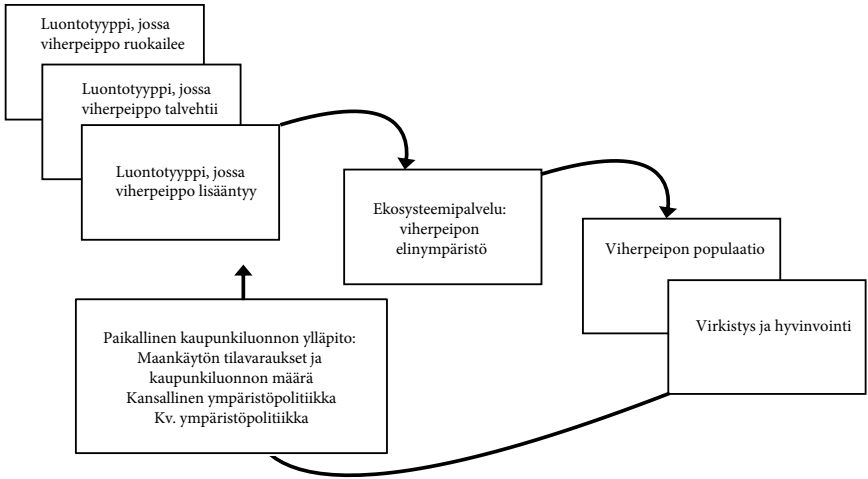
Ekosysteemipalvelulähestymistavan kautta suunnitteluprosessissa voidaan tunnistaa selkeästi, mitä tehtäviä kaupunkiluonnolla on monilajisen aistiympäristön turvaamisessa ja tarvittaessa luomisessa – ja näin huolehtia kyseisten tehtävien mahdollistamisesta. Monilajiseen aistiympäristöön liittyvät erityisesti säätely- ja ylläpitopalvelut, kuten elinympäristöjen tarjonta, ilmanlaadun ja ilmapvirtausten

säätely ja melun vaimentaminen. Näiden osalta voidaan tunnistaa putousmallin (Haines-Young & Potschin 2010) avulla, millaiset ekologiset rakenteet ja prosessit tuottavat kyseisiä palveluita.

Linnuston suosimiseksi osataan jo kiinnittää huomiota eri lajeille suotuisten elinympäristöjen tarjontaan. Pölyttäjien – kuten mehiläisten – kohdalla elinympäristöjä muovataan myös jo aktiivisesti, kuten viimeaikainen hyönteishotellibuumi on osoittanut. Esimerkiksi Helsingin Kaupunkitilaohje kertoo: ”Helsingin hyönteishotellien tavoitteena on parantaa urbaanien pölyttäjähyönteisten elinolosuhteita kaupunkiympäristössä sekä lisätä ihmisten tietoisuutta pölyttäjien ahdingosta”. Olennaista on tunnistaa, että elämme antroposeenista aikakautta, jossa ihmisten vaikutus planeetaariin prosesseihin ja ekosysteemiin on läpileikkaavaa (ks. myös globaalia ympäristömuutosta käsittelevä luku 3 tässä kirjassa). Näin ollen linnuston osalta pelkkä pesäpaikkojen ja linnunpönttöjen tarjoaminen ei ole riittävä toimi, vaan tarvitsemme systemisempää tarkastelua.

Kaupunkiluonto on dynaaminen ja ajassa muuttuva. Muutokseen vaikuttavat niin systeemin sisäiset, erityisesti ekologisiin prosesseihin liittyvät vuorovaikutusketjut kuin systeemin ulkopuolelta – esimerkiksi kaupungista, alueiden käytöstä ja ylläpidosta – tulevat sysäykset. Jotta suunnittelija voi vahvistaa esimerkiksi nykyisin erittäin uhanalaisten kulttuurilintujen, kuten varpusen ja viherpeipon, elinympäristön tarjontaa, tulee ymmärtää paitsi kyseisen lajin tarpeet tietyssä paikassa myös lintujen elinympäristön muodostumiseen ja säilymiseen liittyvät tekijät. On tiedettävä myös, mitkä asiat vaikuttavat lintujen ravinnokseen käyttämien hyönteisten elinympäristöjen muodostumiseen ja säilymiseen.

Näitä elinympäristöihin vaikuttavia tekijöitä saattavat olla kaupungin ilmanlaatu, valosaaste, kaupunkiluonnon ihmiskäyttäjien kulutusaine tai kaupunkiluonnon ylläpidon toimet kuten se, mitä kasvilajeja istutetaan tai kuinka usein nurmikot leikataan. Säätelämällä suunnittelulla edellä mainittuja tekijöitä voidaan vahvistaa tiettyä ekosysteemipalvelua eli elinympäristöjen tarjontaa.



Kuvio 4. Ekosysteempalveluiden putousmallin soveltaminen viherteipponlle. Lähde: luvun kirjoittajat Haines-Youngin ja Potschinin (2010) pohjalta.

Parhaimmillaan samalla vahvistetaan muitakin ekosysteempalveluita mukaan lukien kulttuuriset ekosysteempalvelut ja aistiympäristö. Kuten jo aiemmin todettiin, lintujen läsnäolo ja linnunlaulu vaikuttavat ihmisten kokemaan tunnelmaan ja myös ihmisten terveyteen vähentämällä stressiä ja ärtymystä (Buxton ym. 2021; Puhakka 2021).

Matkailijoille kulttuurista luonnonlukutaitoa

Kulttuurissa on pitkälti kyse arjen tavoista, toiminnoista, rakennetuista ympäristöistä, aineellisista hyödykkeistä ja resursseista sekä kaikkiin näihin vaikuttavista arvoista. Tulevaisuustutkija Katriina Siivosen (2017) mukaan kestävä kehitys edellyttää arjen kulttuurin eli ihmisten toimintatapojen muutosta. Nimenomaan *kulttuurisen toiminnan* luonne ja suhde luontoon voivat hänen mukaansa toimia muutosvoimana silloin, kun korjataan aiemman – liian yksipuolisesti taloudellisiin tavoittein määrättyneen – ihmisvaikutuksen

aiheuttamia sosioekologisia ongelmia. Näin otettaisiin käyttöön kulttuurin koko kapasiteetti, joka näyttäytyisi kaikessa rikkaudessaan myös suhteessa luontoon ”jatkuvasti muuntuvana perinteiden virtana” ja ”kokonaiskestävinä kulttuurisina muutoksina”. (Siivonen 2017; 2020.)

Koska kaupunkiluonto on monimuotoinen ja relationaalinen eli suhteiden kautta muodostuva kokonaisuus, joka sisältää paljon keskinäisriippuvuuksia, mahdollistaa jo yksittäisen luontopohjaisen ratkaisun tai vihreän infrastruktuurielementin ekosysteemi-lähestymistapaa hyödyntävä suunnittelu ihmislajin ympäristövaikutusten laajemman ymmärtämisen (Lähde 2020). Kaupunkipuistot voisivatkin toimia areenana uudenlaisen, aiempaa kestävämmän elämäntavan ja luontoyhteyden luomisessa, minkä voi parhaimmillaan nimetä yhdeksi niiden tuottamista kulttuurisista ekosysteemipalveluista.

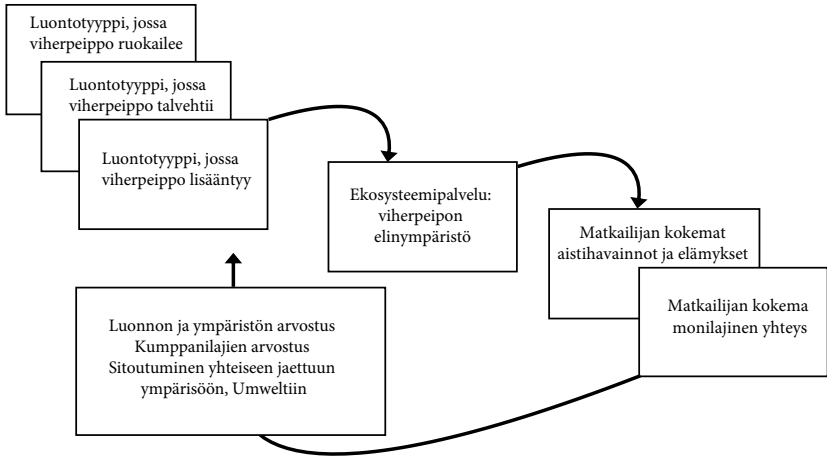
Myös matkailuala ja matkailijat hyötyisivät tällaisista onnistumisista. Kulttuuriantropologi Kaisa Vainion (Haverinen ym. 2021) mukaan nykyinen ympäristökriisi ei ole vain luonnon monimuotoisuuden kriisi, vaan myös ihmisidentiteetin kriisi. Ihmisten kokemaa ympäristöahdistus syntyy ymmärryksestä siitä, miten läpileikkaavasti länsimaisen nykyihmisen tapa elää, olla, toimia, kuluttaa ja viettää vapaa-aikaa liittyy ympäristökriisiin ja sen mukanaan tuomiin ongelmiin, kuten tulviin, myrskyihin ja pitkiin hellejaksoihin. Jotta elämäntapoja pystytään korjaamaan, on tunnistettava ja osoitettava ihmistoiminnan välittömät ja välilliset vaikutukset sekä lähiympäristöön että planetaarisiin systeemeihin.

Edellä kuvatun kaltaisen kulttuurisen luonnonlukutaidon kehittämiseen kaupunkipuistot ovat mitä oivallisin paikka. Niissä voi konkreettisten toimenpiteiden kautta tunnistaa luonnonprosesseja samoin kuin omaa vaikutusta niihin sekä opetella reittejä tasapainoiseen, koko elokirjon kattavaan hyvinvointiin.

Linnut ja ihmiset

Nykykeskusteluissa monilajinen, jaettu todellisuus on vahvistuvan, monitieteisen tutkimuksen kohteena. von Uexküllin ([1934] 2010) aiemmin mainittu *Umwelt*-käsite (ympäröivä maailma) kuvaa eliölajien subjektiivisia maailmoja ja erityisiä tapoja aistia ja havaita niitä. Myös kaupunkiluonnon ja viheralueiden suunnittelun tulee perustua ymmärrykseen kyseisistä eri lajien dynaamisista, erityisistä ja toistensa maailmat mahdollistavista subjektiivisista maailmoista, *Umwelteista*. Kaikki lajit tarvitsevat ekosysteemipalveluita, mutta ekosysteemipalveluiden turvaajana ja suunnittelijana ihmisen on osattava havainnoida ympäristöään myös muiden lajien aistimistavoin. (Ks. esim. Schroer 2021.) Näin voidaan torjua aiemman kaltaiset ihmistoiminnan kielteiset seuraukset yhteiselle ekologiselle ja kulttuuriselle ympäristölle.

Kumppanuuden ja rinnakkainelolon kokemukset vahvistavat ihmisen halua tukea elinolosuhteiden säilymistä niin itselleen kuin kumppanilajeilleenkin ja kehittää omaa havaitsemisen ja arvostamisen kykyään. Halua ja kykyä arvostaa luontoa sellaiseenaan, myös ilman ympäristön ihmisten mieltymyksiä palvelevaa suunnittelua, on mahdollista kehittää. Se laventaa ymmärrystä siitä, mitä ja keitä kohtaan koetaan empatiaa, vastuullisuutta ja arvostusta (Haraway 2015; Berleant 2007). Tällaisen ymmärryksen syveneminen ja laajeneminen on elintärkeää – on huomioitava, kuinka ekosysteemin näkökulmasta eliölajit mahdollistavat vastavuoroisesti toisensa.



Kuvio 5. Ekosysteemipalveluiden putousmallin soveltaminen matkailijalle. Lähde: luvun kirjoittajat Haines-Youngin ja Potschinin (2010) pohjalta.

Käytännön keinoja kaupunkiluonnon hyvinvointivaikutusten turvaamiseen

Olemme tarkastelleet kaupunkiluontoympäristöjen ja samalla matkailuympäristöjen aistiympäristöjä eri tiede- ja tutkimusalueiden näkökulmista. Käsitteitä ja tutkimustuloksia yhdistelemällä olemme havainnollistaneet, kuinka kaikki eliölajit virittyvät ympäristöönsä ja ympäristöt puolestaan eliölajeihinsa sekä huomioineet, miten moniaistinen näkökulma (ks. esim. Halfwerk & Slabbekoorn 2015) mahdollistaa aistiympäristön hyvinvointivaikutusten systemaattisen arvioinnin ja seurannan. Lopuksi kokoamme ehdotuksia edellisten keskustelujen soveltamiseksi matkailun vastuullisen suunnittelun käytäntöihin erilaisissa virkistysympäristöissä, ja parhaassa tapauksessa laajemmin yhteiskunnassa. Lähtökohtamme on tässäkin aistiympäristö.

Aloitamme keinovalaistuksen ja melun haittojen torjuntakeinoilla. Sen jälkeen tunnistamme erilaisia keinoja ekosysteemipalveluiden

vahvistamiseksi ja lopuksi konkretisoimme matkailun uuden lupauksen ilmastonmuutoksen ja ekokriisin aikakaudella. Se voisi perustua havaintokyvyn kasvattamiseen myös ihmisen kannalta mielekkäissä ja merkityksellisissä aistiympäristöissä.

Keinovalaistuksen haittojen ja melun torjuntakeinoja

Keinovalosta ja melusta eliölajeille, myös ihmiselle, aiheutuvien haittojen vähentämiseksi tulisi ensinnäkin tietää – systeemisen lähestymistavan mukaisesti – miten eliöt tai niiden elinympäristöt reagoivat näihin tekijöihin. Tähän tarvitaan lisää indikaattoreita eli mittareita, joiden avulla voidaan arvioida haittojen vaikutuksia. Joitain indikaattoreita onkin jo olemassa. Luonnoneläinten kohdalla voidaan seurata esimerkiksi lajikohtaisia sietoetäisyyksiä meluun ja ihmisiin (Diaz ym. 2013), lajiston monimuotoisuutta sekä testata lajien pesimämenestykseen vaikuttavia tekijöitä (Fernandez-Juricic & Jokimäki 2001; Jokimäki 1999; Jokimäki ym. 2005; Liordos ym. 2021a, 2021b). Esimerkiksi lepakot yöeläiminä ja kaikulutuoksen avulla saalistavina lajeina voisivat olla tällaisia indikaattorilajeja, samoin liito-orava. Mittaaminen nykyisillä mittareilla ei kuitenkaan yksinomaan riitä, vaan suunnittelun tueksi tarvitaan myös seuranta ja jopa tavoitteiden uudelleenmäärittelyä (ks. esim. Veijola & Kyyrö 2020). Ympäristön miellyttävyyttä ja mielekkyyttä on ylipääntään haastavaa mitata; näiden asioiden arviointi esimerkiksi valaistuksen ja liikkumisen vaivattomuuden suhteen on ihmisen kohdalla ruumiillista, tiedostamatonta ja jatkuvaa. ”Mielekkyyden arvioimisessa tunteet ovat mittarina”, kuten Nyman 2004, 128) toteaa.

Taivaan pimeyden vähennyttä lisääntyvän valosaasteen myötä on tunnistettu, että valaistussuunnitteluun ja -ohjeistuksiin (esim. Helsingin kaupunki 2023) on kiinnitettävä aiempaa enemmän huomiota. Ulkoalueiden öistä keinovalaistusta tulisi pyrkiä rajoittamaan sekä alueellisesti että ajallisesti niin paljon kuin mahdollista. Esimerkiksi liikuntareittien (ja laskettelurinteiden) valaistus tulisi sammuttaa heti aktiivisen käytön loputtua. Koska joissakin tutkimuksissa (esim. Pawson & Bader 2014) on havaittu ”valkoista” valoa tuottavien LED-lamppujen olevan haitallisempia monille eliöille

kuin ”keltaista” valoa tuottavien perinteisten elohopealamppujen, tulisi elohopealamppujen vaihtoa LED-lamppuihin vain energiansäästösyiden takia harkita entistä tarkemmin. Yksi vaihtoehto voisi olla vihreän valon suosiminen valkoisen tai punaisen valon sijaan (De Jong ym. 2017). Paras ratkaisuehdotus voisivat olla vihreää valoa tuottavat LED-lamput tai -valonauhat. Myös valaistuksen paremmalla kohdistuksella ja ajoittamisella voidaan vähentää haittoja.

Melua voidaan yrittää poistaa kieltämällä melun aiheuttaminen, mutta tähän ei aina ole mahdollisuutta eikä kiello aina johda tuloksiin. Melua voidaan vähentää esimerkiksi sitä aiheuttavien toimien paremmalla sijoittelulla niin alueellisesti kuin ajallisestikin. Melua tuottavat toiminnot voidaan pyrkiä sijoittamaan suunnittelun avulla lähelle toisiaan ja mahdollisimman kauas melusta herkimmin häiriintyvistä kohteista. Yksi merkittävimmistä melun aiheuttajista on liikenne, joten liikennesuunnittelulla on tärkeä rooli meluhaittojen vähentämisessä. Myös osallistavan maankäyttösuunnittelun tärkeys korostuu. Yksittäisinä toimenpiteinä kysymykseen voisivat tulla esimerkiksi äänekkäiden laitteiden korvaaminen hiljaisemmilla, melusteiden rakentaminen sekä ikkunoiden entistä parempi äänieristäminen. (Liikonen 2013.) Pohjoisilla alueilla voidaan käyttää lumivalleja melun torjumiseen.

Mitä suurempi ja muodoltaan pyöreämpi puisto on, sitä vähemmän melua kulkeutuu sen sisäosiin esimerkiksi puistoa ympäröiviltä teiltä. Näin ollen puistot olisi syytä pitää mahdollisimman laajoina eikä nakertaa niitä pikkuhiljaa pienemmiksi. Puistokasvillisuus vähentää melun kulkeutumista, joten puistojen hoidosta ja käytöstä vastaavien pitäisi mieluummin pyrkiä säästämään tai istuttamaan uutta kasvillisuutta kuin hoitamaan tai poistamaan liikaa olemassa olevaa kasvillisuutta. Myös kasvilajivalinnalla voidaan vaikuttaa puiston äänimaisemaan: haavan lehdet tuottavat erilaista ääntä kuin männyn neulaset. Koska puistot ovat ihmisen lisäksi tärkeitä myös muille eliölajeille, tulisi tarpeettoman melun tuottamista puistojen sisällä välttää. Myös ajoneuvojen nopeus vaikuttaa melun määrään; lähiteiden nopeusrajoituksia voisi alentaa virkistysalueina toimivien puistojen kohdalla. Niin ikään puistojen luonnonäänimaisemaa

voidaan monipuolistaa ripustamalla puihin pönttöjä laululintujen pesimäpaikoiksi.

Kasvillisuuden vaikutus melun vaimentumiseen riippuu kasvillisuusvyöhykkeen leveydestä sekä kasvillisuuden tiheydestä ja korkeudesta. Kasvillisuuden on todettu vaimentavan tehokkaimmin korkeataajuuksisia ääniä. Korkealle ulottuva, monikerroksellinen kasvillisuus on melun vaimentamisen kannalta toimivin. Myös maanpinnan ominaisuuksilla on merkittävä vaikutus äänen etenemiseen. Pehmeä maanpinta absorboi ääntä: tämä johtuu sekä maan pinnassa olevasta kasvillisuudesta että juuriston vaikutuksesta maaperän tiiviytyteen. Kasvillisuusvyöhykkeet vaikuttavat myös ilmavirtauksiin ja sitä kautta äänen taipumiseen (*diffraktio*) ja leviämiseen. Esimerkiksi tietä reunustava tiheä kasvillisuusvyöhyke saa ilmavirtauksen kääntymään väylän suuntaiseksi, jolloin ääniaaltojen taipuminen kasvillisuusvyöhykkeen takana oleviin kohteisiin vähenee. (WSP Finland Oy 2018.)

Puiston hoitotoimissa tulisi käyttää mahdollisimman vähän ääntä aiheuttavia laitteita, ei siis esimerkiksi äänekkäitä lehtipuhaltimia. Polttomoottorikäyttöiset laitteet tuovat melun lisäksi mukanaan myös hajuhaittoja, joten ne eivät vaikuta ainoastaan ääniympäristöön vaan myös ilmanlaatuun. Puistojen hoidossa tulisikin pyrkiä sähköllä toimivien välineiden käyttöön. Usein myös kaupungeissa järjestettävät kulttuuri- ja muut tapahtumat sijoitetaan avariin, osin luonnontilaisiin puistoympäristöihin, joissa on tärkeää huomioida eläimistö. Suunnittelu- ja hoitoratkaisuja etsittäessä tulee muistaa, että keinovalaistuksella ja melulla voi olla myös yhteisvaikutuksia.

Ekosysteemipalveluiden vahvistamiskeinoja

Ekosysteemipalveluiden vahvistamiseksi voidaan tunnistaa kaksi selkeää suuntaviivaa: *runsaus* ja *saavutettavuus*. Luonnon monimuotoisuus on synergiassa ekosysteemipalveluiden tarjonnan kanssa (Hooper ym. 2005), joten sen vaaliminen kaupunkiympäristössäkkin on tärkeää. EU:n uusi biodiversiteettistrategia tähtääkin luonnon köyhtymisen pysäyttämiseen. Sen mukaan oikeudellisen suojelun piirissä tulisi olla 30 prosenttia EU:n maa- ja merialueista

vuoteen 2030 mennessä (Euroopan komissio 2023). Jos biodiversiteetiltään monimuotoinen viherrakenne ja sen tuottamat ekosysteemipalvelut otetaan huomioon ja tunnistetaan vaalittaviksi rakenteiksi jo maankäytön suunnittelun alkuvaiheessa, pystytään säilyttämään alkuperäistä maaperää, kasvillisuutta sekä niiden muodostamille elinympäristöille ominaista lajistoa. Alkuperäisen luonnon säilyttäminen on aina resurssitehokkainta niin lajiston säilymisen, ekosysteemipalveluiden tarjonnan kuin rakennuskustannusten ja ylläpidon näkökulmasta. (Thomson & Newman 2021.)

Jo rakennettuun ympäristöön voidaan luoda viherrakenteita luontoperusteisilla ratkaisulla, kuten viherkatoilla ja hulevesirakenteilla. Näiden suunnittelussa enemmän on enemmän eli monimuotoisuutta vahvistetaan luomalla kerroksellisia, runsaslajisia, *dynaamisia* istutuksia kotoperäisellä kasvillisuudella (Rainer & West 2015). Dynaamisuus on istutusten ominaisuus, jossa lajistolla on ”lupa” muuttua, ja jossa ne muodostavat samalla ulkoihin muutoksiin sopeutuvan kasvivyhdyskunnan (Viherympäristöliitto 2017).

Monimuotoista luontoa vaalimalla ja lisäämällä vahvistetaan ekosysteemipalveluiden tarjontaa. Suunnittelun avulla voidaan mahdollistaa myös tämän tarjonnan hyödyntämistä eli lisätä palveluiden saavutettavuutta. Reitistön näkymälinjojen eli pitkät näkymät mahdollistavien avoimien kohtien ja kalusteiden kuten pysähtymisen ja viipymisen mahdollistavien penkkien avulla voidaan mahdollistaa luonnon äärelle pääseminen ja pysähtyminen sekä siitä nauttiminen. Hyvinvointivaikutuksia voidaan lähteä lisäämään myös mahdollistamalla kosketusta ja voimistamalla biodiversiteettihypoteesin vaikutusmekanismeja aktiivisen toiminnan kautta esimerkiksi mahdollistamalla kasvattamista ja kompostointia kaupunkiviljelyllä.

Suunnittelua voi tehdä myös monilajisesta näkökulmasta. Sijoittamalla niittyviherkatot riittävän lähelle toisiaan voidaan esimerkiksi tukea pölyttäjähönteisten liikkumista kaupunkiympäristössä. Ruotsin Royal Seaport -alueelta löytyy myös esimerkki putkimitoituksesta, joka mahdollistaa sammakoiden liikkumisen hulevesialtaalta toiselle. Lisäksi voidaan pohtia vaikkapa, miten

sijoitettaisiin ja mitoitettaisiinkaan kaupunkipuisto viherpeipon reviiirin lähtökohdista käsin?

Havainnoinnin ja kohtaamisen oppiminen matkailun uutena lupauksena?

Linnunlaulu nivoutuu ihmisten luontokokemuksiin, ja kummatkin vaikuttavat suotuisasti ihmisten terveyteen, kuten olemme jo todenneet. Kiinnostavasti myös luonnoneläinten ja ihmisten välillä voidaan puhua kohtaamisesta – lajienvälisestä kohtaamisesta – yhteisessä aistiympäristössä. Kohtaamisia ei voi suunnitella, mutta kykyä niihin voi harjoitella. Kohtaamisen taito voi auttaa ihmisiä kyseenalaistamaan ja purkamaan oman havaitsemistapansa ja koamaan sen uudelleen lajienvälisen yhteiselon kunnioittamisen pohjalta. Kaikki eliölajit organisoivat maailmaa omalla erityisellä tavallaan, joka nojaa niiden aistimisen ja havaitsemisen tapoihin (Haraway [1988] 1991, 191). Aistimisen ja havaitsemisen tavat tekevät ympäröivästä maailmasta kullekin lajille merkityksellisen; ne havaitsevat myös toisensa ja toistensa vaikutukset maailmaan (Uexküll [1934] 2010). Esimerkiksi helsinkiläinen teatteriryhmä *Other Spaces* on tutkinut ihmisen kykyä havaita ja aistia toisen lajin tai olomuodon tavoin järjestämissään ympäristötaiteellisissa työpajoissa. Vaikkapa porotokkana vaeltaminen kaupunkiympäristössä ihmistoiminnasta ja merkityksistä tarkoin riisutuun lähtökohdin muuttaa työpajaan osallistuvien kokemuksen omasta ja kumppanilajien jakamasta ympäristöstä. (Veijola 2014.)

Schroerin (2021, 12) tavoittelemassa olemisen tavan transformatioprosessissa myös ihminen toimii muiden eliölajien tavoin osana yhdistynyttä maailmaa, jota kaikki eliöt ovat muotoilleet omilla käytännöillään. Ilmaston lämpeneminen ja luontokato ovat seurausta ihmistoiminnan yhteisiä ympäristöjä muuttavista käytännöistä. Jotta linnunlaulu, linnut ja kaikki niihin yhteydessä olevat elinolosuhteet, ympäröivät maailmat ja tunnelmat voivat säilyä, on kaikki rakentamista ja ihmistoiminnan kasvattamista koskevat suunnitteluprosessit käynnistettävä ja toteutettava riittävän monialaisella asiantuntemuksella.

Matkailun uusi lupaus ja oikeutus ympäristökriisin todellisuudessa voisikin olla siinä, että se mahdollistaa liian tutuksi ja itseselväksi käyneen, kenties vain ihmisen oman elintason ylläpitämisen tai nostamisen resurssiksi mielletyn luonnon uudenlaista arvostusta. Uudenlainen arvostuksen nousu saattaisi – yllättävää kyllä – perustua *luonnon eksotisointiin*. Matkailun kulttuuri- ja sosiaalishistoriassa vieraiden maanosien ja kulttuurien eksotisointia on koettu ja kuvattu kielteisenä, kolonialistisena ja toiseuttavana periaatteena. Tällä kertaa eksotisointi voisi kuitenkin tuottaa hyvää ja lähentää kokijaa ja koettavaa. Se voisi myös opettaa arvostamaan omankin maan luontoa sellaisenaan, eikä vain arjen ja toimeentulon kautta taloudellisesti määrittynäänä. Eksotisoituna arkiluontokin on itseisarvoinen kokonaisuus – elämys.

Käytännössä eksotisointi tarkoittaisi muun muassa sitä, että kaupunkilaiset, jotka eivät kohtaa viherpeippoa arjessaan, vaikuttavat asiantuntevan luonto-oppaan osoitettua luontomatalla heille kyseisen linnun. Linnusta voi saada otettua myös valokuvan, millä puolestaan on arvoa kulttuurisen ja sosiaalisen pääoman hankkimisessa sosiaalisessa mediassa. Luontomatalla on myös mahdollista kokea merkityksellisiä läsnäolon ja kohtaamisen hetkiä luonnoneläinten kanssa muun muassa tässä luvussa aiemmin kuvatuilla tavoilla. Syventämällä matkailijoiden havaintokykyä erilaisissa aistiympäristöissä on mahdollista rakentaa uudenlaisia motiiveja ja käytäntöjä kestäväälle matkailutoiminnalle niin matkailijoiden parissa kuin matkailun liiketoiminnassakin.

Suunnitella vai jättää suunnittelematta?

Matkailun ja vapaa-ajan aistiympäristöjä suunniteltaessa ei kannata rakentaa vastakkainasettelua suunnittelun ja suunnittelemattomuuden välille. Ihminen on luonnostaan suunnitteleva olento, joten suunnittelemattomassa tilassa on vaikea olla. Tulevaa toimintaa suunnitellaan tietoisesti tai tiedostamatta. Näin ollen ympäristösuunnittelussa myös suunnittelemattomaksi määritetyt tai luonnostaan suunnittelemattomat ympäristöt ovat ”suunnitellusti” sellaisia. Liiallisen, vahingollisen tai väärin mitoitettun, ajoitetun tai

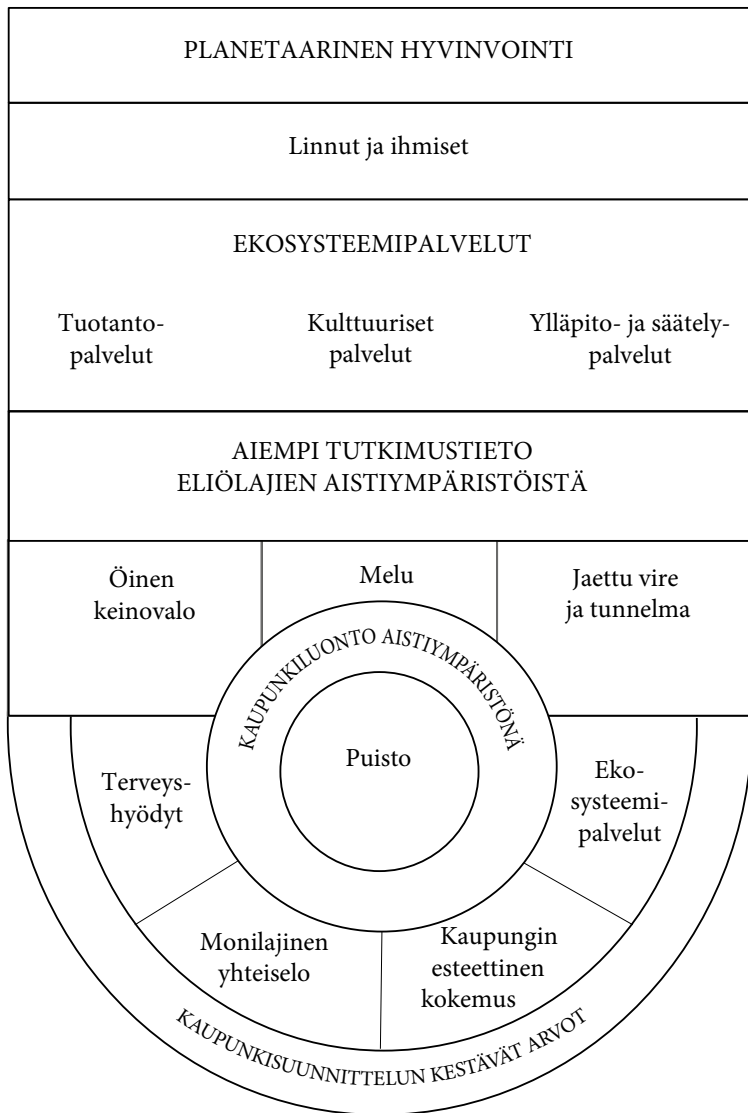
paikannetun suunnittelun aiheuttamia ongelmia voi ehkäistä monin tavoin, muun muassa lisäämällä tietoa ja ymmärrystä kulttuurisista merkityksistä ja ekosysteemeistä sekä näiden molempien rakenteista ja prosesseista.

Ongelmia voi estää myös purkamalla ajatusta suunnittelusta tietyn ”naulatun” tavoitesuunnitelman aikaansaamisena ja toteutumisenä (ks. myös johdanto tässä kirjassa). Niin kutsuttu *Master plan* -suunnittelu merkitsee usein hierarkkisesti rakennettua toimintamallia, joka ei pyri yhteensovittamaan erilaisia arvoja ja eliölajeja. Suunnittelu kannattaakin ajatella prosessiin osallistumisena ja sen ohjaamisena niin, että prosessi viisastuttaa kaikkia toimijoita ja kehittyy matkan aikana kunnioittamaan kohteena olevan ympäristön ominaispiirteitä eli niitä kulttuurisia kerrostumia ja ekologisia elinympäristöjä, jotka muodostavat myös ihmisten elinympäristön.

Kaiken kaikkiaan on syytä havahtua hierarkkisiin rakenteisiin – pyramidimalleihin – perustuvien maailmankuvien ja toimintakulttuurien vahingollisuuteen. Ne ovat johtaneet sosiaalisten kriisien ja epätasa-arvon ohella ekologiseen kriisiin, jonka myötä on viimein maailmanlaajuisesti havahduttu todellisuuden verkostomaiseen ja keskinäisriippuvaiseen luonteeseen. Maailmankuvan muutoksen on syytä näkyä myös kaikessa matkailuun liittyvässä suunnittelusta toteutuksiin, hyvinvoinnin määritelmään ja matkailijoiden tekemiin valintoihin asti.

Esitimme lukumme alussa hyvinvoinnin virallisen määritelmän, joko koostui yhteisötason ja yksilöllisen tason hyvinvoinnista (THL 2022). Matkailun voidaan ajatella tähtäävän yksilötason hyvinvointiin, sillä sen avulla on mahdollista toteuttaa itseään ja kartuttaa sosiaalista pääomaa. Samalla se voi myös kerryttää yhteisötason hyvinvointia työllisyyden ja toimeentulon kautta. Koska yksilön hyvinvointia lisää merkittävästi kokemus itselle merkitykselliseen yhteisöön kuulumisesta ja yhteisöissä taas osallisuus syntyy luottamuksesta toisiin (THL 2022), voidaan yhteisöllisen ja yksilöllisen hyvinvoinnin näkökulmien nähdä myös lomittuvan keskenään.

Luvussamme käydyn keskustelun perusteella voidaan todeta, että kaupunkiluonto niin asukkaiden kuin matkailijoidenkin käytössä



Kuvio 6. Kaupunkiluonnon aistiympäristö suunnittelukysymyksenä. Lähde: luvun kirjoittajat.

tuottaa hyvinvointia mahdollistamalla yhteisöllisyyden ja osallisuuden kokemuksia. Yhteinen jaettu ja aistittu ympäristö ja siellä saavutetut kokemukset ihmisen ja monimuotoisen luonnon syvästä keskinäisestä yhteydestä voivat toimia olennaisina katalysaattoreina etsiessämme uusia kehyksiä hyvinvoivalle, kestävyteen panostavalle yhteiskunnalle.

Yhteenveto

Olemme luvussamme käsitelleet kaupunkiluontoa aistiympäristönä. Vaikeasti määriteltävä ja rajattava kaupunkiluonto on merkityksellinen, terveyshyötyjä tuottava osa kaupunkeja ja matkailualueita. Siinä liikkuminen edistää ihmisten psyykkistä ja fyysistä hyvinvointia sekä ylläpitää työkykyä. Lisäksi kaupunkiluonto tarjoaa muita hyötyjä. Se esimerkiksi viilentää ympäristöään, auttaa hulevesien hallinnassa ja lisää koettua viihtyisyyttä. Ihmisten kokemien ja hyödyntämien ekosysteemipalveluiden ohella se tarjoaa elinympäristön monille muille lajeille, joista erityisesti linnut on nostettu esiin tässä luvussa. Olemme havainnollistaneet myös, kuinka ihmisen aistiympäristöä kuormittavat tekijät, kuten öinen keinovalo ja häiritsevä ääniympäristö, vaikuttavat myös muihin kaupunkilajeihin kielteisesti.

Monialaiseen tietoon perustuvan suunnittelun myötä kaupunkipuistojen sosiomateriaaliset ja sosioekologiset *tarjoumat* (*affordances*) ja ominaisuudet tukevat monilajista hyvinvointia, jonka suunnittelussa ovat omalla tavallaan mukana muutkin eliölajit ja habitaatit kuin ihmislaji ja ihmistoiminnan sosiomateriaaliset muodot. Voidaankin siis kyseenalaistaa, miksi pitäisi ajatella vain ihmisen kykenevän aistimaan ympäristöään ja ymmärtämään, mikä on kaikille eliölajeille siinä parhaaksi? Miten ympäristöä voisi ”ajatella” ja kokea yhdessä muidenkin lajien kanssa, jos se myös aistitaan yhteisenä?

Ekosysteemipalveluiden käsite auttaa ymmärtämään, miten monitoiminnallisia luontoalueet ja viherrakenne todellisuudessa

ovat. Sen kautta voidaan muun muassa perustella sellaisia suunnitteluratkaisuja, joissa investoidaan viheralueiden vaalimiseen, lisäämiseen ja ylläpitoon. Resursointi sosioekologiseen ja viherosaamiseen maksaa itsensä takaisin. Viheralakin on hoitoala: sen edustajat hoitavat hyvinvointiimme vaikuttavaa lajistoa ja ekologisia prosesseja ympärillämme. Näin myös kaupunkipuistot, viheralueet ja lähiluonto liittyvät poliittiseen keskusteluun siitä, ovatko hoitoalat yhteiskunnallinen kuluerä – vaiko investointi tulevaisuuteen.

Kokonaisvaltainen kaupunkisuunnittelu biodiversiteetti-, viheralue- ja jopa eläin- ja lintustrategioineen ja toimenpidesuunnitelmineen on askel eteenpäin tulevaisuuden monilajiseen hyvinvointiin. Perinteiset luonnonpuistoja ja asuinalueita koskevat suunnittelun ja osallistamisen prosessit eivät sovellu käytettäviksi sellaisenaan kaupunkipuistojen kaltaiseen monilajiseen aistiympäristöön ja julkiseen tilaan. Ihmiskeskeisen tilankäytön ja -muokkaamisen vaihtaminen monilajiseksi, ajalliseksi ”tapahtumiseksi” vaatii suunnittelutieteiden todellisuuskäsitysten ja tietopohjan uudelleenkalibrointia, jottei suunnittelua tehdä lyhytnäköisillä, ihmistoimintaa ylikorostavilla ehdoilla.

Kirjallisuus

- Ahlvik, Lassi, Christoffer Boström, Jaana Bäck, Irina Herzon, Jukka Jokimäki, Kirsi Pauliina Kallio, Tarmo Ketola ym. 2021. *Luonnon monimuotoisuus ja vihreä elvytys*. Suomen Luontopaneelin julkaisuja 2021/1.
- Alexandrova, Anna. 2018. ”Can the Science of Well-being Be Objective?” *The British Journal for the Philosophy of Science* 69, 421–445.
- Ampuja, Outi. 2007. *Melun sieto kaupunkielämän välttämättömyytenä: melu ympäristöongelmana ja sen synnyttämien reaktioiden kulttuurinen käsittely Helsingissä*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Ampuja, Outi. 2014. ”Luonnon rauha: Mitä se on ja mistä sitä löytyy?” Teoksessa *Huutoja hiljaisuuteen, ihminen ääniympäristössä*, toim. Outi Ampuja & Miikka Peltomaa. Helsinki: Gaudeamus, 57–273.
- Arroyo-Solís, A., J. M. Castillo, E. Figueroa, J. L. López-Sánchez & H. Slabbekoorn. 2013. ”Experimental Evidence for an Impact of Anthropogenic Noise on Dawn Chorus Timing in Urban Birds.” *Journal of Avian Biology* 44:3, 288–296.

- Beau, Rémi. 2015. "From Wilderness to Ordinary Nature: A French View on an American Debate." *Environmental Ethics* 37:4, 423–443.
- Benayas, M. R. José, Adrian C. Newton, Anita Diaz & James M. Bullock. 2009. "Enhancement of Biodiversity and Ecosystem Services by Ecological Restoration: A Meta-Analysis." *Science* 325:5944, 1121–1124.
- Berleant, Arnold. 1992. *The Aesthetics of the Environment*. Philadelphia: Temple University Press.
- Berleant, Arnold. 2007. "Erään heijastuksen pohdintaa: havaintoja ympäristön luovuudesta." Teoksessa *Maiseman kanssa kasvokkain*, toim. Yrjö Sepänmaa, Liisa Heikkilä-Palo & Virpi Kaukio. Helsinki: Maahenki Oy, 166–174.
- von Bonsdorff, Pauline 2005. "Building and the Naturally Unplanned." Teoksessa *The Aesthetics of Everyday Life*, toim. Andrew Light & Jonathan Smith. New York: Columbia University Press, 73–91.
- Butchart, H. M. Stuart, Alison J. Stattersfield, Leon A. Bennun, Sue M. Shutes, Resit H. Akçakaya, Jonathan E. M. Baillie, Simon N. Stuart, Craig Hilton-Taylor & Georgina M. Mace. 2004. "Measuring Global Trends in the Status of Biodiversity: Red List Indices for Birds." *PLoS Biology* 2:12, e383.
- Buxton, Rachel T., Amber L. Pearson, Claudia Allou, Kurt Fristrup & George Wittemyer. 2021. "A Synthesis of Health Benefits of Natural Sounds and Their Distribution in National Parks." *Proceedings of the National Academy of Sciences* 118:14, e2013097118. <https://doi.org/10.1073/pnas.2013097118>
- Carson, Rachel. [1962] 2002. *Silent Spring*. New York: Mariner Books.
- CICES. 2022. *Common International Classification of Ecosystem Services*. <https://cices.eu/>. (Luettu 31.03.2022.)
- Costanza, Robert, Ida Kubiszewski, David Ervin, Randy Bluffstone, James Boyd, Darrell Brown, Heejun Chang ym. 2011. "Valuing Ecological Systems and Services." *F1000 Biology Reports* 3:14. <https://doi.org/10.3410/B3-14>
- Daniel C. Terry, Andreas Muhar, Arne Arnberger, Olivier Aznar, James W. Boyd, Kai M. A. Chan, Robert Costanza ym. 2012. "Contributions of Cultural Services to the Ecosystem Services Agenda." *Proceedings of the National Academy of Sciences* 109:23, 8812–8819.
- Dasgupta, Partha. 2021. *The Economics of Biodiversity: The Dasgupta Review*. Lontoo: HM Treasury.
- Da Silva, Arnaud, Jelmer M. Samplonius, Emmi Schlicht, Mihai Valcu & Bart Kempenaers. 2014. "Artificial Night Lighting Rather Than Traffic Noise Affects the Daily Timing of Dawn and Dusk Singing in Common European Songbirds." *Behavioral Ecology* 25, 1037–1047.
- De Angelis, Massimo. 2017. *Omnia Sunt Communia*. Lontoo: Zed Books.
- De Jong, Maaike, Samuel P. Caro, Phillip Gienapp, Kamiel Spoelstra & Marcel E. Visser. 2017. "Early Birds by Light at Night: Effects of Light Color and Intensity on Daily Activity Patterns in Blue Tits." *Journal of Biological Rhythms* 32:4, 323–333.

- Di Marino, Mina, Maija Tiitu, Kimmo Lapintie, Arto Viinikka & Leena Kopperoinen. 2019. "Integrating Green Infrastructure and Ecosystem Services in Land Use Planning: Results from Two Finnish Case Studies." *Land Use Policy* 82, 643–656.
- Díaz, Mario, Anders Pape Møller, Einar Flensted-Jensen, Tomáš Grim, Juan Diego Ibáñez-Álamo, Jukka Jokimäki, Gábor Markó ym. 2013. "The Geography of Fear: A Latitudinal Gradient in Anti-Predator Escape Distances of Birds Across Europe." *PloS One* 8:5, e64634.
- Edensor, Tim. 2017. *From Light to Dark: Daylight, Illumination, and Gloom*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- European Commission. 2022. *The EU and Nature-Based Solutions*. https://research-and-innovation.ec.europa.eu/research-area/environment/nature-based-solutions_en (Luettu 31.3.2022.)
- Euroopan komissio. 2023. *Vuoteen 2023 ulottuva Euroopan biodiversiteettistrategia*. https://environment.ec.europa.eu/strategy/biodiversity-strategy-2030_fi (Luettu 6.2.2023.)
- European Environment Agency. 2022. *What is Green Infrastructure*. <https://www.eea.europa.eu/themes/sustainability-transitions/urban-environment/urban-green-infrastructure/what-is-green-infrastructure> (Luettu 31.3.2022.)
- Fernandez-Juricic, Esteban & Jukka Jokimäki. 2001. "A Habitat Island Approach to Conserving Birds in Urban Landscapes: Case Studies from Southern and Northern Europe." *Biodiversity & Conservation* 10:12, 2023–2043.
- Ferraro, Danielle M., My-Lan T. Le & Clinton D. Francis. 2020. "Combined Effect of Anthropogenic Noise and Artificial Night Lighting Negatively Affect Western Bluebird Chick Development." *The Condor* 122:4, duaa037.
- Fishel, Stefanie R. 2019. "Of Other Movements: Nonhuman Mobility in the Anthropocene." *Mobilities* 14:3, 351–362.
- Francis, Clinton D., Catherine P. Ortega & Alexander Cruz. 2009. "Noise Pollution Changes Avian Communities and Species Interactions." *Current Biology* 19, 1415–1419.
- Frantzeskaki, Niki. 2019. "Seven Lessons for Planning Nature-Based Solutions in Cities." *Environmental Science and Policy* 93, 101–111.
- Gallaway, Terrel. 2010. "On Light Pollution, Passive Pleasures, and the Instrumental Value of Beauty." *Journal of Economic Issues* 44:1, 71–88.
- Gaston, Kevin J., Thomas W. Davies, Sophie L. Nedelec & Lauren A. Holt. 2017. "Impacts of Artificial Light at Night on Biological Timings." *Annual Review of Ecology, Evolution, and Systematics* 48, 49–68.
- Gibson, James J. 1979. *The Ecological Approach to Visual Perception*. Boston: Houghton Mifflin.
- Grey, Sam & Rauna Kuokkanen. 2019. "Indigenous Governance of Cultural Heritage: Searching for Alternatives to Co-Management." *International Journal of Heritage Studies*, 919–941. <https://doi.org/10.1080/13527258.2019.1703202>

- Haahtela, Tare. 2019. "A Biodiversity Hypothesis." *Allergy* 74:8, 1445–1456.
- Haila, Yrjö, Tanja Helle, Ari Jokinen, Helena Leino, Nina Tynkkynen & Maria Åkerman. 2015. "Näkökulmia ympäristöpolitiikkaan." Teoksessa *Governance: hallinnan uusia ulottuvuuksia*, toim. Ilari Karppi. Tampere: Tampereen yliopisto, 131–165.
- Haines-Young, Roy & Marion Potschin. 2010. "The Links Between Biodiversity, Ecosystem Services and Human Well-being." Teoksessa *Ecosystem Ecology: A New Synthesis*, toim. David G. Raffaelli & Christopher L. J. Frid. BES Ecological Reviews Series. Cambridge: Cambridge University Press, 110–139.
- Halfwerk, Wouter, Bernard Lohr & Hans Slabbekoorn. 2018. "Impact of Man-Made Sound on Birds and Their Songs." Teoksessa *Effects of Anthropogenic Noise on Animals*, toim. Hans Slabbekoorn, Robert J. Dooling, Arthur N. Popper & Richard R. Fay. New York: Springer, 209–242.
- Halfwerk, Wouter & Hans Slabbekoorn. 2015. "Pollution Going Multimodal: The Complex Impact of the Human-Altered Sensory Environment on Animal Perception and Performance." *Biology Letters* 11:4, 20141051.
- Hansen, Rieke & Stephan Pauleit. 2014. "From Multifunctionality to Multiple Ecosystem Services? A Conceptual Framework for Multifunctionality in Green Infrastructure Planning for Urban Areas." *Ambio* 43:4, 516–529.
- Haraway, Donna. 1988. "Situated Knowledges: The Science Question in Feminism and the Privilege of Partial Perspective." *Feminist Studies* 14:3, 575–599.
- Haraway, Donna. 2015. "A Curious Practice." *Angelaki* 20:2, 5–14.
- Haraway, Donna, Noboro Ishikawa, Scott F. Gilbert, Kenneth Olwig, Anna L. Tsing & Nils Bubandt. 2016. "Anthropologists Are Talking: About the Anthropocene." *Ethnos* 81:3, 535–564.
- Hardt, Michael. 1999. "Affective Labour." *boundary* 26:2, 89–100.
- Hautajärvi, Harri. 2014. *Autiotuvista lomakaupunkeihin: Lapin matkailun arkkitehtuurihistoria*. Väitöskirja. Aalto-yliopiston julkaisusarja Doctoral Dissertations 31/2014. Helsinki: Aalto-yliopiston taiteiden ja suunnittelun korkeakoulu, Arkkitehtuurin laitos, Arkkitehtuurin historia, Aalto ARTS Books.
- Hautajärvi, Harri. 2021. "Tiivimmin, korkeammalle, tehokkaammin? Sijoittajavetoisen tehostamisen sijaan tarvitaan inhimillistä ja ilmastokestävää kaupunkia." Teoksessa *Kenen kaupunki? Helsingin kaupunkisuunnittelu ja kulttuuriympäristö törmäyskursilla*, toim. Harri Hautajärvi, Juhana Heikonen, Petteri Kummala & Timo Tuomi. Helsinki: Docomomo Suomi Finland, ICOSin Suomen osasto, Rakennustaiteen Seura, Rakennusperintö-SAFA, 20–43. <https://icomos.fi/kenen-kaupunki/> (Luettu 1.5.2023.)
- Hautamäki, Ranja. 2021. "Constructing the Green Wedge in the Planning Discourse: A Case Study of Central Park in Helsinki, Finland." *Landscape Research* 46:6, 878–893.
- Hautamäki, Ranja & Silja Laine. 2021. "Suuria suuntaviivoja: puistovyöhykkeet Helsingin 1910-luvun kaupunkisuunnitelmissa." Teoksessa *Humanistinen*

- kaupunkitutkimus*, toim. Tanja Vahtikari, Terhi Ainiala, Aura Kivilaakso, Pia Olsson & Panu Savolainen. Tampere: Vastapaino, 311–343.
- Haverinen, Risto, Kirsikka Mattila, Alekski Neuvonen, Rinna Saramäki & Otso Sillanaukee toim. 2021. *Ihminen osana elonkirjoa: Luontosuhteet, luontokäsitykset ja sivistys kestävyyskriisin aikakaudella*. Helsinki: Sitra.
- Helsingin kaupunki. 2023. *Helsingin häiriövaloselvitys*. <https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/julkaisut/julkaisu-07-21.pdf> (Luettu 7.2.2023.)
- Hooper, D. U., F. S. Chapin III, J. J. Ewel, A. Hector, P. Inchausti, S. Lavorel, J. H. Lawton ym. 2005. "Effects of Biodiversity on Ecosystem Functioning: A Consensus of Current Knowledge." *Ecological Monographs* 75:1, 3–35.
- Hunt, John Dixon 2000. *Greater Perfections: The Practice of Garden Theory*. Lontoo: Thames & Hudson.
- Häyrynen, Maunu. 2014. "Lost Landscapes: Degraded Landscape as Anti-Landscape." Teoksessa *The Anti-Landscape*, toim. David E. Nye & Sarah Elkind. Leiden: Brill, 149–158.
- Ingold, Tim. [1993] 2000. "The Temporality of the Landscape." Teoksessa *The Perception of the Environment: Essays in Livelihood, Dwelling and Skill*. Lontoo: Routledge, 189–208.
- IPBES (Hallitustenvälinen luonnon monimuotoisuus- ja ekosysteemipalvelupaneeli/Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services). 2019. *Summary for Policymakers of the Global Assessment Report on Biodiversity and Ecosystem Services of the Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services (IPBES)*, <https://www.ipbes.net/global-assessment> (Luettu 3.4.2022.)
- IPBES (Hallitustenvälinen luonnon monimuotoisuus- ja ekosysteemipalvelupaneeli/ Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services & IPCC (Hallitustenvälinen ilmastonmuutospaneeli/ Intergovernmental Panel on Climate Change). 2021. Scientific Outcome of the IPBES-IPCC Co-Sponsored Workshop on Biodiversity and Climate Change (Version 5). <https://doi.org/10.5281/zenodo.5101125> (Luettu 3.4.2022.)
- IPCC (Hallitustenvälinen ilmastonmuutospaneeli/Intergovernmental Panel on Climate Change). 2018. *Global Warming of 1.5°C*. <https://www.ipcc.ch/sr15/> (Luettu 4.4.2023.)
- IPCC (Hallitustenvälinen ilmastonmuutospaneeli/Intergovernmental Panel on Climate Change). 2022. *AR6 Synthesis Report: Climate Change 2023: The IPCC Finalized the Synthesis Report for the Sixth Assessment Report During the Panel's 58th Session Held in Interlaken, Switzerland from 13–19 March 2023*. <https://www.ipcc.ch/report/sixth-assessment-report-cycle/> (Luettu 31.3.2023.)

- Jaakkola, Mervi, Anna Böhling, Mervi Nicklén & Anu Lämsä. 2016. *Helsingin viher- ja virkistysverkoston kehittämissuunnitelma: VISTRA osa II*. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston selvityksiä 2016:2.
- Jokimäki, Jukka. 1999. "Occurrence of Breeding Bird Species in Urban Parks: Effects of Park Structure and Broad-Scale Variables." *Urban Ecosystems* 3:1, 21–34.
- Jokimäki, Jukka, Marja-Liisa Kaisanlahti-Jokimäki, Alberto Sorace, Esteban Fernández-Juricic, Iñaki Rodríguez-Prieto & Maria Dolores Jimenez. 2005. "Evaluation of the 'Safe Nesting Zone' Hypothesis Across an Urban Gradient: A Multi-Scale Study." *Ecography* 28:1, 59–70.
- Kaarlenkaski, Taija. 2022. Affektiivisia eläin kohtaamisia kaupunkiympäristöissä: monilajinen lähiluonto verkkomedioissa. *Lähikuva* 1–2, 61–82.
- Kabisch, Nadja, Salman Qureshi & Dagmar Haase. 2015. "Human-Environment Interactions in Urban Green Spaces: A Systematic Review of Contemporary Issues and Prospects for Future Research." *Environmental Impact Assessment Review* 50, 25–34.
- Kanninen, Jaana & Sanni Seppo toim. 2022. *Huuto kaupunkiluonnon puolesta*. Tampere: Vastapaino.
- Kauppinen, Juha. 2019. *Monimuotoisuus*. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Siltala.
- Kight, Caitlin R. & John P. Swaddle. 2011. "How and Why Environmental Noise Impacts Animals: An Integrative, Mechanistic Review." *Ecology Letters* 14:10, 1052–1061.
- Kummala, Petteri. 2016. *Tämä ei ole luontoa! Hybridi, ympäristön luovuus ja urbaani monimuotoisuus: Kaupunkiluonnon esteettiset ulottuvuudet Helsingin keskustan kaupunkitilassa*. Väitöskirja. Helsingin yliopisto, humanistinen tiedekunta, filosofian, historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-951-51-2474-6>
- Kytö, Meri. 2013. *Kotiin kuuluvaa: yksityisen ja yhteisen kaupunkiympäristön risteymät*. Väitöskirja. Itä-Suomen yliopisto. Dissertations in Education, Humanities and Theology 45. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-61-1140-7>
- Kytö, Meri. 2019. "Urban Progress as Noise: A Commentary." *International Journal for History, Culture and Modernity* 7:1, 486–491.
- Lee, Andrew C. K. & Ravi Maheswaran. 2011. "The Health Benefits of Urban Green Spaces: A Review of the Evidence." *Journal of Public Health* 33:2, 212–222.
- Levenhagen, Mitchell J., Zachary D. Miller, Alissa R. Petrelli, Lauren A. Ferguson, Yau-Huo (Jimmy) Shr, Dylan G. E. Gomes, Brendan D. Taffy ym. 2020. "Ecosystem Services Enhanced Through Soundscape Management Link People and Wildlife." *People and Nature* 3, 176–189.
- Liikonen, Larri. 2013. *Johdatus ympäristömeluun: Meluntorjunnan perusteet: Meluselvitykset ja niiden teettäminen sekä laatu: Pohjois-Savon ELY*

- Alueidenkäytön koulutuspäivä 4.12.2013.* https://www.elykeskus.fi/documents/10191/2073102/Liikonen_Johdatus_ymp%C3%A4rist%C3%B6meluun.pdf (Luettu 31.1.2023.)
- Liordos, Vasilios, Jukka Jokimäki, Marja-Liisa Kaisanlahti-Jokimäki, Evangelos Valsamidis & Vasileios J. Kontsiotis. 2021a. "Patch, Matrix and Disturbance Variables Negatively Influence Bird Community Structure in Small-Sized Managed Green Spaces Located in Urban Core Areas." *Science of the Total Environment* 801, 149617.
- Liordos, Vasilios, Jukka Jokimäki, Marja-Liisa Kaisanlahti-Jokimäki, Evangelos Valsamidis & Vasileios J. Kontsiotis. 2021b. "Niche Analysis and Conservation of Bird Species Using Urban Core Areas." *Sustainability* 13:11, 6327.
- Litola, Katriina. 2018. *Arvot ja tieto kaupunkiluonnon määrittelyssä: Tapaustutkimuksena kaupunkikehitys Oulun Hietasaaressa*. Pro gradu -tutkielma, Oulun yliopisto, Maantieteen laitos.
- Longcore, Travis & Catherine Rich. 2004. "Ecological Light Pollution." *Frontiers in Ecology and the Environment* 2:4, 191–198.
- Louekari, Lauri. 2006. *Metsän arkkitehtuuri*. Teknillinen tiedekunta, Arkkitehtuurin osasto, Oulun yliopiston julkaisu A 38.
- Lowenhaupt Tsing, Anna 2015/2020. *Lopun aikojen sieni: Elämää kapitalismin raunioissa*. [The Mushroom at the End of the World: On the Possibility of Life in Capitalist Ruins]. Kääntänyt Anna Tuomikoski. Helsinki: Tutkijaliitto.
- Luonnontila. 2023. *Kulttuuripalvelut*. <https://www.luonnontila.fi/ekosysteemi-palvelut/ekosysteemi-palvelut/kulttuuripalvelut/> (Luettu 7.2.2023.)
- Lyytimäki, Jari. 2013. "Nature's Nocturnal Services: Light Pollution as a Non-Recognised Challenge for Ecosystem Services Research and Management." *Ecosystems Services* 3, 44–48.
- Lähde, Elisa. 2020. *Mission Blue-Green: The Significance of Co-Creation to Promote Multifunctional Green Infrastructure within Sustainable Landscape and Urban Planning and Design in Finland*. Väitöskirja. Aalto-yliopisto, Arkkitehtuurin laitos.
- Lähdesmäki, Tuuli. 2016. "Kaupunkien elämyksellinen kehittäminen ja imago-työ." Teoksessa *Elämykset kulttuurina ja kulttuuri elämyksinä: Kulttuurintutkimuksen näkökulmia elämystalouteen*, toim. Sanna Karkulehto, Tuuli Lähdesmäki & Juhanna Venäläinen. Nykykulttuurin tutkimuskeskuksen julkaisu 120. Jyväskylän yliopisto, 85–109.
- Margaryan, Lusine, Soléne Prince, Dimitri Ioannides & Michael Röslmaier. 2018. "Dancing with Cranes: A Humanist Perspective on Cultural Ecosystem Services of Wetlands." *Tourism Geographies* 24: 4–5, 501–522.
- Marr, Natalie. 2021. "Contact Zones: The Galloway Forest Dark Sky Park as Creative Milieu." Teoksessa *Rethinking Darkness: Cultures, Histories, Practices*, toim. Nick Dunn & Tim Edensor. New York: Routledge.

- McMahon, Taegan A., Jason R. Rohr & Ximena E. Bernal. 2017. "Light and Noise Pollution Interact to Disrupt Interspecific Interactions." *Ecology* 98, 1290–1299.
- Millennium Ecosystem Assessment. 2005. *Millennium Ecosystem Assessment: Ecosystems and Human Well-being: Synthesis*. Washington DC: Island Press.
- Morrison, C. A., A. Auniņš, Z. Benkő, L. Brotons, T. Chodkiewicz, P. Chylarecki, V. Escandell ym. 2021. "Bird Population Declines and Species Turnover Are Changing the Acoustic Properties of Spring Soundscapes." *Nature Communications* 12:1, 1–12.
- Muradian, Roldan & Laura Rival. 2012. "Between Markets and Hierarchies: The Challenge of Governing Ecosystem Services." *Ecosystem Services* 1:1, 93–100.
- Mäntymaa, Erkki, Liisa Tyrväinen, Artti Juutinen & Mikko Kurttila. 2021. "Importance of Forest Landscape Quality for Companies Operating in Nature Tourism Areas." *Land Use Policy* 107, 104095.
- Newport, Jenny, David J. Shorthouse & Adrian D. Manning. 2014. "The Effects of Light and Noise from Urban Development on Biodiversity: Implications for Protected Areas in Australia." *Ecological Management & Restoration* 15:3, 204–214.
- Nielsen, B. Anders, Matilda van den Bosch, Sreetheran Maruthaveeran & Cecil Konijnendijk van den Bosch. 2014. "Species Richness in Urban Parks and its Drivers: A Review of Empirical Evidence." *Urban Ecosystems* 17:1, 305–327.
- Nikunen, Heli, Hille Koskela & Tülay Schakir. 2013. *Valot, varjot, vaarat: tutkimus valaistuksen merkityksestä turvallisuuteen puisto- ja ulkoilualueilla*. Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisuja 13.
- Nyman, Kaj. 2004. "Arkkitehtuuri ruumiillisuutena ja representaationa." Teoksessa *Paikan heijastuksia: Ihmisen ympäristösuhteen tutkimus ja representaation käsite*, toim. Raine Mäntysalo. Jyväskylä: Atena Kustannus, 127–140.
- Opetushallitus 2022. *Ekosysteemipalvelut*. <https://www.oph.fi/fi/oppimateriaali/luovasti-luonnonvaroista/suomen-luonnonvarat/ekosysteemipalvelut> (Luettu 31.3.2023.)
- Pallasmaa, Juhani. 2014. "Space, Place and Atmosphere: Peripheral Perception in Existential Experience." Teoksessa *Architectural Atmospheres: On the Experience and Politics of Architecture*, toim. Christian Borch. Basel: Birkhäuser, 19–41.
- Parris, Kirsten M., Marco Amati, Sarah A. Bekessy, Danielle Dagenais, Ole Fryd, Amy K. Hahs, Dominique Hes ym. 2018. "The Seven Lamps of Planning for Biodiversity in the City." *Cities* 83, 44–53.
- Parris, Kirsten M., Meah Velik-Lord & Joanne M. A. North. 2009. "Frogs Call at a Higher Pitch in Traffic Noise." *Ecology and Society* 14:1, 25.
- Pawson, Steve M. & M. K.-F. Bader. 2014. "LED Lighting Increases the Ecological Impact of Light Pollution Irrespective of Color Temperature." *Ecological Applications* 24, 1561–1568.

- Pejchar, Liba, Yann Clough, Johan Ekroos, Kimberly A. Nicholas, Ola Olsson, Dafne Ram, Matthias Tschumi ym. 2018. "Net Effects of Birds in Agroecosystems." *BioScience* 68:11, 896–904.
- Peltomaa, Juha, Antti Rehunen, Anna Strandell, Leena Kopperoinen, Ville Helminen & Maija Tiitu. 2022. "Millainen on tulevaisuuden ilmastokestävä kaupunki?" *Alue ja ympäristö* 50:2, 193–198. <https://doi.org/10.30663/ay.11690>
- Pilgrim, Sarah E., Leanne C. Cullen, David J. Smith & Jules Pretty. 2008. "Ecological Knowledge is Lost in Wealthier Communities and Countries." *Environ. Sci. Technol.* 42:4, 1004–1009. <https://doi.org/10.1021/eso70837v>
- Porsanger, Jelena & Pirjo K. Virtanen. 2019. "Introduction: A Holistic Approach to Indigenous Peoples' Rights to Cultural Heritage." *AlterNative: An International Journal of Indigenous Peoples* 15:4, 289–299. <https://doi.org/10.1177/1177180119890133>
- Poutanen, Virpi & Helena Tormilainen. 2003. *Metsän hiljainen humina: Äänimaiseman luokittelu vapaa-ajan luonnonympäristössä*. Rovaniemen ammattikorkeakoulun julkaisusarja B.
- Puhakka, Riikka. 2021. "University Students' Participation in Outdoor Recreation and the Perceived Well-being Effects of Nature." *Journal of Outdoor Recreation and Tourism* 36, 100425.
- Raap, Thomas, Giulia Casasole, Rianne Pinxten & Marcel Eens. 2016. "Early Life Exposure to Artificial Light at Night Affects the Physiological Condition: An Experimental Study on the Ecophysiology of Free-Living Nestling Songbirds." *Environmental Pollution* 218, 909–914.
- Raap, Thomas, Jiachen Sun, Rianne Pinxten & Marcel Eens. 2017. "Disruptive Effects of Light Pollution on Sleep in Free-Living Birds: Season and/or Light Intensity-Dependent?" *Behavioural Processes* 144, 13–19.
- Radle, Autumn Lyn. 2007. "The Effect of Noise on Wildlife: A Literature Review." *World Forum for Acoustic Ecology Online Reader*, 1–16.
- Rainer, Thomas & Claudia West. 2015. *Panting in a Post-Wild World*. Portland: Timper Press.
- Randler, Christoph, Piotr Tryjanowski, Jukka Jokimäki, Marja-Liisa Kaisanlahti-Jokimäki & Naomi Staller. 2020. "SARS-CoV2 (COVID-19) Pandemic Lockdown Influences Nature-Based Recreational Activity: The Case of Birders." *International Journal of Environmental Research and Public Health* 17:19, 7310.
- Rannanpää, Sari, Janne Antikainen, Rasmus Aro, Jaakko Huttunen, Sebastian Hovi, Kati Pitkänen, Anna Strandell ym. 2022. *Monipaikkaisuus: nykytila, tulevaisuus ja kestävyys*. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2022:9. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-150-6>. (Luettu 7.2.2023.)
- Roy, Sudipto, Jason Byrne & Catherine Pickering. 2012. "A Systematic Quantitative Review of Urban Tree Benefits, Costs, and Assessment Methods Across Cities in Different Climatic Zones." *Urban Forestry and Urban Greening* 11:4, 351–363.

- Ruckelshaus, Mary H., Stephen T. Jackson, Harold A. Mooney, Katharine L. Jacobs, Karim-Aly S. Kassam, Mary T. K. Arroyo, Andrés Báldi ym. 2020. "The IPBES Global Assessment: Pathways to Action." *Trends in Ecology & Evolution* 35:5, 407–414.
- Sanders, Dirk, Enric Frago, Rachel Kehoe, Christophe Patterson & Kevin J. Gaston. 2021. "A Meta-Analysis of Biological Impacts of Artificial Light at Night." *Nature Ecology & Evolution* 5:1, 74–81.
- Schafer, R. Murray 1977. *The Tuning of the World*. New York: Alfred Knopf.
- Schroeder, Julia, Shinichi Nakagawa, Ian R. Cleasby & Terry Burke. 2012. "Passerine Birds Breeding Under Chronic Noise Experience Reduced Fitness." *PLOS One* 7, e39200.
- Schroer, Sara Asu. 2021. "Jakob von Uexküll: The Concept of *Umwelt* and its Potentials for an Anthropology Beyond the Human." *Ethnos* 86:1, 132–152. <https://doi.org/10.1080/00141844.2019.1606841>
- Shannon, Graeme, Megan F. McKenna, Lisa M. Angeloni, Kevin R. Crooks, Kurt M. Fristrup, Emma Brown, Katy A. Warner ym. 2016. "A Synthesis of Two Decades of Research Documenting the Effects of Noise on Wildlife." *Biological Reviews of the Cambridge Philosophical Society* 91:4, 982–1005.
- Sieghardt, Monika, Erich Mursch-Radlgruber, Elena Paoletti, Els Couenberg, Alexandros Dimitrakopoulos, Francisco Rego, Athanassios Hatzistathis ym. 2005. "The Abiotic Urban Environment: Impact of Urban Growing Conditions on Urban Vegetation." Teoksessa *Urban Forests and Trees*, toim. Cecil C. Konijnendijk, Kjell Nilsson, Thomas B. Randrup & Jasper Schipperijn. Heidelberg: Springer, 281–323.
- Siivonen, Katriina. 2017. "Kulttuurin kestävyyttä." Teoksessa *Kaikki vapaudesta*, toim. Kari Enqvist, Ilari Hetemäki & Teija Tiilikainen. Helsinki: Gaudeamus, 275–287.
- Siivonen, Katriina. 2020. *Mahdollisuudet kokonaisestäviin kulttuurisiin muutoksiin: Koronapandemian hyvät ja huonot seuraukset lyhyellä ja pitkällä aikavälillä*. Eduskunnan tulevaisuusvaliokunnan julkaisu 1/2020, 153–160. https://www.eduskunta.fi/FI/naineduskuntatoimii/julkaisut/Documents/tuvj_1+2020.pdf (Luettu 1.5.2023.)
- Sironen, Esa. [1993] 1995. "Laajavuoren maisemaa lukiessa." Teoksessa *Ryhtilästä Ramonin kentälle: Jyväskylän liikuntamaisemaa ennen ja nyt*, toim. Esa Sironen. Jyväskylä-sarja 3. Jyväskylä: Atena Kustannus, 149–174.
- Sumartojo, Shanti & Sarah Pink. 2020. *Atmospheres and the Experiential World: Theory and Methods*. Lontoo: Routledge.
- Swaddle, John P., Clinton D. Francis, Jesse R. Barber, Caren B. Cooper, Christopher C. M. Kyba, Davide M. Dominoni, Graeme Shannon ym. 2015. "A Framework to Assess Evolutionary Responses to Anthropogenic Light and Sound." *Trends in Ecology & Evolution* 30:9, 550–560.

- Teff-Seker, Yael, Terhi Rasilo, Jan Dick, David Goldsborough & Daniel E. Orenstein. 2022. "What Does Nature Feel Like? Using Embodied Walking Interviews to Discover Cultural Ecosystem Services." *Ecosystem Services* 55, 101425.
- THL (Terveyden ja hyvinvoinnin laitos). 2022a. "Hyvinvointi." <https://thl.fi/fi/web/hyvinvointi-ja-terveyserot/eriarvoisuus/hyvinvointi> (Luettu 16.6.2023.)
- THL 2022b. "Melu." <https://thl.fi/fi/web/ymparistoterveys/melu> (Luettu 31.3.2023.)
- Thomson, Giles & Peter Newman. 2021. "Green Infrastructure and Biophilic Urbanism as Tools for Integrating Resource Efficient and Ecological Cities." *Urban Planning* 6:1, 75–88.
- Tieteen termipankki 2022a. Nimitys: "Antroposeeni." <https://tieteentermipankki.fi/wiki/Nimitys:antroposeeni> (Luettu 6.2.2022.)
- Tieteen termipankki 2022b. Biologia: "Ekosysteemi." <https://tieteentermipankki.fi/wiki/Biologia:ekosysteemi> (Luettu 31.3.2022.)
- Toivanen, Tero Tapio & Mikko Pelttari. 2017. "Tämä ihmisen maailma? Planeetan hätätila, antroposeenikertomuksen kritiikki ja antroposeenin vaihtoehtoinen historia." *Tiede & edistys* 42:1, 6–35.
- Tyrväinen, Liisa, Ann Ojala, Kalevi Korpela, Timo Lanki, Yuko Tsunetsugu & Takahide Kagawa. 2014. "The Influence of Urban Green Environments on Stress Relief Measures: A Field Experiment." *Journal of Environmental Psychology* 38, 1–9.
- Tyrväinen, Liisa, Harri Silvennoinen, Kalevi Korpela & Matti Ylén. 2007. "Luonnon merkitys kaupunkilaisille ja vaikutus psyykkiseen hyvinvointiin." Teoksessa *Luontomatkat, metsät ja hyvinvointi*, toim. Liisa Tyrväinen & Seija Tuulentie. Metlan työraportteja / Working Papers of the Finnish Forest Research Institute 52, 57–77.
- von Uexküll, Jakob. [1934] 2010. *A Foray into the Worlds of Animals and Humans. [Streifzüge durch die Umwelten von Tieren und Menschen]*. Kääntänyt Joseph D. O'Neil. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Uimonen, Heikki. 2020. "Kertojien kaupungit: Aistielämäkerrallinen kävely ympäristön ja muistamisen tutkimusmenetelmänä." *Alue ja ympäristö* 49:1, 19–35.
- Valentine, Gill. 1989. "The Geography of Women's Fear." *Area* 21, 385–390.
- Valtioneuvoston päätös (993/1992). *Valtioneuvoston päätös melutason ohje-arvoista*. <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/1992/19920993> (Luettu 6.2.2023.)
- Valtonen, Anu & Soile Veijola. 2011. "Sleep in Tourism." *Annals of Tourism Research* 38:1, 175–192.
- Van Dooren, Thom, Eben Kirksey & Ursula Münster. 2016. "Multispecies Studies: Cultivating Arts of Attentiveness." *Environmental Humanities* 8:1, 1–23. <https://doi.org/10.1215/22011919-3527695>

- Veijola, Soile & Kati Kyyrö toim. 2020. *Kestävän matkailun monitieteiset mittarit kulttuuriympäristöissä*. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2020:26.
- Viherympäristöliitto. 2017. *Dynaaminen kasvillisuussuunnittelu: Käsitteiden arviointi*. https://www.vyl.fi/site/assets/files/1550/dynaaminen_kasvillisuussuunnittelu_web.pdf (Luettu 7.2.2023.)
- Veijola, Soile. 2014. "Towards Silent Communities." Teoksessa *Tourism and Its Untidy Guests: Alternative Ontologies for Future Hospitalities*, toim. Soile Veijola, Jennie Germann Molz, Olli Pyyhtinen, Emily Höckert & Alexander Grit. Lontoo: Palgrave, 68–95.
- Venäläinen, Juhana. 2020. "Aural Commons without an Aural Community? On the Difficulties of Living Together in a City with Sound." *Ethnologia Fennica* 47:1, 57–80.
- Ware, Heidi E., Christopher J. W. McClure, Jay D. Carlisle & Jesse R. Barber. 2015. "A Phantom Road Experiment Reveals Traffic Noise is an Invisible Source of Habitat Degradation." *Proceedings of the National Academy of Sciences USA* 112, 12105–12109.
- Whitehouse, Andrew John. 2018. "Senses of Being: The Atmospheres of Listening to Birds in Britain, Australia and New Zealand." Teoksessa *Exploring Atmospheres Ethnographically*, toim. Sara Asu Schroer & Susanne B. Schmitt. New York: Routledge, 61–75.
- Willems, Joshua S., Jennifer N. Phillips & Clinton D. Francis. 2022. "Artificial Light at Night and Anthropogenic Noise Alter the Foraging Activity and Structure of Vertebrate Communities." *Science of the Total Environment* 805, 150223.
- Wilson, Ashley A., Mark A. Ditmer, Jesse R. Barber, Neil H. Carter, Eliot T. Miller, Luke P. Tyrrell & Clinton D. Francis. 2021. "Artificial Night Light and Anthropogenic Noise Interact to Influence Bird Abundance over a Continental Scale." *Global Change Biology* 27, 3987–4004.
- Wilson, Erica & Donna E. Little. 2008. "The Solo Female Travel Experience: Exploring the 'Geography of Women's Fear'." *Current Issues in Tourism* 11:2, 167–186. <https://doi.org/10.2167/cit342.0>
- Wratten, Stephen D., Mark Gillespie, Axel Decourtye, Eric Mader & Nicolas Desneux. 2012. "Pollinator Habitat Enhancement: Benefits to Other Ecosystem Services." *Agriculture, Ecosystems & Environment* 159, 112–122.
- WSP Finland Oy. 2018. *Vantaan luontohyödyt*. <https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Yleiskaava2020-Luontohyodyt-2018.pdf> (Luettu 7.2.2023.)
- Ympäristöministeriö. 2022. *Kansalliset kaupunkipuistot turvaavat kaupungin luonto- ja maisema-arvoja*. <https://ym.fi/kansalliset-kaupunkipuistot> (Luettu 7.2.2023.)

Monilajiseen hyvinvointiin uudistavalla suunnittelulla*

Elisa Lähde

Järjestin keväällä 2022 Aalto yliopiston maisema-arkkitehtuurin opiskelijoille matkailuteemaisen kurssin, jonka kohdealueena toimi Lapissa sijaitseva Pyhä-Luoston matkailukeskus. Opiskelijoiden tehtävänä oli tarkastella matkailutoimialan suhdetta paikalliseen maisemaan ja etenkin sen ajallisiin prosesseihin, tunnistaa kohteen kehitystarpeita ja vastata niihin uusilla suunnitteluratkaisuilla. Poimin kiinnostavien opiskelijatöiden joukosta kolme mielestäni hyvin onnistunutta työtä, joista voisi olla laajemminkin iloa matkailun vastuullisessa suunnittelussa.

Näen suunnittelun ammattilaisena, tutkijana ja opettajana, että kestävä suunnittelun käytännöt ovat nykyiselläänkin mahdollistaneet erilaisten päästöjen vähentämisen monilla osa-alueilla. Tulevaisuudessa voitaisiin kuitenkin kurottaa vieläkin pidemmälle ja pyrkiä kohti myönteisiä ”nettohyötyjä” niin ravinteiden, veden- ja hiilenkierron kuin luonnon monimuotoisuudenkin osalta. Tarkoitin nettohyödyillä esimerkiksi hankkeiden myönteisiä vaikutuksia paikallisten asukkaiden tai muun lajiston elämänlaatuun, liikkumismahdollisuuksiin ja elinympäristöön. Olen itse systeemiajattelun ystävä – sen mukaisesti ihmistoiminnot eli erilaiset sosiaaliset ja tekniset järjestelmät tulisi tunnistaa vahvasti osaksi luontoa ja ekologiisiin järjestelmiin liittyvinä, ei niistä erillisinä kokonaisuuksina.

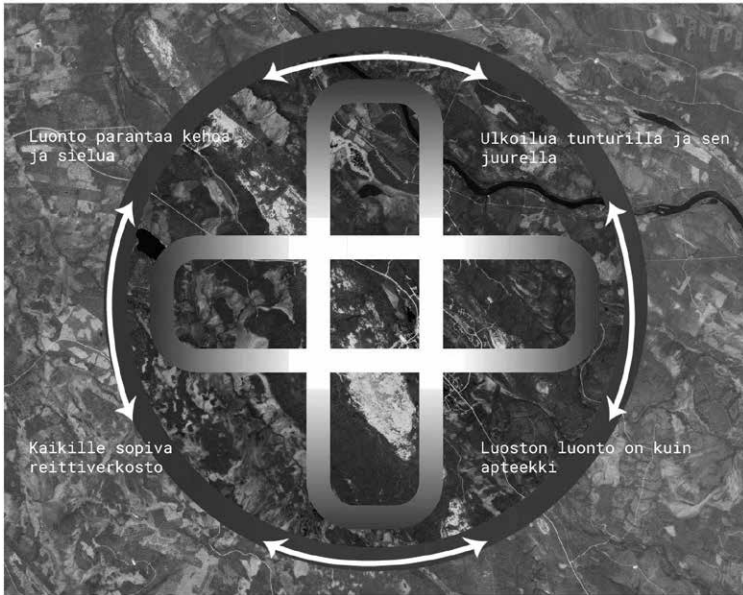
Luostolla kohtaavat hyvinvoiva matkailija ja hyvinvoiva luonto

Maija Pakarinen ja Anna Pursiainen lähtivät omassa suunnittelutyössään kehittämään Luoston kyläalueesta entistä vahvemmin Lapin luonnosta ja luontoa kunnioittavasta elämäntyylistä ammentavaa hyvänolon ja rauhoittumisen paikkaa. Kohdealueen maisema- ja systeemianalyysin pohjalta he tunnistivat, että alueen reittiverkoston laajentamisella ja reittien palvelurakenteen kehittämisellä voitaisiin tukea sekä Luoston matkailua, että paikallista luontoa. Erityisesti helppokulkuisten reittien lisääminen nähtiin tarpeelliseksi väestön ikääntymisen vuoksi.

Pakarisen ja Pursiaisen työn lähtökohtana on tieto siitä, että luonnonläheisyys tukee ihmistä monin tavoin fysiologisesti, psyykkisesti, henkisesti ja sosiaalisesti. Luonnossa oleskelu auttaa elpymään eli toipumaan stressistä ja parantaa keskittymiskykyä. Luostolla hyvinvointipotentiaali on suuri, sillä luonnontilainen metsä elvyttää tutkitusti tehokkaammin ja aiheuttaa voimakkaampia tunteita kuin puisto. Lisäksi puhdas ilma, hiljaisuus ja pienikin vesiaihe kuten puro, lähde tai lampi lisäävät huomattavasti hyvinvointia tukevaa kokemusta paikasta, kuten Marko Leppänen ja Adela Pajunen ovat todenneet kirjassaan *Terveysmetsä* (2017). Kehityssuunnitelman konseptiksi eli suunnittelua ohjaavaksi lähtökohdaksi muodostuvatkin Luostolla toisensa kohtaavat terve ihminen ja terve luonto. Paikan erityiseksi vahvuudeksi tunnistettiin myös vanha kulttuurihistoriallinen rakennuskanta ja alueen pienuus.

Suunnitelmassa on esitetty kolmitasoinen reittiverkosto. Esteetön Lippo-reitistö painottaa helppoa saavutettavuutta, runsasta levähdyspaikkojen määrää, hyvää valaistusta ja aktiivista kunnossapitoa. Se muodostaa Luostolle sosiaalisen hyvinvoinnin piirin. Väärtti-verkosto on puolestaan henkisen hyvinvoinnin reittiverkosto, joka soveltuu perheille tai heikompikuntoisille. Myös näillä reiteillä levähdyspaikkoihin on kiinnitetty huomiota, mutta niiden välimatkat ovat pidemmät. Väärtti-reittien varrella pääsee näkemään Luoston nähtävyydet ja luonnon kauneuden hyvin monipuolisesti.

Reittiverkoston kolmas vaihtoehto on fyysisen hyvinvoinnin verkosto Siutti, joka vaatii kulkijaltaan jo hyvää kuntoa ja vähän sinnikkyyttä. Reitit vievät kauemmas kylältä erämaamaisiin tunnelmiin.



Kuva 11. Luostolla toisensa kohtaavat terve ihminen ja terve luonto. Tähän ajatukseen nojaava reittiverkosto pohjautuu Luoston alueen monimuotoisuudelle sekä ottaa kantaa siihen, millainen mahdollisimman paljon terveysvaikutuksia antava ympäristö eli ”luonnon apteekki” on. Lähde: Pakarinen ja Pursiainen 2022.

Huolellisesti suunniteltu reittiverkosto säästää maisemaa kulumiselta lisäten samalla kohteiden saavutettavuutta. Reittisuunnitelman yhteydessä luotu maisemanhoitosuunnitelma ja sen näkyväksi tekeminen mahdollistavat alueen luonnonarvojen vaalimisen ja pitkäjänteisen kehittämisen, matkailijoiden luontotietoisuuden lisäämisen sekä luonnon arvostuksen parantumisen.

Tavoitteeksi monimuotoiset ja -toiminnalliset rinnealueet

Opiskelijat Anniina Pöllänen ja Katariina Väättänen tunnistivat analyysissään-Pyhä-Luoston alueella kohtaavat erilaiset arvot ja intressit, jotka ovat paikoin ristiriidassa keskenään. Alueella on poikkeuksellisen hieno luonto ja virkistysmahdollisuudet. Samaan aikaan sen ekosysteemit kuten suot ja tunturien rinteet ovat kuitenkin hyvin herkkiä kulumiselle ja muille vahingollisille muutoksille.

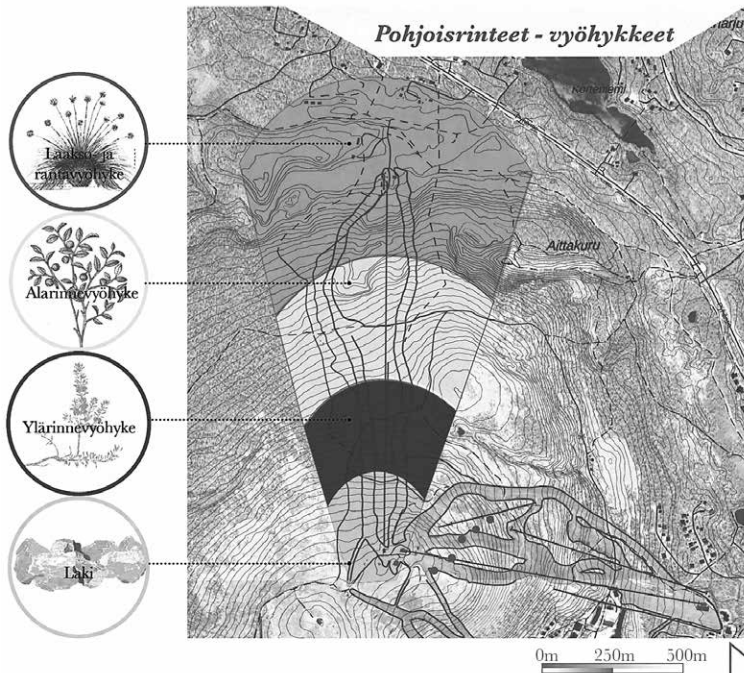
Lapin matkailukeskuksissa laskettelurinteet on tyypillisesti rakennettu palvelemaan vain laskettelijoita talvisesongin ajan. Muina vuodenaikoina rinteiden käyttö on vähäistä ja kasvillisuus lajistetaan yksipuolista nurmea tai niittyä. Laskettelurinteiden kaltaisten rakennettujen viheralueiden merkitys alueesta syntyvän mielikuvan kannalta onkin saattanut jäädä huomioimatta keskuksia kehitettäessä. Lumettomina vuodenaikoina talvisen satumaan alta paljastuu karuja maisemia, joissa ekosysteemit ovat vaurioituneet ja eroosio voimakasta. Ilmastonmuutoksen myötä lumeton kausi pidentyy, jolloin ympärivuotisten käyttömahdollisuuksien kehittäminen on osa muutokseen sopeutumista. Tämä korostaa viheralueiden kehittämisen tarvetta.

Opiskelijoiden visiona oli uudenlainen elämyksellinen ja sopeutumiskykyinen eli resilientti matkailuympäristö, joka muodostuisi luonnonarvoiltaan monimuotoisista ja aktiviteeteiltaan monitoiminnallisista laskettelurinteistä. He näkivät nykyaikaisen maisemasuunnittelun osana mielikuvien ja elämysten rakentamista, jonka voi ymmärtää markkinointina, mutta myös matkailijoiden luontosuhteen vahvistamisen mahdollistajana.

Pölläsen ja Väättäsen kehittämissuunnitelmassa ehdotetaan esimerkiksi alueelle tyypillisten luonnonkasvien runsasta istuttamista Pyhän pohjoisrinteille, minkä kautta voidaan luoda uusia elinympäristöjä, vakiinnuttaa ja sitoa rinteiden maaperää tehokkaasti sekä suojata rinteitä niille tyypillisiltä hulevesi- ja eroosio-ongelmilta. Pohjoisrinteet näkyvät Pyhällä kauas Pyhjärven suuntaan, missä sijaitsee paljon myös retkeilyreittejä ja matkailutoimintoja.

Sen vuoksi on tärkeää, että rinteet sulautuvat ympäröiviin alueisiin eivätkä näy merkittävästi kaukomaisemassa. Tämän mahdollistaa luonnonkasvien käytön lisäksi rinteiden polveileva reunavyöhyke.

Rinteeseen sijoitetut toiminnot, kuten yhdistetty frisbeegolfrata ja luontopolku, tarjoaisivat Pölläsen ja Väätäsen mukaan kosketuksen alueen alkuperäiseen kasvillisuuteen ja ekosysteemeihin aivan matkailukeskuksen tuntumassa. Rinnealueen kumpuilevassa muotoilussa voidaan yhdistää lasketteluun ja kasvillisuuden vaatimukset niin, että ylärinteeseen ja lakialueelle luodaan luontaisesti lumen-
viipymäalueina toimivia paksulumisia painanteita. Painanteisiin



Kuva 12. Pyhän pohjoisten rinnealueiden ideasuunnitelma. Rinteet on jaettu vyöhykkeiksi, joiden avulla voidaan tunnistaa tunturin vaihtelevissa olosuhteissa toimivat ratkaisut. Lähde: Pöllänen ja Väätänen 2022.

istutetaan lumenviipymää suosivaa kasvillisuutta, joka on alueella uhanalainen luontotyyppi. Painanteiden yhteyteen rakennetaan myös hulevesiuomia ja -painanteita, jotta ne toimivat veden valuma- ja imeytysalueina. Tuulen kuljettaman lumen keräys rinteiden poikki kulkevilla aidoilla ja lampaiden laidunnus kesäaikaan vahvistavat sekä paikallista ekologiaa että matkailijan kokemia elämyksiä ja mahdollistavat myös luontotiedon jakamisen ja ympäristökasvatuksen.

Lisää suoluontoa ihmisille ja muille lajeille

Kolmannessa Pyhä-Luostoa koskevassa suunnitelmassa Pia Laulumaa ja Emmiina Taivassalo korostivat *korjaavan matkailunkehittämisen* mahdollisuuksia. Työssään opiskelijat analysoivat mahdollisuuksia soiden ennallistamiseen Pyhä-Luoston matkailualueella ja tunnistivat sekä toimenpiteiden vaatimia resursseja että niiden tuottamia hyötyjä. Heidän mukaansa suoalueen ennallistamisen myötä suon vesitalous ja alueelle luontainen mosaiikkimainen maisemakuva palautuvat, ja näin matkailijan kokemista näkymistä tulee entistä avoimempia, laajempia ja vaikuttavampia. Samalla luontaisen kaltaisesti toimiva suoekosysteemi ylläpitää runsaampaa lajistoa ja muuttaa suon hiilinieluksi. Matkailulle syntyy uusia mahdollisuuksia erityisesti profiloitumisen, luontokasvatuksen ja tutkimusyhteistyön osalta.

Kuva 13 (seuraava aukeama). Monimuotoinen suoluonto. Ennallistamisen myötä suoluonto monimuotoistuu. Huolellisella kulunohjauksella varmistetaan, että soilla liikkuminen ei vahingoita herkkää luontoa, mutta samalla suoluonto on helposti havaittavissa ja aistittavissa lähietäisyydeltä. Lähde: Laulumaa ja Taivassalo 2022.

Ennallistettu suo

Tupasvilla '*Eriophorum vaginatum*'. Tupasvilla saattaa vallata suon ennallistamisen jälkeen lähes kokonaan ennen muiden lajien ilmaantumista



Hyvin vettä johtava turvekerros (Akrotelma)

Raate '*Menyanthes trifoliata*'



Sarat ja etenkin tupasvilla valtaavat kenttäkerroksen

Haihtuminen on vähäisempää puuston määrän laskiessa



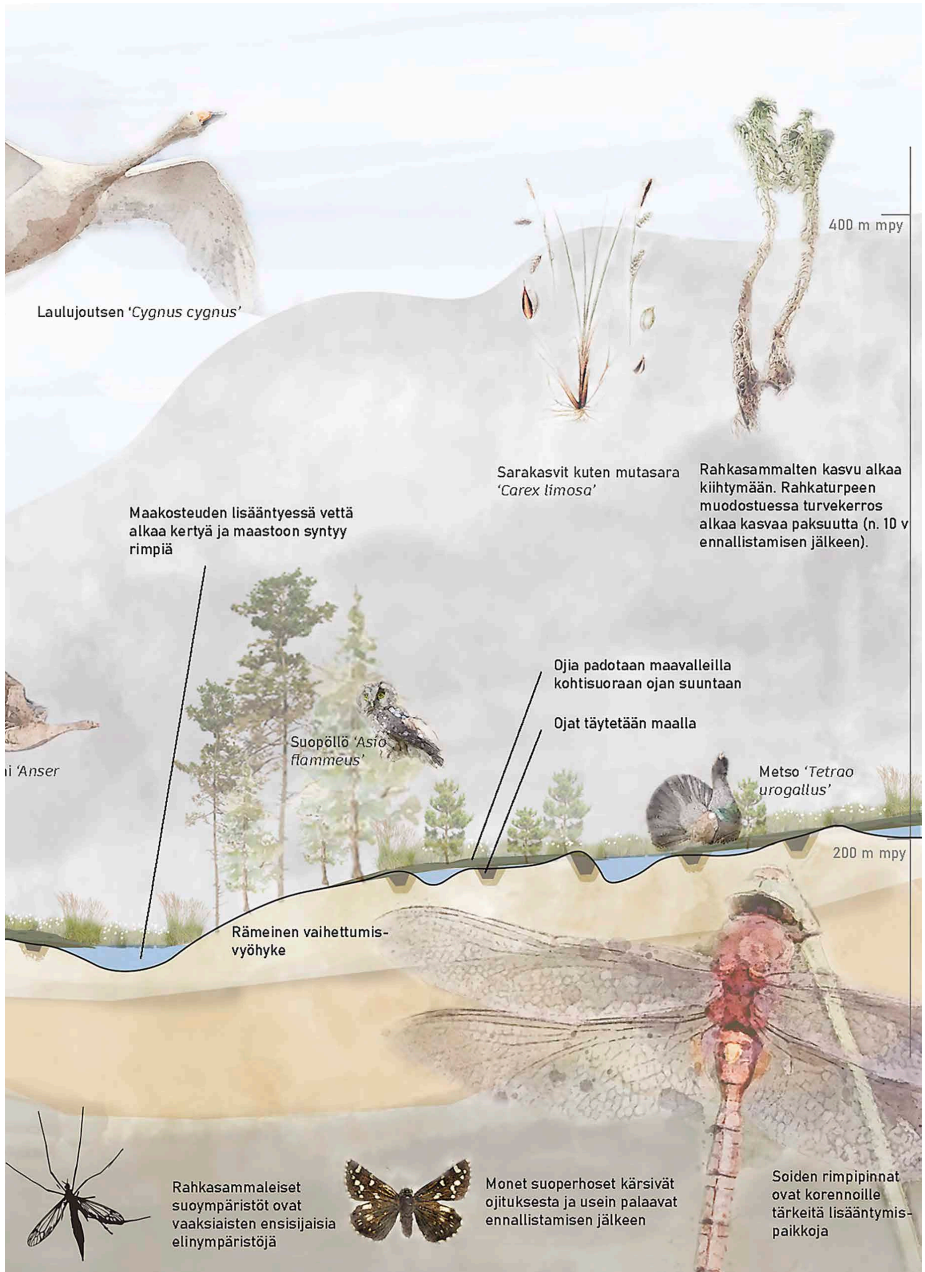
Metsähanh *fabalis*'

Vesipääsky '*Phalaropus lobatus*'

Heikosti vettä johtava turvekerros (Katotelma)

Kivennäismaa

Vettä suotautuu vertikaalisesti kivennäismaan ja turvekerroksen välillä. Turvekerros johtaa vettä horisontaalisesti. Vettä kertyy painanteisiin mm. tihkupintoina. Ennallistetun suon akrotelma muuttuu paksummaksi.



Laulujoutsen '*Cygnus cygnus*'

400 m mpy

Sarakasvit kuten mutasara '*Carex limosa*'

Rahkasammalten kasvu alkaa kiihtymään. Rahkaturpeen muodostuessa turvekerros alkaa kasvaa paksuutta (n. 10 v ennallistamisen jälkeen).

Maakosteuden lisääntyessä vettä alkaa kertyä ja maastoon syntyy rimpä

ii Anser

Suopöllö '*Asio flammeus*'

Ojia padotaan maavalleilla kohtisuoraan ojan suuntaan

Ojat täytetään maalla

Metso '*Tetrao urogallus*'

200 m mpy

Rämeinen vaihtumisvyöhyke

Rahkasammalleiset suoympäristöt ovat vaaksiaisten ensisijaisia elinympäristöjä



Monet suoperhoset kärsivät ojituksesta ja usein palaavat ennallistamisen jälkeen

Soiden rimpipinnat ovat korennoille tärkeitä lisääntymispaikkoja

Työn keskeinen havainto on, että ennallistamalla suoalueita ja hoitamalla puustoa jatkuvan kasvatuksen menetelmillä alueen luontoarvoja voidaan vahvistaa merkittävästi. Toimivampi ekosysteemi pystyy paremmin palautumaan ihmisten aiheuttamasta käyttöpaineesta ja sopeutumaan ilmastonmuutoksen aiheuttamiin muutoksiin, mikä on tulevaisuudessa yhä tärkeämpää. Samalla laajempi matkailun käyttöalue mahdollistaa kävijöille rauhallisemman ja aidomman luontoelämyksen ja tarjoaa työtä paikallisille kestävässä maisemanhoidon tehtävissä.

Työssä korostetaan, että ennallistamistoimenpiteiden osalta on tärkeää huomata, että ne vaativat aikaa, eikä niitä voi toteuttaa kerralla. Syynä tähän on se, että soiden ennallistamisessa on eri vaiheita eikä yhden alueen kaikkia soita tule ennallistaa samaan aikaan. Vaiheistuksella huolehditaan muun muassa siitä, että vesistöihin kohdistu suhteettoman suuria päästöjä kerralla, ja että ympäröivä luonto pystyy mukautumaan muutokseen.

Laulumaa ja Taivassalo tunnistavat työssään, että metsänhoidollisia toimenpiteitä tulee tehdä harkiten ja että siirtyminen jatkuvaan metsänhoitoon voidaan tehdä asteittain. Sitoutumisen lisäksi tarvitaan myös tarkempaa tietoa eri suotyypeistä. Vastineeksi kestäväällä tavalla hoidettu metsä ja suoympäristö tarjoavat kaikille runsaasti erilaisia ekosysteemipalveluja, joista matkailu on vain yksi esimerkki.

Luontosuhde suunnittelutyön keskiössä

Koen opetustyössäni antoisaksi ohjata tulevaisuuden suunnittelijoita ja laajentaa samalla maisema-analyysin ja suunnittelun mahdollisuuksia yhdessä heidän kanssaan. Kaikki kolme maisema-arkkitehtuurin opiskelijoiden parityönä tekemää maankäytön kehittämissuunnitelmaa ovat esimerkkejä siitä, miten on mahdollista luoda omavaraisia ja myönteisiä vaikutuksia tuottavia rakenteita ja järjestelmiä *uudistavan suunnittelun* avulla. Työt korostavat

ihmisen ja luonnon välistä kytköstä ja vuorovaikutussuhteita monessa eri mittakaavassa kyseenalaistaen samalla vallitsevaa hierarkista luontosuhdetta, jossa ihminen asettuu luonnon yläpuolelle.

Puheenvuorossani esittelemäni suunnitelmat näyttävät suuntaa tavoille, joilla voimme luoda matkailijoille lomailuympäristöjä, jotka eivät ole ainoastaan kestävästi rakennettuja, vaan tuottavat lisäksi ymmärrystä keskinäisestä yhteenkuuluvuudesta ihmisten, muunlajisten toimijoiden ja muun luonnon kesken. Samalla ne tarjoavat mahdollisuuksia inhimillisen ja planetaarisen hyvinvoinnin lisäämiseen.

Kirjallisuus

- Laulumaa, Pia & Emmiina Taivassalo. 2022. ”Lisää luontoa ennallistamalla.” Landscape Ecology in Planning -kurssi, Arkkitehtuurin laitos, Aalto-yliopisto.
- Leppänen, Marko & Adela Pajunen 2017. *Terveysmetsä, tunnista ja koe elvyttävä luonto*. Helsinki: Gummerus.
- Pakarinen, Maija & Anna Pursiainen. 2022. ”Terve Luosto.” Landscape Ecology in Planning -kurssi, Arkkitehtuurin laitos, Aalto-yliopisto.
- Pöllänen, Anniina & Katariina Väättänen. 2022. ”Monimuotoiset ja monitoiminnalliset laskettelurinteet Pyhätunturille.” Landscape Ecology in Planning -kurssi, Arkkitehtuurin laitos, Aalto-yliopisto.



III

Osallistuminen

5 Vastuullinen vuorovaikutteisuus matkailukohteiden maankäytön suunnittelussa

Jonne Hytönen

📄 <https://orcid.org/0000-0001-5315-6365>

Outi Kulusjärvi

📄 <https://orcid.org/0000-0002-2855-9725>

Matkailukohteiden maankäytön suunnittelu luo edellytykset ja reunaehdot matkailun kehittämiseksi ja matkailuinvestoinneille. Erilaisten yhteiskunnallisten tavoitteiden yhteensovittamisen helpottamiseksi suunnittelun on oltava vuorovaikutteista. Matkailukohteen sidosryhmi- en osallistaminen kohteen kehittämiseen ei kuitenkaan ole mutkatonta.

Matkailusuunnittelu on sidoksissa talouden kasvun ja aluekehittä- misen päämääriin. Matkailukohteeseen nähdään usein yksikkönä, jonka kas- vua ja valittua kehittämisen suuntaa sidosryhmien tulisi tukea yksissä tuumin. Vaikka kasvun tavoittelun ohella suunnittelulla tulisi pyrkiä ta- kaamaan myös kohteen kehittämisen kestävyys, ottaa kunta suunnitte- lussa useimmiten elinkeinon edistäjän roolin sääntelijän roolin sijaan.

Suunnittelun vuorovaikutteisuus nähdään usein neuvottelun ja yh- teisymmärryksen rakentamisen välineenä sekä suunnitteluteoreetti- sessä tutkimuksessa että matkailukohteiden kestävä kehittäminen tutkimuksessa. Matkailutoimijoiden konfliktiton rinnakkaiselo on nähty merkinä kestävästä matkailusuunnittelusta.

Maankäytön suunnittelun vuorovaikutteisuutta ei kuitenkaan tuli- si nähdä kapeasti keinona etsiä hyväksyntää uusille matkailun kaava- hankkeille ja kasvuun keskittyvälle matkailukohteen kehittämiseksi. Erilaiset intressit eivät ole aina yhteensovitettavissa. Punnitessaan erilaisia ulospääsyreittejä ristiriitaisista tilanteista vastuullisen suun- nittelijan on arvioitava kehittämishankkeiden vaikutuksia suhteessa suunnittelulle asetettuihin kestävyystavoitteisiin.

Johdanto vastuulliseen vuorovaikutteisuuteen

Kunta osallistuu matkailukohteen suunnitteluun monin tavoin. Se voi olla mukana julkisten ja yksityisten toimijoiden yhteistyönä toteutettavassa matkailusuunnittelussa esimerkiksi osallistumalla matkailukohteen kehittämisstrategian laadintaan, rahoittamalla kohteen matkailumarkkinointia, kehittämällä matkailuinfrastruktuuria kuten reittiverkostoa tai tarjoamalla kulttuuripalveluita osana matkailukohteen palvelutarjontaa. Motiivina ovat matkailun tuomat hyödyt kunnan taloudelle ja paikallisille ihmisille (Satokangas 2017, 109). Toisin sanoen matkailu luo kuntiin elinvoimaa tuodesaan työtä ja tuloja paikallisille asukkaille ja houkutellessaan uusia asukkaita töihin matkailuelinkeinon pariin.

Edellä mainittujen lisäksi keskeinen tapa, jolla kunta osallistuu matkailukohteen suunnitteluun, on maankäytön suunnittelu. Maankäytön suunnittelulla ohjataan, mihin maata kunnan alueella käytetään. Kun maanomistaja tai yrittäjä haluaa toteuttaa jonkin hankkeen matkailukohteessa, tarvitaan usein maankäytön suunnittelua. Käytännössä suunnittelun tehtävänä voi olla esimerkiksi jonkin hotelli-investoinnin istuttaminen ympäristöön.

Kunnan maankäytön suunnittelun välineitä ovat esimerkiksi maankäytön liittyvät ohjelmat ja strategiat, yleis- ja asemakaava, maapolitiikka sekä rakennusjärjestys (Ympäristöministeriö 2022).

Maankäytön suunnittelussa työtehtävät liittyvät esimerkiksi kaavojen laatimiseen, rakennusvalvontaan ja erilaisten kunnan maankäytön strategioiden laatimiseen. Kunnan oman kaavoitushenkilöstön lisäksi konsultit osallistuvat matkailukeskusten käytännön toteutukseen kunnan toimeksiannosta.

Kunnalla on maankäytön suunnittelussa erityinen lainmukainen rooli, joka ei rajoitu vain matkailuelinkeinon tai maanomistajan intressien edistämiseen. Ohjatessaan maa-alueiden käyttöä sen on pyrittävä sovittamaan alueellaan yhteen erilaisia yhteiskunnallisia tavoitteita. Matkailukohteissa tällaisia ovat muun muassa

matkailuelinkeinon päämäärät, paikallisyhteisöjen elämänlaatu ja luonnonympäristön hyvinvointi. Maankäytön suunnittelu piirtää siis reunaehdot matkailun kehittämiseksi ja matkailuinvestoinneille.

Kuntien viranhaltijoille, luottamushenkilöille ja siten välillisesti esimerkiksi kuntien toimeksiannosta toimiville suunnittelukonsul-teille onkin delegoitu merkittävästi maankäyttöön liittyvää valtaa. Kunnan maa-alueiden käyttöä suunnittelevat henkilöt toimivat työ-tehtävässään kaksoisroolissa: he tasapainottelevat osin vaihtoehtois-ten ja osin toisiinsa limittyvien *mahdollistavan* ja *rajoittavan* roolin välillä (esim. Hytönen 2019; Nykänen 2020). Mahdollistava rooli tarkoittaa käytännössä esimerkiksi matkailuelinkeinon toiminta-mahdollisuuksien edistämistä matkailukohteessa määrittämällä tietyt kunnan alueet tarkoitetuiksi palvelutoimintaa tai asuinraken-tamista varten. Rajoittava rooli voi puolestaan tarkoittaa vaikkapa sitä, että maankäytön suunnittelulla ohjataan matkailuelinkeinon toimintamahdollisuuksia esimerkiksi määrittelemällä rakennetta-van hotellin enimmäiskoko tai estämällä hotellin laajennus luon-nonympäristön tai arvokkaan kulttuuriympäristön säilyttämiseksi.

Tasapainotellessaan mahdollistavan ja rajoittavan roolin välil-lä maankäytön suunnittelija on tärkeässä asemassa vaikuttamassa siihen, miten matkailua kehitetään kunnassa ja millaisia myönteisi-ä ja kielteisiä vaikutuksia matkailuelinkeinolla on. Liiketoimintaa kaavoituksen keinoin puitteistavat kunnat päättäjineen kantavat siis merkittävän vastuun maankäytöstä ja sen seurauksista.

Suunnittelua ohjaavat periaatteet ovat jo pitkään muuttuneet markkinamyönteisemmiksi ja kuntien kilpailukykyä painottavik-si. Valtion keskushallinnon valtaa on vähennetty ja kuntien valtaa lisätty. (Hytönen & Ahlqvist 2019.) Kunnissa tehtävää suunnittelua ohjaavat silti useat lait, jotka vaativat muidenkin kuin elinkeinoja koskevien päämäärien huomioimista maankäytöstä päätettäessä. Valtiotasolla lainsäätäjä on tiivistänyt maankäytön suunnittelua oh-jaavan Maankäyttö- ja rakennuslain tavoitepykäliin ymmärryksensä siitä, millaisia periaatteita kunnan on suunnittelussa huomioitava. Ne sisältävät erilaisia lyhyen ja pitkän aikavälin tavoitteita muun

muassa kestävyteen, demokraattisuuteen ja elinkeinojen edellytyksiin liittyen. Lain mukaan myös ympäristövaikutukset tulisi ottaa huomioon.

Lisäksi paikalliset yhteisöt, kuten naapurit, muut yrittäjät ja kuntalaiset on ainakin teoriassa osallistettava kuntasuunnitteluun (ks. myös luku 7 maankäytön suunnittelusta tässä kirjassa). Myös perustuslaissa mainitaan oikeus vaikuttaa omaa elinympäristöä koskevaan päätöksentekoon. Kunnan asukkaiden oikeus vaikuttaa heidän elinympäristössään tapahtuvaan muutokseen edellyttää *suunnittelun vuorovaikutteisuutta*. Tästä vuorovaikutteisuudesta säädetään myös laissa:

”Kaavoitusmenettely tulee järjestää ja suunnittelun lähtökohdista, tavoitteista ja mahdollisista vaihtoehdoista kaavaa valmisteltaessa tiedotetaan niin, että alueen maanomistajilla ja niillä, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaisilla ja yhteisöillä, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään (osallinen), on mahdollisuus osallistua kaavan valmisteluun, arvioida kaavoituksen vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiasta” (Maankäyttö- ja rakennuslaki 132/1999, 62 §).

Suunnittelun tulee olla paitsi vuorovaikutteista, myös vastuullista. Voidaan ajatella, että maankäytön suunnittelijoiden tasapainoilu kaksoisroolissaan määrittää keskeisesti sitä, miten vastuullisesti matkailua suunnitellaan. Tekstissämme vastuullisuus ei viittaa yksinomaan luotettavuuden tai läpinäkyvyyden kaltaisiin tekijöihin, joita vastuullisuuden määritelmään arkikielessä usein liitetään. *Vastuullisella matkailukohteen maankäytön suunnittelulla* viittaamme siihen, missä määrin maankäytön suunnittelulla pyritään ja pystytään ohjaamaan matkailuelinkeinoa niin, että se edistää kestävää kehitystä kunnassa. Yleisesti ottaen *vastuullinen matkailu* on tämän hetken toimintaa, joka vie kohti pidemmän aikavälin tavoitetta eli kestävä matkailua (Veijola, Ilola & Edelheim 2013). Vastuullisen matkailun professorina toimineen Harold Goodwinin (2011) tunnetun määritelmän mukaan vastuullinen matkailu tukee

paikallisten asukkaiden hyvinvointia ja elämänlaatua tarjoten samalla matkailijoille hyvän paikan vierailuun. Kuten Goodwin (2016, 1–2) kuvaa, vastuullisessa matkailukehittämisessä pyritään siis otamaan huomioon elinkeinon sosiaaliset, kulttuuriset ja ympäristölliset vaikutukset päämääränä minimoida kielteiset vaikutukset ja maksimoida myönteiset. Vastuullisen matkailun onnistumisen edellytyksenä on nähty olevan myös matkailun eri sidosryhmien vuorovaikutus ja osallisuus (García-Rosell 2017, 232). Sidosryhmiä ovat esimerkiksi kunnan viranhaltijat, matkailuyrittäjät sekä paikalliset asukkaat.

Vastuullinen matkailu on käsitteenä verrattain selkeästi määriteltävissä, mutta se, miten vastuullista matkailua käytännössä toteutetaan ja suunnitellaan, ei ole selvää. Käytännön suunnittelija joutuu pohtimaan, voidaanko paikallisten asukkaiden ja matkailijoiden tarpeet aina sovittaa yhteen. Entä jos paikallisten hyvinvoinnin tukeminen hankaloittaa matkailijoiden vierailua kohteessa? Matkailukohteiden kehittämissuunnitelmia laadittaessa törmätään usein eriäviin mielipiteisiin, jotka voivat pohjata erilaisiin arvoihin ja intresseihin. Eri sidosryhmillä voi olla varsin poikkeavia näkemyksiä kohteen toivotusta kehittämissuunnasta.

Yhteensovittavana voi olla esimerkiksi eriäviä näkemyksiä kohteessa tarjottavista matkailun kärkituotteista, toivottavimmista asiakasryhmistä, reitistöjen kehittämisestä, maisemansuojelusta, kulttuuriympäristön vaalimisesta tai luonnonympäristön käytöstä. Näkemyserojen takia esimerkiksi matkailuyrittäjät eivät ehdoitta tue toistensa investointihankkeita. Myös paikalliset asukkaat voivat vastustaa matkailurakentamista, vaikka elinkeino voisikin tarjota työtä ja toimeentuloa itselle tai läheisille. Usein näkemyserojen tulkintaan johtuvan yrittäjien kilpailullisista suhteista tai paikallisyhteisön kateudesta (Kulusjärvi 2017). Matkailukohteen sidosryhmien osallistaminen ja sitouttaminen matkailukohteen kehittämiseen ei siis useinkaan ole mutkatonta.

Esitämme luvussamme, että kunnan maankäytön suunnittelija on oivassa asemassa sen kehittämisessä, miten matkailuelinkeinoa

voidaan toteuttaa vastuullisella tavalla kunnassa. Keskityimme pohdintaan, mitkä ovat kuntatason julkisen suunnittelun mahdollisuudet etsiä ratkaisuja ja toimivia käytänteitä eri intressien yhteensovittamisen kiperimpiin haasteisiin sekä löytää kunnan tekemän suunnittelun kautta keinoja matkailun kehittämiseen kestäväällä tavalla. Paneudumme etenkin vuorovaikutteisuuden sekä sen tarjoamien mahdollisuuksien ja rajoitteiden merkityksiin kestävyiden kannalta. Hyödynnämme suunnitteluteoreettista ja matkailumaantieteen teoreettista käsitteistöä, ja tarkastelemme matkailusuunnittelua etenkin pienissä kunnissa. Avaamme, mitä pyrkimys kestävyteen edellyttäisi kunnalta, jossa tehdään matkailuun liittyvää maankäytön suunnittelua.

Kunnan tai kunnan maankäytön suunnittelijan roolia matkailun vastuullisuudessa ei ole tähän mennessä korostettu, vaan usein on ajateltu, että yritykset ja matkailijat ovat pääasiassa vastuussa matkailun vastuullisuuden edistämisestä (esim. Saarinen 2021, 11). Kuntien viranhaltijoihin, mukaan lukien käytännön suunnittelijoihin, kohdistuu erilaisia kunnan sisäisiä ja ulkoisia paineita (Hytönen, Kotavaara & Ahlqvist 2018) ja jopa painostusta (Lindqvist 2021, 22–25), mutta siitä huolimatta kunnalla ja viranhaltijoilla on liikumavaraa suunnittelutyössään. Mahdollisuuksia toimia vastuullisesti kestävyttä edistäen on joko enemmän tai vähemmän, mutta aina kuitenkin jonkin verran. Suunnittelija voi ratkaisujensa perusteluissa painottaa haluamiaan asioita ympäristöön, elinkeinojen edistämiseen tai ympäröivien yhteisöjen huomioimiseen liittyen.

Kasvu matkailukohteiden suunnittelun tavoitteena

Matkailun merkitys aluetaloudelle on suuri usein juuri sellaisissa kunnissa, joissa on rajalliset edellytykset verotulojen ja työpaikkojen luomiseen muilla elinkeinoilla. Kunnilla riittääkin motiiveja monipuolistaa elinkeinorakennetta ja houkuttaa palvelualan työpaikkoja luovaa yritystoimintaa monella seudulla, jotka muutoin

olisivat alkutuotantovaltaisia (Williams & Shaw 1998). Monipuolinen elinkeinorakenne voi myös tasapainottaa kunnan väestön ikä- ja sukupuolirakennetta (Kunnas ym. 2022; ks. myös esim. Kari-Björbacka 2017).

Käytännössä kohteita voidaan kehittää houkutteleviksi uusille yrityksille edistämällä niiden tunnettuutta keskusvetoisen kehittämisen kautta, lisäämällä majoituskapasiteettia kasvaville matkailijamäärille ja ohjaamalla matkailuelinkeinon kannalta relevantteja investointeja tiettyihin sijainteihin, millä pyritään hallitsemaan matkailun kasvua. Kansallisella tasolla kasvutavoitteet on kirjattu Suomen matkailustrategiaan (Työ- ja elinkeinoministeriö [TEM] 2019), joka ohjaa kohteiden kehittämistä myös alue- ja paikallistasoilla. Matkailukohde nähdään strategiassa usein yksikkönä, jonka kasvun ja kehittämisen ääreen matkailutoimijoiden tulisi kokoon-tua yksissä tuumin. Matkailutoimijoiden kuten matkailuyrittäjien ja muiden sidosryhmien yhteistyön ja osallistumisen merkitystä korostetaan: kohteen kasvun päämäärään ja valittuihin kehittämisen keinoihin tulisi sitoutua laajasti (Kulusjärvi 2019, 15).

Oletuksenomaista suhtautumista kasvun välttämättömyyteen on jouduttu kyseenalaistamaan kohteissa, joissa joko paikalliset tai matkailijat ovat kokeneet matkailijoiden suuren määrän kielteisenä ja joissa voidaan puhua ainakin ajoittain *liikamatkailusta*. Liikamatkailun on määritelty tarkoittavan tilannetta, jossa matkailu heikentää merkittävästi paikallisten elämänlaatua ja/tai matkailijoiden kokemusta matkakohteesta (Maailman Matkailujärjestö/World Tourism Organization [UNWTO] 2018; ks. myös johdantoluku tässä kirjassa). Vaikka ilmiö on tutumpi suurissa kaupungeissa, on liikamatkailua nähty olevan esimerkiksi myös Suomenlinnassa ja Rovaniemellä (Kyyrö 2019, 5; Pietilä 2019). Viime vuosina tietoisuus matkailun kestävyysaasteista on matkailukehittämisen ja -politiikan piirissä kasvanut laajemminkin, ja matkailun kasvun tavoittelun ohella suunnittelulla on pyritty usein takaamaan myös kohteen kehittämisen kestävyys (TEM 2019; Veijola & Kyyrö 2020; Business Finland 2022).

Matkailupolitiikassa uudenlaisiin kestävyyttä koskeviin vaatimuksiin on pyritty reagoimaan vastuullisen matkailun kehittämistyöllä. Vastuullisia matkailutuotteita ja -palveluita kehitetään useilla matkailualueilla ja niiden yrityksissä koordinoitusti valtakunnallisen Business Finlandin hallinnoiman *Sustainable Travel Finland* -ohjelman (STF) alla (Business Finland 2021). Kyseinen toiminta voidaan nähdä esimerkkinä yrityksestä edistää matkailukehityksen kestävyyttä julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyöllä. STF-ohjelmassa kansainvälisen matkailun kasvu nähdään toivottavana, mutta samalla kiinnitetään huomiota kestävyysnäkökulmiin. Tällaisessa työssä vastuullisen matkailun kehittäminen nähdäänkin etenkin yhtenä keinona edistää kansainvälisen matkailun kasvua Suomessa. Matkailun kasvupyrkimysten epätoivottuja seurauksia pyritään siis hillitsemään kyseenalaistamatta kuitenkaan itse kasvun välttämättömyyttä.

Matkailukohteiden maankäytön suunnittelun mahdollistava rooli tarkoittaa edellytysten luomista kohteiden kasvulle. Kaavoituksen elinkeinopoliittinen tehtävä korostuu luonnollisesti silloin, kun jokin elinkeinopoliittisesti tärkeä matkailuinvestointi on merkittävän suuri suhteessa kunnan kokoon. Kun kunta toimii korostetusti kasvun mahdollistajana – hankefasilitoijana – voidaan puhua eräänlaisesta kasvukoneesta, jossa maankäytön suunnittelu valjastetaan kunnan viranhaltijajohdon tai luottamushenkilöjohdon ohjauksessa paikallistaloudellisten tavoitteiden saavuttamiseen (Molotch 1976). Kaavoituksen tehtäväksi hahmottuu tällöin nimenomaan elinvoiman edistäminen, ja huomio kiinnittyy fasilitaattorin eli mahdollistajan eikä niinkään regulaattorin eli sääntelijän tehtävään. Myös kriittisen matkailumaantieteen tutkijat ovat havainneet kunnan otettavan useimmiten elinkeinon edistäjän roolin matkailukohteiden suunnittelussa (Dredge & Jamal 2013; Hall 1999).

Tilanteen voi ajatella olevan jossain määrin toinen suurissa kaupungeissa, joissa maankäytön suunnittelun perimmäinen tarkoitus ei liity ainakaan yhtä kapeasti vain elinkeinojen kasvuedellytyksiin. Suurissa kaupungeissa suunnittelun tehtävänä voi pitää myös

varautumista kasvuun sen sijaan, että keskityttäisiin yksin kasvun proaktiiviseen luomiseen. Suunnittelutyön tehtäväkentästä vastaa suurissa kaupungeissa laaja joukko eri tehtäviin erikoistuneita maankäytön suunnittelijoita, joten myös suunnittelun tehtävänanto on väistämättä verrattain laaja-alaisempi; siihen ei kuulu välttämättä ainoastaan investointien houkuttelu kapeassa mielessä, vaan kaupunkiseudulle kohdistuvan moninaisen rakentamispaineen haluttuotto vähin erin.

Tyypillisesti maankäytön hankkeita mahdollistetaan yleispiirteisten suunnitelmien puitteissa. Silloin kun pienessä matkailuun painottuneessa kunnassa suunnittelun luonne on selkeän elinkeinovetoinen, suunnittelua tehdään kuitenkin varsin toisenlaisista lähtökohdista käsin. Yksittäisten investointihankkeiden mittakaava voi olla itse asiassa niin suuri, että hankkeen toteuttaminen ja yksityiskohtaisen suunnittelun tarve johtaa tarpeeseen tehdä myös yleispiirteistä maankäytön suunnittelua. Tällaisissa tapauksissa perinteinen ajatus niin sanotusta kaavahierarkiasta, jossa yleispiirteisten suunnitelmien ajatellaan ohjaavan yksityiskohtaisempaa suunnittelua, kääntyy pääläelleen.

Vaikka sama lainsäädäntö tavoitteineen ohjaa kuntia niiden koosta ja maantieteellisestä sijainnista riippumatta, on suunnittelun arkitodellisuus erilaista erilaisissa kunnissa (Hytönen, Kotavaara & Ahlqvist 2018; Rannila 2021). Lainsäädäntö on toisaalta joustava ja jättää kansainvälisesti vertailtuna kunnille runsaasti liikkumavaraa alueidensa maankäytössä. Pienen, työpaikoista ja yksittäisistä investoinneista erityisen riippuvaisen kunnan tosiasialliset edellytykset asettaa reunaehjoja esimerkiksi suurelle hotelli-investoinnille voivat olla varsin rajalliset. Usein toimitaan oman virkakoneiston sijaan suunnittelukonsulttien voimin, koska tarve maankäytön suunnittelun osaamiselle voi olla hyvin satunnaista eikä mahdollisuuksia pitää suunnittelijoita pienen kunnan palkkalistoilla ole. Maankäytön suunnitteluun saatetaan ryhtyä vasta, kun tarve maanomistajan tai jonkin ulkopuolisen toimijan tekemän hankealoitteen muodossa ilmenee.

Monet kunnat hyödyntävät toistuvasti samoja kokeneita ulkopuolisia osajia, ja konsulttien tekemä työ voi olla parhaimmillaan pitkäjänteistä. Näissäkin tapauksissa resurseilleen rajallisen kunnan on vaikea olettaa hankkivan omistukseensa maata kestävästä (esimerkiksi henkilöautoriippuvuutta vähentävistä, luontoarvoiltaan sopivista ja olemassa olevaan yhdyskuntatekniikkaan kytkeytyvistä) sijainneista ennakoidakseen viisaasti liiketoiminnan kasvua. Mahdollisuudet hallita ja tarvittaessa myös hillitä investointien toteutumista ovat siksi oletettavasti heikkomat kuin vahvan virkakoneiston kaupungeissa. Samoista syistä – vaihtelevien suunnittelun resurssien takia – on perusteltua väittää, että myös suunnittelun vuorovaikutteisuuden ryhdytään eri puolilla maata hyvin vaihtelevista lähtökohdista käsin.

Vuorovaikutteisuus keinona etsiä hyväksyntää kasvutavoitteelle

Maankäytön suunnittelu on, kuten edellä totesimme, tasapainon hakemista kahden toisiinsa limittyvän roolin, hankkeiden mahdollistajan ja niiden sääntelijän, välillä (Hytönen 2019; Hytönen & Tupala 2022; Nykänen 2020). Tasapainottelutehtävässä onnistuakseen suunnittelijan voi ajatella etsivän hyväksyntää valinnoilleen.

Suunnitteluteoreettisen tutkimuksen valtavirrassa nimenomaan vuorovaikutteisuus on nähty kriittisen tärkeänä elementtinä, joka voi tarjota erilaisiin ristiriitoihin ratkaisuja ja siten vahvistaa osaltaan suunnittelun legitimitettä.

Suunnittelun legitimitetti on esimerkiksi yksittäisen suunnitteluratkaisun *hyväksyttävyyden* vahvistamista laajempi ilmaisu. Suunnittelun legitimitettä vahvistavia tekijöitä voi etsiä eri lähteistä. Vuorovaikutteisuuden ohella myös institutionaalisella kontekstilla – eli sillä, millaisissa oikeudellisissa ja hallinnollisissa puitteissa suunnittelija toimii – on merkitystä (Hytönen 2016; Zakhour & Metzger 2018). Tässä luvussa legitimitettiin ei viitata tarkkarajaisena juridisena terminä.

Pohjoismaissa maankäytön suunnitteluinstituution erityispiirteitä ovat vahva luottamus julkisiin toimijoihin sekä edustuksellisen demokratian mukaisesti toimiva paikallishallinto, jonka puitteissa suunnittelua tehdään. Tällaiset rakenteelliset, institutionaaliset puitteet ovat merkityksellisiä suunnittelun legitimiteteille. Suunnittelijalle onkin hyödyksi olla tietoinen niistä poliittisista ja hallinnollisista puitteista, joissa hän toimii ja joiden pohjalta hänen toimintansa legitimitettiin rakentuu (ks. myös Puustinen ym. 2017). Kunta ja sen demokraattisesti valitut päättäjät kantavat viime kädessä vastuun keskeisistä suunnittelua koskevista valinnoista riippumatta kunnan koosta ja kunkin suunnitteluprosessin luonteesta.

On olennaista ymmärtää, että suunnittelutoiminnan legitimitettiin rakentavat hallinnollisten ja oikeudellisten rakenteiden ohella myös tapauskohtaiset osallistamiskäytännöt, toisin sanoen suunnittelun vuorovaikutteisuus. Legitimitettiin vaikuttavat osaltaan erilaiset suunnitteluprosessin läpiviemiseen liittyvät, niin sanotut proseduraaliset tekijät (vuorovaikutuksen merkityksestä suunnittelussa eri vuosikymmeninä ja eri suunnitteluteorian suuntauksissa ks. Bäcklund & Mäntysalo 2010). Vuorovaikutteisuuden rooli voi olla pinnallisempi tai syvällisempi riippuen siitä, osallistuvatko erilaiset yhteisöt hankkeiden suunnitteluun niiden toteutumisen jouduttamiseksi vai syvällisemmin suunnittelun laadun parantamiseksi. Osa lainsäädännön kehittämisen parissa työskentelevistä on joka tapauksessa korostanut vuorovaikutteisuutta siksi, että sen on nähty vähentävän suunnitteluprosesseja hidastavia oikeudellisia valituksia ja ylipäätään hillitsevän maankäyttöä koskevien ristiriitojen kärjistymistä (Syrjänen 2005; Vatiolo 2000; vrt. Elling & Nielsen 2018; Hytönen 2019).

Tulkintamme on, että silloin kun suunnittelun legitimitettiin rakennetaan painokkaasti vuorovaikutteisuuden tukeutuen, vuorovaikutuksen yhdeksi tärkeäksi ideaksi hahmottuu neuvottelu tai pyrkimys konsensukseen (esim. Healey 1997; Innes & Booher 1999). Tällöin se, että kaavahankkeista ei tehdä oikeudellisia valituksia, koetaan merkiksi onnistuneesta vuorovaikutusprosessista. Kaavahanketta vastustavan toimijan tekemä oikeudellinen valitus

saatetaan sen sijaan kokea merkkinä epäonnistuneesta vuorovai-
kutuksesta suunnitteluprosessin aikana. Valitukset voivat tulla kal-
liiksi kunnalle ja hanketoimijalle, ja joskus estää koko hankkeen
toteutumisen.

Myös matkailukohteiden kestävästä kehittämisestä käsittelevässä
tutkimuksessa on korostettu paikallisten sidosryhmien yhteistoi-
mintaa matkailukohteen kehittämisessä. Tämä on nähty tärkeänä,
jotta mahdollisimman laaja joukko paikallisia voisi vaikuttaa mat-
kailukohteen kehittämistä koskevaan päätöksentekoon. Yhteistoi-
minnasta on puhuttu esimerkiksi osallisuuden, yhteistyön, verkos-
tojen sekä julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksien käsittein.
(Kulusjärvi 2019, 11–22.)

Kestävän matkailun tutkimuksessa paljon huomiota ovat saaneet
myös niin kutsutut *yhteisöperustaiset matkailukehittämisen mallit*
(*community-based tourism*). Niissä ajatuksena on, että matkailuyri-
tykset voivat edistää matkailun kestävyttä rakentamalla yhteyk-
siä paikallisyhteisöön ja varmistamalla näin heidän osallisuutensa
matkailukehityksessä (Scheyvens 1999). Nämä neuvottelut voivat
edistää myös ekologista kestävyttä, jos ympäristön suojelua puo-
lustavat ryhmät saavat äänensä kuuluviin. Yhteisöperustaisessa
matkailukehittämisessä julkisten toimijoiden puuttumista elinkei-
non toimintaan kestävyden edistämiseksi ei tarvittaisi (ks. Saari-
nen 2006, 1129–1131).

Matkailututkijat Tazim Jamal ja Donald Getz (1995) näkevät, että
vuorovaikutteisen ja yhteisöperustaisen matkailusuunnittelun avul-
la voidaan sekä ratkoa ongelmia että muodostaa yhteinen näkemys
matkailun tulevaisuudesta. Heidän mukaansa matkailukohteen eri
sidosryhmiä motivoisi yhteisen vision luomiseen se, että he havait-
sevat olevansa suuresti riippuvaisia toisistaan sekä ympäröivästä
luonnosta. Jamal ja Getz (1995) kuitenkin tuovat myös esiin, ettei
yhteistyö käytännössä ole mahdollista kaikkien kanssa eikä kaikissa
konteksteissa. Havainnon voi tulkita viittaavan niihin moninaisiin
näkökulmiin ja tahtoihin, joita matkailukohteen kehittämiseen
liittyy. Matkailun yhteiskuntatieteellisessä tutkimuksessa onkin ko-
rostettu, että yhteisöperustaiset lähestymistavat eivät takaa sitä, että

paikallisten äänet otettaisiin todella huomioon matkailua suunniteltaessa (ks. esim. Höckert 2018; Saarinen 2006).

Matkailun johtamisen ja markkinoinnin tutkija Narelle Beaumont ja matkailusuunnittelun ja hallinnan asiantuntija Dianne Dredge (2010) puolestaan korostavat, että kestävä matkailun suunnittelua on mahdollista edistää julkisen sektorin toiminnan kautta. Heidän mukaansa julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuudet voivat luoda kanavan, jonka kautta voidaan vahvistaa paikallista osallisuutta, jakaa tietoa, neuvotella sekä oppia uutta. *Kommunikatiivinen matkailusuunnittelu* on termi, jonka avulla voidaan kuvata yhteistoiminnallisen dialogin ylläpitoa moninaisten sidosryhmien välillä (Dredge & Jenkins 2007). Myös matkailun ja kansainvälisen kestävyuden tutkija Peter Burns (2004) korostaa kumppanuuksien roolia matkailun eri muotojen huomioimisessa matkailukohteen suunnittelussa. Näin esimerkiksi kansainvälisten hotellien tai keskusvaraamoiden tarpeet eivät korostu yli muiden. Burns (2004) mukaan matkailutoimijoiden konfliktiton rinnakkaiselo olisi merkki kestävästä matkailusuunnittelusta.

Yhteenvetäen voidaan todeta, että julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyönä toteutettavassa matkailusuunnittelussa pidetään usein tärkeänä eri sidosryhmien kommunikaation edistämistä itsessään – mutta ei niinkään julkisen toimijan eli kunnan päätösvallan ja sääntelyn vahvistamista (ks. Kulusjärvi 2019, 16). Dredge (2006a, 578) korostaa kuitenkin, ettei erilaisten intressien yhteensovittaminen ole aina mahdollista suunnittelun kommunikatiivisuudesta huolimatta. Hänen mukaansa matkailukohteet tulisi nähdä monimutkaisina ja dynaamisina kokonaisuuksina, joiden suunnittelu vaatii syvällistä sosiaalista ja kulttuurista ymmärrystä (Dredge 2006b, 279). Lisäksi Dredge (2006a, 556) muistuttaa, että matkailusuunnittelun ei tulisi nojata ainoastaan kommunikatiivisuuden ja yhteistoiminnan varaan, vaan julkishallinnon tulisi toiminnallaan vahvistaa ja taata erilaisia yleisiä etuja. Myös kriittisen matkailumaantieteen näkökulmat ovat korostaneet nimenomaan julkisen sektorin roolia kohteiden kestävyuden edistämässä (esim. Saarinen 2014; 2021).

Suunnittelun konsensuspyrkimys ei ole vain hyvä asia

Maankäytön suunnittelu on miellettäviissä erilaisten intressien kokonaisvaltaiseksi yhteensovittamiseksi, jolla mahdollistetaan konfliktien välttäminen. Näkemyksemme mukaan intressejä onkin syytä yrittää sovittaa yhteen, sillä maankäyttö vaikuttaa elinympäristöömme usein pysyvästi. Ei ole kuitenkaan ongelmatonta, jos matkailusuunnittelun vuorovaikutteisuus valjastetaan kovin kapeaa tarkoitusta varten, eli jotta eri sidosryhmät saataisiin sitoutettua matkailukohteen kehittämiseen. Tällöin etsitään hyväksyntää uusille matkailun kaavahankkeille ja kasvuun keskittyvälle matkailukohteen kehittämiselle.

Tulisiko vastuullisen matkailusuunnittelijan siis jakaa käsitys, jonka mukaan konflikti on merkki epäonnistuneesta vuorovai-
kutuksesta? Vai voiko konflikti ollakin merkki suunnittelun läh-
tökohtien epäoikeudenmukaisuudesta? Seuraavaksi pohdimme, miten etsiä vaihtoehtoja kasvun päämäärään nojaavalle suunnit-
telutyölle ja matkailukehittämiselle, ja pyrimme antamaan suunnit-
telijalle eväitä näiden kysymysten ratkaisemiseksi. Pohdimme myös kuntapäätäjien roolia matkailusuunnittelussa sekä erityisesti sitä poikkeuksellisen painavaa vastuuta, joka kunnille on annettu maankäytön suunnitteluun liittyvien erilaisten yhteiskunnallisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

Matkailun yhteiskuntatieteellisessä tutkimuksessa on tuotu esiin, ettei markkinoiden ehdoilla tehtävä matkailun kehittäminen auto-
maattisesti tue paikallisten hyvinvointia taloudellisia hyötyjä laa-
jemmassa mielessä. On esimerkiksi huomattu, ettei ole itsestään sel-
vää, että matkailukeskusten kasvu elävöittäisi keskusta ympäröiviä
alueita (Hakkarainen & Tuulentie 2008; Kulusjärvi 2016; Saarinen
2004). Matkailun tuomia muutoksia matkailukeskuksen kyliin ei
myöskään koeta aina myönteisinä. Vaikka matkailuelinkeino toi-
sikin työtä omalle perheelle, voi matkailurakentaminen samaan
aikaan tuhota asukkaille tärkeää luonnonympäristöä ja kylämaise-
maa (Kulusjärvi 2019).

Matkailuelinkeinon sisälläkin on erilaisia näkemyksiä siitä, mihin suuntaan kohdetta tulisi kehittää. Vaikka matkailukohteiden kasvua kannattaa usein suuri joukko paikallisia matkailutoimijoita, voimakkaan kasvun mahdollistavia valintoja myös vastustetaan. Jos matkailukeskuksen kehittäminen keskittyy matkailijamäärien voimakkaaseen kasvattamiseen lisärakentamisen kautta ei vaihtoehtoisille, luonnonympäristön säilyttämiseen tähtääville matkailun muodoille jää samassa määrin mahdollisuuksia. Matkailun erilaiset mahdolliset kehityspolut voivat olla osittain tai kokonaan toisensa poissulkevia. (Kulusjärvi 2017; 2019.)

Tilanteissa, joissa kasvuhakuista kehittämistä ja siihen liittyviä yksittäisiä kaavahankkeita ei tueta, tulkitaan eriävät mielipiteet usein perusteettomana vastustuksena tai oman edun tavoitteluna yhteisen edun sijaan (Kulusjärvi 2019). Pinnalle noussut konflikti eri toimijoiden välillä saatetaan nähdä osoituksena epäonnistuneesta vuorovaikutuksesta. Jos taas kaavahanketta pystytään edistämään ja luomaan näin edellytyksiä matkailun kasvulle, suunnittelun nähdään onnistuneen.

On huomattava, että kaikki intressit eivät ole välttämättä yhteensovittavissa. Suurimittakaavaisessa, majoituskapasiteettia voimakkaasti kasvattavassa matkailukohteessa voi olla vaikeaa tai mahdotonta toteuttaa matkailua tavalla, jossa luonnonympäristön ja luonnon monimuotoisuuden suojeleu on keskeisessä asemassa. Lisäksi kansainvälisen lentomatkailun kasvuun perustuva matkailuliiketoiminta on ilmastopäästöjensä takia käytännössä väistämättömästi kestävyysperiaatteiden vastaista. Näin ollen matkailusuunnittelussa olisi perusteltua etsiä keinoja suunnitella matkailukohteita tavalla, joka ei perustu matkailijamäärien kasvuun ja jatkuvaan lisärakentamiseen.

Esitämme, että matkailuun liittyvässä maankäytön suunnittelussa kapea käsitys vuorovaikutteisuudesta kehittämisen päämäärään sitouttamisena ja ristiriitojen ehkäisemisenä on ongelmallinen. Konsensuspyrkimystä on syytä tarkastella kriittisin silmin. Väitämme, että vuorovaikutteisen suunnittelun tehtävänä on tuoda

esiin ne moninaiset intressit, joita matkailukohteiden kehittämiseen kohdistuu. Onnistuessaan se tekee näkyväksi erilaiset arvot ja intohimot, joita matkailun kehittämiseen tietyllä alueella kohdistuu. Matkailusuunnittelun vuorovaikutteisuus on ymmärrettävä alustana matkailuhankkeiden kriittiselle moninäkökulmaiselle arvioinnille, jonka turvin suunnittelun kestävyyttä, legitimitettä ja laatua on mahdollista parantaa.

Vuorovaikutus kannattaakin mieltää erilaisten intressien välisen törmäyksen tai konfliktin *kartoituksena*, ei niinkään konfliktin *sovitteluna*. Ajatus myötäilee niin sanotun *agonistisen suunnittelun* ideaa: sovintopyrkimyksen sijaan tehdään näkyväksi ristiriitaiset ja luonteeltaan varsin moninaiset intressit (Mattila 2017). Tällä tavoin kertyvän tiedon ja ymmärryksen pohjalta myös vastuullisen suunnittelijan on itse mahdollista arvioida, onko hanke ylipäättään lainkaan toteuttavissa kestäväällä tavalla ja millä edellytyksillä. Agonistisessa suunnittelussa uudelleenarvioidaan rohkeammin suunnittelun perustavanlaatuisia lähtökohtia.

Kunnan tehtävänä on pyrkiä sovittamaan yhteen erilaisia intressejä riippumatta siitä, ovatko ne esimerkiksi mitattavissa rahallisesti. Demokraattisella mandaatilla toimivan suunnittelijan on kyettävä tasapainottelutehtävässään punnitsemaan myös vaikeasti kvantifioitavia intressejä ja arvoja esimerkiksi maisemaan, hyvinvointiin, sosiaalisiin näkökulmiin, kulttuuriperintöön ja ekologiseen kestävyteen liittyen.

Konfliktin syyt kiinnostavat vastuullista suunnittelijaa

Julkisella maankäytön suunnittelijalla – ja toki viime kädessä lainvalmistelijalla – on viimekätinen vastuu niin sanotun yleisen edun toteutumisesta.

Yleisen edun (*public interest, general interest* tai *common good*) käsitettä käyttämällä tuodaan esiin, että on olemassa sellainen tavoiteltava hyve, etu tai näkökulma, joka on yksityisiä erityisiä intressejä yleisempi,

julkisempi tai kollektiivisempi. Se, millaisen merkityksen yleinen etu kulloinkin saa, riippuu suunnittelukohteen tapauskohtaisista piirteisistä. (Ks. esim. Campbell & Marshall 2002; Hytönen 2019, 92; Puustinen, Mäntysalo & Jarenko 2017).

Näemme, että kuntien on oltava valmiita kantamaan vastuu, joka niille on annettu koko yhteiskunnan kehityksen kokonaisvaltaisesta kestävydestä. Kestävyden tavoittelu on yleisen edun mukaista. Kunnan ei voi arvioida toimivan vastuullisesti, mikäli se luopuu yleisen edun idean mukaisista kestävästä ja kansanvaltaisen suunnittelun pitkäjänteisistä ja kollektiivisista periaatteista paikallisen neuvottelun tuloksena olkoonkin, että jokin investointi voi tuoda kuntaan työpaikkoja tai verotuloja.

Kestävästä kehityksen mukaisessa aluekehityksessä ympäristön tila ei heikkene taloudellisen toimeliaisuuden kuten matkailun liiketoiminnan seurauksena: ilman ekologista kestävyttä myös aluekehitykseltä katoaa pohja (esim. Kunnas ym. 2022). Tällaisia niin sanottuja *vahvan kestävyden* periaatteita ei ole – toistaiseksi – kirjattu kaavoitusta koskevan lainsäädännön tavoitteiksi.

Heikkoa kestävyttä (weak sustainability) kuvaa tilanne, jossa (esimerkiksi matkailupalvelujen) tuotanto ekotehostuu, mutta samalla palveluja tuotetaan aiempaa niin paljon enemmän, että tuotannon edellyttämien energian ja luonnonvarojen yhteenlaskettu kokonaiskulutus lopulta kasvaa. Tarkemmin sanoen heikossa kestävyysajattelussa taloudellisesti tai sosiaalisesti kestävä toiminta voidaan mieltää kestäväksi myös silloin, kun sen kasvu johtaa viime kädessä ympäristön kannalta kestävämmään kehitykseen.

Vahvan kestävyden (strong sustainability) ideaa kuvastaa tilanne, jossa (esimerkiksi matkailupalvelujen) tuotannon edellyttämien energian ja luonnonvarojen kulutus tosiasiallisesti laskee ekotehostumisen myötä ilman, että tuotannon kasvu kumoaa ekotehostumisen tuottaman hyödyn. Kestävyysajattelussa ja erityisesti vahvassa kestävyysajattelussa taloudellisesti tai sosiaalisesti myönteinen kehitys ei siis yksin riitä, sillä kehityksen on oltava ennen kaikkea ekologisesti kestävä. (Vahvasta ja heikosta kestävydestä, ks. esim. Heikkurinen 2014; ks. myös Kortetmäki ym. 2021.)

Kuntien on kaikkesta huolimatta jo nyt edistettävä maankäytön kestävyyttä. Kuntapäätäjien vastuu ei siis rajoitu elinkeinoelämän edistämiseen, sillä heille on suomalaisessa alueiden suunnittelun kokonaisuudessa delegoitu merkittävästi yhteiskunnallista vastuuta ympäristökriisiin vastaamiseksi.

Kuntien painavaan vastuuseen nähden matkailun suunnittelulle tyypillinen markkinaehtoisuus ja kasvuhakuisuus on huomiota herättävää. Elinkeinopoliittisen toiminnan lähtökohtaisena pontimena on tyypillisesti investointien ja kehittämishankkeiden mahdollistaminen (Huovinen 2017). Maankäytön suunnittelijan rooli on monisyisempi, sillä hänen – tai oikeammin kunnan – on kyettävä edistämään laajaa valikoimaa erilaisia yhteiskunnallisia lainmuksaisia tavoitteita myös kestävyteen ja demokraattisuuteen liittyen.

Moninaisten arvojen edistämiseen suomalaista maankäytön suunnittelijaa ohjaa hänen koulutuksensa ja lainsäädäntö. Ristiriita on ilmeinen: tarve maankäytön suunnitteluun syntyy useimmiten matkailuelinkeinon kasvusta tai kasvupyrkimyksestä, mutta suunnittelu ei voi olla vain kasvun mahdollistamista edes matkailukeskuksissa. Suunnittelija toimii puun ja kuoren välissä tasapainoillen eri suunnista tulevien paineiden kanssa.

Pienissä kunnissa kunnan kokoon nähden suurten matkailuinvestointien suunnitteluprosesseissa kansanvaltaisuuden tähtääminen edellyttääkin suunnittelijalta nöyrän vuorovaikutteista otetta: tällöin vuorovaikutteisuuden ei odoteta johtavan koko yhteisön sitoutumiseen yhteisiin tavoitteisiin. Vuorovaikutteisen suunnittelun menetelmiä ei kannata mieltää takeeksi siitä, että hankkeet olisivat ympäristön kannalta kestäväällä pohjalla, tai että paikallisyhteisöt osoittaisivat hyväksyntänsä erilaisille matkailuhankkeille.

Aidosti vuorovaikutteisessa suunnitteluprosessissa hanketoimija ja erityisesti suunnittelijoille toimeksiannon antanut kunta joutuvatkin varautumaan siihen, että rahallisesti merkittävillä hankkeilla ei aina löydy vastuullisen toteuttamisen edellytyksiä. Matkailun kasvun oikeutus suunnittelun tavoitteena on tarvittaessa otettava kriittiseen tarkasteluun. Käsitys matkailukeskusten kasvusta itseltään selvänä merkinä onnistuneesta matkailun kehitystyöstä on

tarpeen haastaa. Hyvään vuorovaikutteiseen suunnitteluun voi siis katsoa kuuluvaksi sen, että myös hankkeen perustavimmat lähtökohdat on voitava kyseenalaistaa.

Vaikka yksittäiset matkailutuotteet tai -palvelut olisivatkin vastuullisen matkailun idean mukaisia pyrkiessään vähentämään kielteisiä vaikutuksia ympäristöönsä matkailukohteessa, on kohteen jatkuva laajeneminen ja tämän mahdollistama usein kansainvälisten matkailijamäärien kasvu haaste kestävyuden kannalta. Toimet matkailun kestävyuden edistämiseksi eivät ole riittäviä, mikäli ne samaan aikaan nojaavat matkailukeskusten majoituskapasiteetin sekä kansainvälisten matkailijamäärien kasvattamiseen lisääntyvän lentoliikenteen turvin. Kaikki taloudellinen toimeliaisuus, mukaan lukien matkailuliiketoiminta ja -investoinnit, kuormittavat ympäristöä enemmän tai vähemmän (Kunnas ym. 2022). Fossiilisiin polttoaineisiin perustuva matkustaminen ja rakentaminen aiheuttavat päästöjä, ja maankäytön muutokset edistävät luontokatoa (ks. esim. Hohti ym. 2022; Intergovernmental Science-Policy Platform for Biodiversity and Ecosystem Services [IPBES] & Intergovernmental Panel on Climate Change [IPCC] 2021).

Nopeasti kärjistyneen ympäristökriisin oloissa (katso myös johdantoluku, luku 3 ympäristönmuutoksesta, luku 4 kaupunkiluonnosta ja luku 7 muuttuvasta kaavoituslainsäädännöstä tässä kirjassa) on odotettavissa, että ympäristön tilaan liittyvät kansainväliset vaatimukset kiristyvät tulevaisuudessa myös matkailuliiketoiminnassa. Erilaisilla luonnonvaroja hyödyntävillä toimialoilla näin on jo käynyt, ja sääntely-ympäristön muutokset ovat vaikuttaneet investointeihin esimerkiksi turveteollisuudessa sekä Kuopion Finnpulp-sellutehdasta koskeneen hankealoitteen tapauksessa. Hanke jäi toteutumatta, sillä sen suunnittelussa ei kyetty vastaamaan kansainväliseen tiukentuvaan ympäristöperusteisen sääntelyn paineeseen vesistöjen tilaa koskien. On johdonmukaista olettaa, että samantyyppinen toimintaympäristön muutos tulee koskemaan myös matkailua ja rakentamista.

Matkailun vastuullisesta suunnittelusta on mahdollista etsiä keinoja ympäristökriisiin vastaamiseksi. Matkailusuunnittelussa

ei ole kyse vain matkailun kasvun luomisesta ja ohjaamisesta: kasvua on lisäksi voitava tarvittaessa rajoittaa myös niissä kohteissa, joissa liikamatkailun ongelmat eivät vielä ole tulleet vastaan. Esimerkiksi ilmastollisia näkökulmia ei välttämättä nouse esiin paikallisen vuorovaikutusprosessin aikana, mutta kunnan ja suunnittelijan on mahdollista ottaa myös ne huomioon. Kasvun aiempaa voimakkaampaan sääntelyyn varautumisella kunta voi pyrkiä enakoimaan tulevaisuudessa mahdollisesti tiukkenevaa ympäristöperusteista sääntelyä. Vastuullista matkailua toteutettaessa kunnan maankäytön suunnittelijalla on siis keskeinen rooli.

Uskomme, että kunnalle on hyödyksi pohtia, olisiko matkailukohteiden paikallisyhteisöissä jo nyt erilaisia tapoja hyödyntää luontoa ja paikallista elinympäristöä matkailupalveluiden tuotannossa. Onko mahdollista tunnistaa matkailuyrityksiä, joissa matkailua tuotetaan paikallisuutta arvostavasti ja luonnonympäristöä kunnioittaen? Kuten matkailumaantieteilijä Outi Kulusjärvi (2019) on esittänyt, matkailukohteissa on jo nyt olemassa talouden polkuja, jotka ovat kestävämmällä pohjalla kuin toiset. Hänen mukaansa matkailuyrittäjät tulisikin nähdä taloudellisina mutta myös poliittisina toimijoina omassa työssään ja arjessaan.

Matkailutoimijan vastustusta kaavahanketta kohtaan ei tulisikaan yksioikoisesti ja hätiköiden tulkita oman taloudellisen edun tavoittelusta johtuvana, sillä vastustuksessa voi olla kyse perustelluista kriittisistä näkemyksistä oman kotiympäristön muutosta kohtaan. Sama koskee myös muita paikallisia asukkaita. Myös matkailun vastuullinen suunnittelija voisikin tarkastella mahdollisesti jo olemassa olevia, vähemmän kasvukeskeisiä matkailun kehityspolkuja relevantteina vaihtoehtoina matkailukeskusten kehittämissuuntaa etsiessään (ks. myös puheenvuoro ”Suunnittelu on helppoa – tai sitten ei” tässä kirjassa).

Matkailuun liittyvässä maankäytön suunnittelussa voitaisiin pohtia, miten maankäytön avulla voidaan tukea niitä matkailutoimijoita, jotka jo nyt omassa yritystoiminnassaan toimivat kestävämmän matkailuelinkeinon rakentajina. Vahvistamalla sellaisia matkailun kehityspolkuja, jotka eivät perustu voimakkaaseen

lisärakentamiseen matkailukohteissa, matkailutoimijat voivat osaltaan vähentää myös elinkeinonsa ilmasto- ja luontokatovaikutuksia. Suunnitteluprosessiin kohdistuvia, keskenään ristiriitaisia intressejä on arvioitava suhteessa suunnittelun kestävyystavoitteisiin.

Suunnittelija ja etenkin hänen toimintaansa ohjaavat paikallis-hallinnon päättäjät toimivat jatkossakin ratkaisevassa roolissa sen määrittämisessä, kuinka kestävää tulevaisuuden maankäyttö tulee olemaan. Kunnille on säilytetty suuri, joidenkin (esim. Hytönen 2020) mielestä jopa kohtuuttoman suuri vastuu yhteisestä kestävästä tulevaisuudesta. Siltä osin kuin kunnat päättäjineen eivät ole edistäneet arjen suunnittelussa kestävyyspyrkimyksiä, ovat nämä yhteiskunnalliset tavoitteet jääneet yksinkertaisesti toteutumatta; toistaiseksi lain asettamat minimivaatimukset kestävyuden suhteen ovat yhä vaatimattomat ja yleisellä tasolla ilmaistut. Rakennettua ympäristöä koskevan lainsäädännön meneillään oleva uudistus voi kuitenkin jo lyhyellä aikavälillä muuttaa jonkin verran sitä maankäytön suunnittelun oikeudellista toimintaympäristöä, jossa suunnittelijan on navigoitava. Ilmasto- ja luontohaitoista tulee jatkossa olla entistä paremmin perillä.

Yhteenveto

Matkailun tutkimuksessa painotetaan monin tavoin matkailutoimijoiden yhteistyön ja osallisuuden merkitystä. Sidosryhmiä sitouttamalla ajatellaan voitavan edistää yhtäaikaaisesti matkailun kasvua ja vastuullisuutta. Ajatus on elinkeinon kehittäjälle ymmärrettävä: eri toimijoiden kokoaminen yhteisten tavoitteiden taakse helpottaa niiden saavuttamista. Myös maankäytön suunnittelua koskevassa tutkimuksessa ja kuntakaavoitusta ohjaavassa lainsäädännössä vuorovaikutusta painotetaan aiempaa enemmän.

Kuntien maankäytön suunnittelun sääntely on keventynyt jo vuosikymmenten ajan, eikä valtio enää puutu kuntakaavoitukseen entiseen tapaan. Byrokraattiseksi koettu valtio-ohjaus on saanut väistyä eräänlaisen ruohonjuuritason yhteiskehittämisen edestä

– erilaiset intressit halutaan sovittaa yhteen mieluiten mahdollisimman paikallisesti. Kriittisesti tulkiten tällaisessa ajattelussa uskotaan, että mahdollisuus osallistua suunnitteluprosesseihin niiden varhaisessa vaiheessa pienentäisi tarvetta tehdä investointien toteutumista hidastavia oikeudellisia valituksia.

Vastuullisessa suunnittelussa vuorovaikutteisuudella on avainrooli suunnittelun laadun ja legitimitetin kannalta. Vuorovaikutteisuuden ymmärtäminen kapeasti suunnitteluprosessien jouduttajana on silti ongelma. On huomionarvoista, että vuorovaikutteiset suunnittelun menetelmät eivät takaa paikallisten yhteisöjen varauksetonta hyväksyntää matkailuliiketoiminnan kasvua koskeville tavoitteille tai suunnitelluille matkailuinvestoinneille. Konflikteja voi nousta pintaan riippumatta siitä, puhutaanko matkailuliiketoiminnan kasvuhakuisesta kehittämisestä vai kunnan vastuulla olevasta maankäytön suunnittelusta.

Vastuulliseen suunnitteluun tähtäävän suunnittelijan on tärkeää pystyä hahmottamaan konfliktialtis toimintaympäristönsä. Myös suunnittelun vuorovaikutteisuus on tarkoituksenmukaista ymmärtää ensisijaisesti hankkeiden ja suunnitelmien kokonaisvaltaisen ja kestävyysperusteisen arvioinnin alustana, ei niinkään yksittäisten hankkeiden jouduttajana. Yleispiirteisen suunnittelun merkitys yksittäisiä hankkeita puitteistavana suunnittelun tasona painottuu.

Käytännön suunnittelijan lisäksi myös kuntapäätäjien on tarpeen saada riittävä kokonaiskuva mahdollisista jännitteistä, joihin matkailuhankkeeseen tai maankäyttöön liittyy. Suunnittelijan tehtävä on pyrkiä sovittamaan yhteen erilaisia intressejä, mutta tarvittaessa on tuotava esiin myös mahdollinen intressien yhteensovittumattomuus. Kuntapäätäjillä on painava vastuu kestävyysedistämässä maankäytön ja matkailun suunnittelussa.

Kiitokset

Suomen Akatemian rahoitus *Transforming anatomies of democratic planning* -hankkeelle (TRANAPLAN) on mahdollistanut Jonne Hytösen osallistumisen tämän luvun kirjoittamiseen.

Kirjallisuus

- Beaumont, Narelle & Dianne Dredge. 2010. "Local Tourism Governance: A Comparison of Three Network Approaches." *Journal of Sustainable Tourism* 18:1, 7–28.
- Burns, Peter M. 2004. "Tourism Planning: A Third Way?" *Annals of Tourism Research* 31:1, 24–43.
- Business Finland. 2021. "Vastuullisen matkailun puolesta." <https://www.business-finland.fi/suomalaisille-asiakkaille/palvelut/matkailun-edistaminen/vastuullisuus/sustainable-travel-finland>
- Business Finland. 2022. "Kestävän matkailun puolesta". <https://www.businessfinland.fi/suomalaisille-asiakkaille/palvelut/matkailun-edistaminen/vastuullisuus/sustainable-travel-finland>
- Bäcklund, Pia & Raine Mäntysalo. 2010. "Agonism and Institutional Ambiguity: Ideas on Democracy and the Role of Participation in the Development of Planning Theory and Practice: The Case of Finland." *Planning Theory* 9:4, 333–350.
- Campbell, Heather & Robert Marshall. 2002. "Utilitarianism's Bad Breath? A Re-Evaluation of the Public Interest Justification for Planning." *Planning Theory* 1:2, 163–187.
- Dredge, Dianne. 2006a. "Networks, Conflict and Collaborative Communities." *Journal of Sustainable Tourism* 14:6, 562–581.
- Dredge, Dianne. 2006b. "Policy Networks and the Local Organisation of Tourism." *Tourism Management* 27, 269–280.
- Dredge, Dianne & Tazim Jamal. 2013. "Mobilities on the Gold Coast, Australia: Implications for Destination Governance and Sustainable Tourism." *Journal of Sustainable Tourism* 21:4, 557–579.
- Dredge, Dianne & John M. Jenkins. 2007. *Tourism Planning and Policy*. Milton: John Wiley & Sons.
- Elling, Bo & Helle Needergaard Nielsen. 2018. "The Misleading of Public Participation in Environmental Assessment: Exploring Four Infrastructure Cases in Denmark." *Journal of Environmental Policy & Planning* 20:3, 282–297.
- García-Rosel, José-Carlos. 2017. "Vastuullinen matkailu." Teoksessa *Matkailututkimuksen avainkäsitteet*, toim. Johan Edelheim & Heli Iloa. Rovaniemi: Lapland University Press, 229–234.

- Goodwin, Harold. 2011. *Taking Responsibility for Tourism*. Oxford: Goodfellow.
- Goodwin, Harold. 2016. *Responsible Tourism: Using Tourism for Sustainable Development*. Oxford: Goodfellow.
- Hakkarainen, Maria & Seija Tuulentie. 2008. "Tourism's Role in Rural Development of Finnish Lapland: Interpreting National and Regional Strategy Documents." *Fennia* 186:1, 3–13.
- Hall, Colin M. 1999. "Rethinking Collaboration and Partnership: A Public Policy Perspective." *Journal of Sustainable Tourism* 7:3–4, 274–289.
- Healey, Patsy. 1997. *Collaborative Planning: Shaping Places in Fragmented Societies*. Basingstoke: MacMillan.
- Heikkurinen, Pasi. 2014. "Kestävyyden käsitteen ulottuvuudet." *Tieteessä tapahtuu* 4/2014.
- Hohti, Jani, Eini Nieminen, Joel Jalkanen, Iikka Oinonen, Suvi Huttunen, Minna Pappila, Panu Halme, Veera Salokannel, Kaisa Pietilä & Heini Kujala. 2022. "Kunnat hidastamaan luontokatoa: suosituksia luontohaittojen välttämiseksi, lieventämiseksi ja kompensoimiseksi kuntien maankäytössä." *Wisdom Letters* 2022:1.
- Huovinen, Jarkko. 2017. "Kunnat elinvoiman moottoreiksi." Teoksessa: *Tulevaisuuden kunta*, toim. Inga Nyholm, Arto Haveri, Kaija Majoinen & Marianne Pekola-Sjöblom. Helsinki: Kuntaliitto, 394–404.
- Hytönen, Jonne. 2016. "The Problematic Relationship of Communicative Planning and the Finnish Legal Culture." *Planning Theory* 15:3, 223–238.
- Hytönen, Jonne. 2019. *Limits of Localism: Institutional Perspectives on Communicativeness, Neoliberalization and Sustainability in Finnish Spatial Planning*. Väitöskirja. Oulun yliopisto. Nordia Geographical Publications 48:4.
- Hytönen, Jonne. 2020. "Hyvän suunnittelun muuttuvat periaatteet." *Yhdyskuntasuunnittelu* 58:2, 87–90.
- Hytönen, Jonne & Toni Ahlqvist. 2019. "Emerging Vacuums of Strategic Planning: An Exploration of Reforms in Finnish Spatial Planning." *European Planning Studies* 27:7, 1350–1368.
- Hytönen, Jonne, Niina Kotavaara & Toni Ahlqvist. 2018. *Elinvoiman askelmerkkejä ja ristiriitoja: Maankäytön suunnittelijoiden näkemyksiä kuntien tulevaisuuteen*. ARTTU2-tutkimusohjelman julkaisusarja 5/2018. Kuntaliitto.
- Hytönen, Jonne & Anna-Kaisa Tupala. 2022. "Ekologisesta kompensatiosta kohti maankäytön suunnittelun ekologista tilinpitoa." *Alue ja ympäristö* 51:1, 185–196.
- Höckert, Emily. 2018. *Negotiating Hospitality: Ethics of Tourism Development in the Nicaraguan Highlands*. Lontoo: Routledge.
- IPBES (Hallitustenvälinen luonnon monimuotoisuus- ja ekosysteemipalvelupaneeli/ Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services & IPCC (Hallitustenvälinen ilmastonmuutospaneeli/

- Intergovernmental Panel on Climate Change). 2021. Scientific Outcome of the IPBES-IPCC Co-Sponsored Workshop on Biodiversity and Climate Change (Version 5). <https://doi.org/10.5281/zenodo.5101125>
- Innes, Judith E. & David E. Booher. 1999. "Consensus Building as Role Playing and Bricolage: Toward a Theory of Collaborative Planning." *Journal of the American Planning Association* 65:1, 9–26.
- Jamal, Tazim & Donald Getz. 1995. "Collaboration Theory and Community Tourism Planning." *Annals of Tourism Research* 22:1, 186–204.
- Kari-Björbacka, Irmeli. 2017. "Alue, elinvoima ja sukupuolten työnjako: ohjelmatekstien ja tilastojen vertailua." *Acta Lapponica Fennia* 28, 5–17.
- Kortetmäki, Teea, Mikael Puurtinen, Miikka Salo, Riikka Aro, Stefan Baumeister, Rémi Dufлот, Merja Elo ym. 2021. "Planetary Well-being." *Humanities and Social Sciences Communications* 8, 258.
- Kulusjärvi, Outi. 2016. "Resort-Oriented Tourism Development and Local Tourism Networks: A Case Study from Northern Finland." *Fennia* 194:1, 3–17.
- Kulusjärvi, Outi. 2017. "Sustainable Destination Development in Northern Peripheries: A Focus on Alternative Tourism Paths." *The Journal of Rural and Community Development* 12:2–3, 41–58.
- Kulusjärvi, Outi. 2019. *Towards a Poststructural Political Economy of Tourism: A Critical Sustainability Perspective on Destination Development in the Finnish North*. Väitöskirja. Oulun yliopisto. Nordia Geographical Publications 48:3.
- Kunnas, Jan, Anna-Kaisa Tupala, Teea Kortetmäki & Jonne Hytönen. 2022. *Kokonaiskestävä aluekehittäminen: esimerkkinä Keski-Suomi*. B 209. Jyväskylän: Keski-Suomen liitto.
- Kyyrö, Kati. 2019. *Matkailun kasvusta liikamatkailuun? Matkailun kasvun diskursiivinen rakentuminen media-aineistossa*. Julkaisematon pro gradu -tutkielma. Lapin yliopisto.
- Lindqvist, Hanne. 2021. *Kuntien ympäristönsuojelun hallintokysely 2021: Raportti kyselyn tuloksista*. Helsinki: Kuntaliitto.
- Maankäyttö- ja rakennuslaki 132/1999. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasaa/1999/19990132>
- Mattila, Hanna. 2017. *Revisiting Habermas: Exploring the Theoretical Roots and Contemporary Challenges of Communicative Urban and Regional Planning*. Doctoral dissertations 91/2017. Väitöskirja. Aalto-yliopisto. Helsinki: Uni-grafia Oy.
- Molotch, Harvey. 1976. "The City as a Growth Machine: Toward a Political Economy of Place." *American Journal of Sociology* 82:2, 309–332
- Nykänen, Kari. 2020. *Joustavaa tarkkuutta: Säätelytarkkuus ilmastotavoitteita toteuttavassa yleiskaavoituksessa*. Väitöskirja. Acta Universitates Ouluensis, H Architectonica 6. Oulun yliopisto. <http://urn.fi/urn:isbn:9789526226194>

- Pietilä, Miisa. 2019. ”Liikamatkailun tutkimus korostaa matkailun kasvun haasteita Euroopan kaupungeissa.” *Versus-verkkojulkaisu*. <https://www.versus-lehti.fi/kriittinen-tila/liikamatkailun-tutkimus-korostaa-matkailun-kasvun-haasteita-euroopan-kaupungeissa/>
- Puustinen, Sari, Raine Mäntysalo, Jonne Hytönen & Karoliina Jarenko. 2017. ”The ’Deliberative Bureaucrat’: Deliberative Democracy and Institutional Trust in the Jurisdiction of the Finnish Planner.” *Planning Theory and Practice* 18:1, 71–88.
- Puustinen, Sari, Raine Mäntysalo & Karoliina Jarenko. 2017. ”The Varying Interpretations of Public Interest: Making Sense of Finnish Urban Planners’ Conceptions.” *Current Urban Studies* 5:1, 82–96.
- Rannila, Päivi. 2021. ”Relationality of the Law: On the Legal Collisions in the Finnish Planning and Land Use Practices.” *Journal of Planning Education and Research* 41:2, 226–235.
- Saarinen, Jarkko. 2004. ”’Destinations in Change’: The Transformation Process of Tourist Destinations.” *Tourist Studies* 4:2, 161–179.
- Saarinen, Jarkko. 2006. ”Traditions of Sustainability in Tourism Studies.” *Annals of Tourism Research* 33:4, 1121–1140.
- Saarinen, Jarkko. 2014. ”Critical Sustainability: Setting the Limits to Growth and Responsibility in Tourism.” *Sustainability* 6, 1–17.
- Saarinen, Jarkko. 2021. ”Is Being Responsible Sustainable in Tourism? Connections and Critical Differences.” *Sustainability* 13, 6599.
- Satokangas, Pasi. 2017. ”Matkailun aluetalousvaikutukset.” Teoksessa *Matkailututkimuksen avainkäsitteet*, toim. Johan Edelheim & Heli Ilola. Rovaniemi: Lapland University Press, 109–114.
- Scheyvens, Regina. 1999. ”Ecotourism and the Empowerment of Local Communities.” *Tourism Management* 20, 245–249.
- Syrjänen, Olavi. 2005. *Osallistuminen, vuorovaikutus ja muutoksenhaku kaavoituksessa*. Helsinki: Rakennustieto.
- TEM (Työ- ja elinkeinoministeriö). 2019. *Yhdessä enemmän: kestäväää kasvua ja uudistumista Suomen matkailuun: Suomen matkailustrategia 2019–2028 ja toimenpiteet 2019–2023*. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja 2019:60.
- UNWTO (Maailman Matkailujärjestö/World Tourism Organization). 2018. *Overtourism? Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions*. Madrid: UNWTO. <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284420070>
- Vatilo, Matti. 2000. ”Käskyvallasta kumppanuuden aikaan: Reunamerkitöjä Kaj Nymanin puheenvuoroon.” *Yhdyskuntasuunnittelu* 38:2, 17–24.
- Veijola, Soile, Heli Ilola & Johan Edelheim. 2013. ”Johdanto matkailun tutkimukseen.” Teoksessa *Matkailututkimuksen lukukirja*, toim. Soile Veijola. Rovaniemi: Lapin yliopistokustannus, 16–29.

- Veijola, Soile & Kati Kyyrö toim. 2020. *Kestävän matkailun monitieteiset mittarit kulttuuriympäristöissä*. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2020:26. Helsinki: Valtioneuvoston kanslia.
- Williams, Allan M. & Gareth Shaw. 1998. *Tourism & Economic Development: European Experience*. Chichester: John Wiley & Sons.
- Ympäristöministeriö. 2022. ”Maankäytön suunnittelu.” <https://ym.fi/maankayton-suunnittelu>
- Zakhour, Sherif & Jonathan Metzger. 2018. ”From a ’Planning-Led Regime’ to a ’Development-Led Regime’ (and Back Again?): The Role of Municipal Planning in the Urban Governance of Stockholm.” *disP – The Planning Review* 54:4, 46–58.

Suunnittelu on helppoa – tai sitten ei*

Kimmo Vähäyjylkkä

Olen usein pohtinut, voiko viihtyisää ympäristöä, elämyksellisiä kokemuksia tai ikimuistoisia kohtaamisia tapahtua suunnittelematta vai ei. Suunnittelulla on iso merkitys kaikkeen ihmistoimintaan vaikka joskus tuntuu, että suunnittelematon lopputulos olisi kaikille paras. Myös matkailua kehitetään ja rakennetaan entistä vahvemmin suunnittelun kautta, monipuolisen tutkimustiedon ja toimijoiden näkemysten pohjalta.

Matkailun kehittäminen on suunnittelun ja vuorovaikutuksen rytmitettyä juoksutusta annetun aikataulun, resurssien ja muiden suunnitteluraamien puitteissa. Matkailusuunnittelua tehdään yleensä aina johonkin liiketoiminnalliseen tarpeeseen, kun taas matkailun tutkimus on asioiden tarkastelua ilman taloudellisia tavoitteita.

Suunnitelmalla on siis tilaaja, tekijä, resursoitu aikataulu ja selkeä tavoite. Vaikka suunnittelija laatii tilaajan toimeksiannosta ja korvausta vastaan suunnitelman, on hyvä varmistaa, että tavoitteet ja näkemykset toteutuksesta ovat vähintään samansuuntaiset. Suunnittelija voi ja hänen tuleekin pitää kiinni omista arvopäämääristään, vaikka ne poikkeaisivat tilaajan arvoista. Mikäli tilaajan ja suunnittelijan arvopäämäärät ovat täysin erilaiset, on parempi, ettei suunnittelua käynnistetä. Suunnittelun etiikasta on muutenkin hyvä puhua avoimesti.

Suunnittelun kolme vaihtoehtoista tarinaa

Lähtökohdista, resursseista, suunnittelun reunaehdoista ja suunnittelijasta itsestään riippuen suunnitteluprosessi voi edetä hyvin monella tavalla. Kaikki voi mennä pieleen, suunnittelun lopputulos voi ylittää odotukset tai suunnittelu voi sujua rutiininomaisesti eli kuten on ennakoitukin. Suunnittelun toimeksiantajalla ja suunnittelijalla voi olla erilaiset odotusarvot verrattuna siihen, millaisia tuloksia on edes mahdollista saada aikaan.

Työni suunnittelijana on useimmiten ”kädet savessa” puurtamista. Se on hyvin konkreettista tekemistä, josta suunnittelun teoriat ja mallit ovat kaukana. Suunnittelua ohjaavat yhtäältä tavoitteet laadukkaan ja kestäväen lopputuloksen saavuttamisesta, toisaalta tiukat taloudelliset raamit ja kiireellinen aikataulu, jotka asettavat paineita suunnitteluprosessille. Omasta ammattitaidostani ja moraalifilosofiaani on usein kiinni se, millaiseen lopputulokseen tässä ristipaineissa päädytään. Suunnitteluprosessin läpivieminen ei ole sooloi-lua, vaan projektitiimin johtamista ja joukkuepelaamista muiden suunnittelijoiden kanssa. Se vaatii sitoutumista, jatkuvaa kommunikaatiota sekä samanaikaisesti intohimoa ja realismia. Erityisen tärkeää on vuorovaikutus ja avoin keskustelu tilaajan, suunnittelijan ja erilaisten suunnittelun sidosryhmien kesken läpi koko prosessin. Kerron seuraavaksi kolme kuvitteellista – mutta mahdollista – tarinaa siitä, miten suunnittelija näkee ja kokee suunnitteluprosessin.

Kun kaikki menee pieleen

Epäonnistunut suunnitteluprosessi lähtee useimmiten väärille kierroksille jo valmisteluvaiheessa. Aikataulu suunnittelulle on liian tiukka, projekti on myyty alihintaan, tilaajan odotukset ovat epärealistiset ja projektitiimi on koottu hätäisesti. Ennen kaikkea projektin johtaja on hukassa ja kommunikaatio suunnittelutiimin sisällä on vähäistä tai puuttuu kokonaan. Eväät hyvälle suunnittelulle ovat jo alkumetreillä olemattomat.

Huonosti etenevä projekti voi johtua toimeksiantajasta, suunnittelijasta itsestään tai mahdollottomista olosuhteista. Toimeksiantaja, joka useimmiten tarjoaa myös taloudelliset resurssit suunnittelulle, ei ehkä tiedä mitä suunnittelulta haluaa tai odottaa mahdollottomia suorituksia. Tarjouspyyntö on sekava, eikä suunnittelun sisältöä ja toteutustapaa ole rajattu selvästi. Suunnittelun tavoitteet jäävät epä-määräisesti kellumaan eikä kysymyksiin suunnittelun päämääristä saada selkeitä vastauksia. Tilaajan ohjaus prosessille puuttuu tai on minimaalista. Suunnittelijalta vaaditaan tällaisessa tilanteessa kykyä arvioida lähtötilanne ja suunnittelun toimeksiantajan odotukset ja tavoitteet. Mahdottomiin suunnitteluprosesseihin ei pitäisi lähteä ollenkaan, jos tilanne näyttää jo alkuvaiheessa toivottomalta.

Toimintaympäristökin on joskus lähtökohtaisesti hankala. Käynnistyvän suunnittelun taustalla voi olla vakava intressiristiriita tai jopa konflikti, jota halutaan suunnittelun kautta ratkoa. Esimerkiksi maankäytön suunnitteluprojekteissa suunnittelija voi joutua sovittamaan yhteen matkailun, metsätalouden, kaivostoiminnan, suojelun, asumisen, tuulivoimatuotannon, porotalouden ja virkistykseen intressejä lähes mahdollottomassa tilanteessa. Toimijat ovat jakautuneet eri leireihin ja tilanne on konfliktoitunut. Suunnitteluprosessiin sekä meihin suunnittelijoihin kohdistuu epärealistisia vaatimuksia tai vahvoja epäilyksiä asettumisesta jonkin toimijan puolelle. Suunnittelun tavoitteet kestävästä ja vastuullisista ratkaisuista voidaan tulkita vihamielisenä suhtautumisena matkailuelinkeinotoimintaa kohtaan.

Pieleen menevässä suunnitteluprosessissa aikataulut venyvät, rahat ja muut resurssit loppuvat kesken ja suunnittelijat uupuvat. Projektin lopputulos on hätäisesti kokoon puserrettu kyhäelmä epäselviä suunnitelmia ja pahimmassa tapauksessa suunnittelu voidaan joutua keskeyttämään. Suunnitteluprosessin vetäjät saattavat vaihtua, ja suunnittelutiimi voi jopa hajota kokonaan. Tavoitteet jäävät saavuttamatta ja suunnittelun osallisille jää sekava kuva lopputuloksesta eli siitä, mitä suunnittelulla oikeastaan saatiin aikaiseksi. Epäonnistuneessa prosessissa suunnittelun vaikuttavuus on lähellä nollaa.

Kun kaikki onnistuu

Suunnittelijan huippuhetkiä ovat tilanteet, joissa suunnitteluprosessin kautta on onnistuttu saamaan aikaiseksi jotakin merkittävää, luomaan uutta, ratkomaan kiperä ongelma ja motivoimaan aidosti prosessin osallisia. Myös toimeksiantaja on saanut enemmän kuin mitä osasi odottaakaan. Suunnittelutiimissä on säilynyt innostunut tekemisen meininki ja jokainen voi tuntea olevansa osa onnistunutta lopputulosta. Suunnittelulla on todellista, positiivista vaikutavuutta ja se on luonut tekijöilleen tunteen työn merkittävyydestä.

Menestyksekkään suunnitteluprosessin siemen on riittävän huolellisessa valmistautumisessa. Suunnittelun ohjelmointiin tarvitaan aikaa, innovatiivisuutta, motivaatiota ja sopivasti kunnianhimoa. Erittäin tärkeää on avoin ja luottamuksellinen keskustelu suunnittelun tavoitteista ja arvopäämääristä. Projektiin tulee löytää ammattitaitoiset ja idearikkaat ”hyvät tyypit” ja ennen muuta jokaiselle oikein mitoitettu rooli prosessissa. Suunnitteluprosessin johtajan tulee olla riittävän vakuuttava, mutta samalla kannustava ja innostava tiiminvetäjä. Toimeksiantajan tavoitteet ja suunnittelun tarkoituserät selvitetään onnistuneessa prosessissa avoimesti jo suunnittelun alkumetreillä. Tilaajan ohjaus suunnitteluprosessissa on riittävän jäykkää ja keskustelevaa, mutta ei liian rajaavaa.

Onnistuneessa suunnittelussa kaikki perustuu avoimeen ja osapuolia arvostavaan vuorovaikutukseen. Yhteisymmärryksen merkitystä ei voi korostaa liikaa. Olennaista on, että toimeksiantaja ja suunnittelija ovat ”samalla puolella” toisiaan tukien. Erityisen tärkeää on ymmärtää paikalliset olosuhteet ja suunnitteluympäristön lähtökohdat. Oivaltava suunnittelija ymmärtää suunnittelun eri osapuolten näkemykset ja pystyy puolueettomasti tarkastelemaan niitä. Sosiaalisista taidoista, tilannetajusta ja jopa empatiakyvystä on suunnittelijalle hyötyä! Hyvässä suunnitteluprosessissa laaditaan vuorovaikutusta koskeva suunnitelma ja varataan riittävästi resursseja keskusteluihin ja osallistavien suunnittelumenetelmien hyödyntämiseen.

Suunnitteluprosessi on onnistunut myös silloin, kun lopputulos tukee toimeksiantajan ja suunnittelijan arvopäämääriä ja on eettisesti kestäväällä pohjalla. Suunnittelijalla on oltava ammattietiikkaa toteuttaa suunnittelua ristipaineista huolimatta kestäväällä ja vastuullisella tavalla. Onnistuneessa suunnitteluprosessissa lopputulos ei voi olla ristiriidassa suunnittelijan oman arvomaailman kanssa, eikä prosessin liian vahva ulkoinen ohjaaminen yleensä johdakaan toivottuun tulokseen. Toimintaympäristön, suunnittelun osapuolten ja paikallisuuden näkökulmista onnistuneessa prosessissa toteutuu sosiaalinen hyväksyttävyyys: esimerkiksi suunnittelukohteessa tai sen lähistöllä asuvat kokevat suunnittelun parantavan heidän elämänlaatuaan, tai he ainakin hyväksyvät suunnitteluratkaisut.

Silloin kun kaikki menee kuin Strömsössä ovat sekä toimeksiantaja, suunnittelun muut osapuolet että suunnittelutiimi tyytyväisiä lopputulokseen. On saatu yhdessä aikaiseksi jotakin merkittävää ja enemmän, mitä suunnitteluprosessin alussa uskallettiin edes toivoa. Suunnittelu tuntuu projektin johtavasta suunnittelijasta ja hänen työvereistaan mielekkäältä ja motivoivalta. Projektissa on pysytty aikataulussa, suunnittelu on ollut taloudellisesti kannattavaa ja laadulliset tavoitteet ovat ylittyneet. Toimintaympäristö on suunnittelun kautta parantunut ja suunnittelusta aiheutuneet positiiviset vaikutukset voivat olla niin sosiaalisia, ekologisia kuin taloudellisia. Maailma on hieman parantunut hyvän suunnittelun kautta.

Rutiinisuoritus

Useimmiten suunnittelu ei ole glorioaa keräävä prosessi eikä myöskään totaalinen katastrofi, vaan jotakin siltä väliltä. Kokemus suunnittelutyöstä ja asiantuntemuksen karttuminen synnyttävät itseluottamusta ja osaamista, joilla suunnitteluprosessi vedetään läpi rutiinilla. Toteutustavat ovat tuttuja ja kokeneen tiimin kanssa vastaavia suunnitteluhankkeita on toteutettu jo aikaisemmin. Usein myös suunnittelun toimeksiantajaan on jo vakiintuneet suhteet ja aiemmin on ehkä toimittu yhdessä vastaavissa hankkeissa.

Suunnitteluprosessissa ei ole mitään uutta tai ihmeellistä, mikä voi myös hieman latistaa suunnittelumotivaatiota.

Suunnitteluohjeet, vakiintuneet toimintatavat, lainsäädäntö ja projektihallinta ”arkipäiväistävät” suunnittelua ja lisäävät sen rutiininomaisuutta. Toisaalta ne tehostavat suunnitteluprosessia ja pitävät suunnittelun resurssit tasapainossa. Suunnittelu etenee alusta loppuun vakiintuneen kaavan mukaan ja toimeksiantaja saa sitä, mitä on tilannut. Suunnittelun laadulliset kriteerit ovat täyttyneet, mutta mitään mullistavaa ja erityistä ei ole saatu aikaiseksi. Suunnittelun eri osapuolten keskuudessa ratkaisut eivät herätä isompia intohimoja. Lopputulos on ”ihan jees”.

Lopuksi

Suurin osa työstäni on samanlaista kuin viimeisessä tarinassa: hie-
man rutiininomaista tekemistä. Jokainen suunnitteluprosessi on
kuitenkin uniikki toimintaympäristöstä, kohteen sijainnista, toi-
meksiantajan tavoitteista ja suunnittelijan omasta mielenkiinnos-
ta riippuen. On täysin eri asia suunnitella Lahteen pyöräparkeja
kuin Lappiin uusia maastopyöräreittejä, vaikka suunnittelutiimi
voi olla täysin sama. Suunnittelijalle tärkeä ominaisuus onkin kyky
tunnistaa suunnittelun erilaisia lähtökohtia ja nähdä suunnittelun
haasteet ja mahdollisuudet paikallisen silmin samalla, kun hän tuo
suunnittelun prosessiin asiantuntijan näkemyksen.

Itselleni motivaation ja kehittymisen kannalta on tärkeää säilyt-
tää suunnittelussa tavoite korkeasta laadusta, vaikka toimeksianto
olisi kuinka rutiininomainen ja tuttu. Laadukkaan lopputuloksen
saavuttamisen kannalta riman tulisi aina olla riittävän korkealla.
Omista suunnitteluperiaatteista ja suunnittelijan etiikasta kannat-
taa pitää kiinni, vaikka se vaatiikin joskus pitkiä perusteluja.

Suunnitteluprosessi ja suunnittelun lopputulos syntyvät aina vuo-
rovaikutteisen prosessin ja monen tekijän summana. Kaikkeen ei
suunnittelija voi vaikuttaa, mutta hyvällä ennakkoinnilla ja suunnit-
telun ohjelmoinnilla voidaan välttää moni sudenkuoppa. Siitäkin

huolimatta yllätyksiä voi tulla, ja nopea reagointikyky suunnittelutilanteissa on tärkeää.

Hyvän suunnittelun avaimet ovat ennakkoinnin ja valmistautumisen ohella riittävä tiedonkulku, vuorovaikutteisuus kaikissa suunnitteluvaiheissa, palautteen kerääminen ja sen hyödyntäminen sekä kaikkien suunnitteluosapuolten kuuleminen tasa-arvoisesti. Suunnittelija on useimmiten puolueeton ja ulkopuolinen asiantuntija, joka lähtökohtien ja tavoitteiden pohjalta esittää analyyseja, vaihtoehtoisia ehdotuksia ja lopulta konkreettisen ratkaisun.

Suunnittelutyö myös uudistuu jatkuvasti. Teknisen suunnittelun rinnalla korostuvat nykyään entistä vahvemmin suunnittelun kokonaisvaikuttavuus sekä uudet näkökulmat matkailuun ja sen suunnitteluun. Suunnitteluun vaikuttavat joka puolella maailmaa yhä enenevässä määrin erityisesti ilmastonmuutos ja luonnon monimuotoisuuden väheneminen sekä pyrkimys kestäviin, vastuullisiin ja paikalliset olosuhteet huomioon ottaviin ratkaisuihin.

6 Kulttuurisensitiivisyyden paikalliset käytännöt matkailuliiketoiminnassa

Monika Lüthje

📄 <https://orcid.org/0000-0002-3415-1013>

Matkailuliiketoiminta vaatii monentasoista suunnittelua. Suunnittelun reunaehdoja ovat muun muassa yrityksen resurssit, asiakkaiden tarpeet ja kilpaileva tarjonta.

Liiketoiminnan suunnittelua ovat perinteisesti ohjanneet taloudelliset arvot. Viime vuosina matkailuyrityksissä on kuitenkin alettu korostaa yhä enemmän myös kestävyyttä, johon pyritään koko yhteiskunnan tasolla. Käytännössä matkailuliiketoiminnan kestävä kehittäminen on keskittynyt pitkälti taloudelliseen ja ekologiseen kestävyYTEEN, kun taas sosiaalinen ja etenkin kulttuurinen kestävyys ovat jääneet vähemmälle huomiolle.

Kestävän matkailuliiketoiminnan tutkimuksessa erottuvat tutkimuslinjoina kestävien liiketoimintamallien, kestävän matkailuyrittäjyyden ja yhteiskuntavastuun tarkastelut. Suunnittelun näkökulma on aiemmin tehdyissä tutkimuksissa ollut vähäinen, eikä matkailuliiketoiminnan kulttuuriseen kestävyYTEEN keskittyviä tutkimuksia juuri ole tehty.

Uudeksi tutkimuslinjaksi on muotoutumassa kulttuurisensitiivisen matkailuliiketoiminnan tutkimus, joka tukee kulttuurisesti kestävän matkailuliiketoiminnan suunnittelua ja toteuttamista. Kulttuurisensitiivisen matkailuliiketoiminnan suunnittelussa paikallisten ihmisten oikeudet ja osallistumismahdollisuudet toteutuvat ja paikallisten kulttuurien erityispiirteet huomioidaan.

Suomessa etenkin saamelaisten oikeuksien toteutumisessa ja saamelaiskulttuurien erityispiirteiden huomioimisessa tarvitaan lisää kulttuurisensitiivisyyttä. Kulttuurisensitiivisen matkailuliiketoiminnan suunnittelussa tärkeitä työkaluja ovat yhteistyö paikallisten ihmisten kanssa sekä autenttisuuden huomioiminen.

Johdanto matkailuliiketoiminnan suunnitteluun

Puhelin soi. Soittaja on keskieurooppalainen yrittäjä. Hänellä on Ruotsissa menestyvä matkailuyritys, ja nyt hän haluaisi laajentaa yrityksensä toimintaa Suomeen. Hänellä on sen vuoksi parhaillaan käynnissä tontti- ja rakennuslupaneuvottelut Suomen Lapissa sijaitsevan kunnan kanssa. Yrityksen asiakkaat ovat pääosin keskieurooppalaisia. Ruotsissa yritys tekee yhteistyötä paikallisen saamelaisen yrittäjän kanssa, joka vie yrityksen asiakkaita opastetuille retkille luontoon. Asiakkaat ovat olleet tyytyväisiä. Keskieurooppalainen yrittäjä on huomannut, että yhteistyö saamelaisyrittäjän kanssa on hänelle taloudellisesti tuottoisaa, ja siksi hän haluaisi tuoda saamelaista kulttuuria asiakkailleen esille myös Suomessa. Hän haluaa tehdä tämän kestävästi ja tarvitsee siihen apua.

Kerron, että Suomessa Saamenmaa ei ulotu yhtä etelään kuin Ruotsissa. Kunta, johon hän suunnittelee yrityksensä Suomessa tulevan, on saamelaisten kotiseutualueen ulkopuolella, eikä kunnassa ole yhtään saamelaista matkailuyritystä. Ehdotan, että hän tekisi asiakkaidensa kanssa retkiä pohjoisempana sijaitseviin saamelaisyrittäjiin. Hän ei kuitenkaan pidä ideaa toteuttamiskelpoisena, koska ajomatkaa tulee kumpaankin suuntaan useita tunteja. Seuraava ehdotukseni on, että hän veisi asiakkaansa paikalliselle porotilalle. Päinvastoin kuin Ruotsissa, Suomessa poronhoito ei ole vain saamelaisten elinkeino. Kunnassa, johon hänen yrityksensä on tulossa, on paljon poroja, ja joku porotiloista voisi olla halukas yhteistyöhön.

Kerron, että myös kalastus on ollut kunnassa perinteisesti tärkeä toimeentulon lähde. Voisiko hän sopia jonkun paikallisen kalastajan kanssa, että tämä veisi hänen asiakkaitaan kalaan, kertoisi vanhoista perinteisistä kalastustavoista ja kalastuksesta nykyelikeinonä sekä valmistaisi asiakkaiden kanssa ulkona tulilla perinteistä paikallista kalaruokaa näiden pyytämistä kaloista? Kehotan häntä kysymään kunnasta, millaisia paikallisia yrityksiä siellä toimii, ja keskustelemaan yhteistyömahdollisuuksista heidän kanssaan. Yrittäjä kiittää, ja puhelu päättyy. Jään miettimään, mitähän hän tulee

tekemään. Erityisesti pohdin sitä, kumpi hänelle on tärkeämpää, mahdollisimman suuren rahamäärän saaminen vai kestävyys. Vai voiko molemmat saavuttaa yhtä aikaa?

Kestävyydellä tarkoitetaan Bruntlandin komission (World Commission on Environment and Development 1987, 24) kestävä kehityksen määrittelymään nojaten nykyhetken tarpeiden tyydyttämistä viemättä tulevilta sukupolvilta mahdollisuutta tyydyttää omat tarpeensa. Tarpeita nähdään tässä yhteydessä olevan paitsi ihmisillä myös kaikilla muilla maapallon eliöillä (ks. Kortetmäki ym. 2021).

Toivon, että yrittäjä ei päädy samaan ratkaisuun kuin moni muu yrittäjä ennen häntä, eli palkkaamaan jotakuta suomalaista esittämään asiakkailleen saamelaista, ottamaan myyntiin kaukomailla valmistettuja saamelaisia käsitöitä jäljitteleviä matkamuuistoja tai vaikkapa ripustamaan ravintolansa kattoon noitarumpuja ja muuta saamelaisen näköistä rekvisiittaa. Lähetän hänelle linkin Saamelaiskäräjien (2018) matkailuyrityksille laatimiin eettisiin ohjeisiin. Muistutan häntä samalla vielä siitä, että kestävä tapa toimia on se, että saamelaiset itse kertovat kulttuuristaan ja saavat myös siitä kertyvän taloudellisen hyödyn itselleen.

Kuten yrittäjän puhelu osoittaa, matkailuliiketoimintaa täytyy suunnitella. Suunnittelu kohdistuu sellaisiin kysymyksiin kuin mitä yritys myy ja tuottaa, miksi, kenelle, miten, missä ja millä hinnalla.

Matkailuliiketoiminnalla tarkoitetaan tässä luvussa tavaroiden ja palveluiden – eli *tuotteiden* – tuottamista ja myymistä matkailijoille joko suoraan tai jonkin toisen yrityksen kautta.

Suunnittelulla tarkoitetaan tässä luvussa toiminnan etukäteistä tietoista ja tavoitteellista hahmottamista, joka voi vaihdella yleisestä yksityiskohdittaiseen (ks. Minzberg 1996, 10–11).

Matkailuliiketoiminnan suunnittelussa on otettava huomioon, mitä asiakkaat haluavat ja mistä he ovat valmiita maksamaan, mitä kilpailijat tarjoavat ja mitkä ovat yrityksen taloudelliset, henkilö- ja

muut resurssit. Matkailuyritysten koot vaihtelevat paljon. Pienimmillään kyse on yhden hengen yrityksestä, jossa yrittäjä on yhtä aikaa yrityksen omistaja, johtaja ja ainoa työntekijä. Toisessa ääripäässä ovat suuret monikansalliset konsernit, joilla on tuhansia työntekijöitä ja toimintaa useissa maissa. Matkailuliiketoiminnan suunnittelukäytännöt ovat näin ollen monenlaisia. Tässä luvussa liiketoiminnan suunnittelijoiksi ajatellaan yrittäjät ja muut yritysten johtotehtävissä toimivat. Suunnitteluun voi eriasteisesti osallistua myös muita tahoja, kuten yrityksen muuta henkilökuntaa, ulkopuolisia asiantuntijoita tai yhteistyökumppaneita.

Jos matkailuliiketoiminnan tavoitteena on kestävyys, on suunnittelussa otettava huomioon myös, millaisia vaikutuksia liiketoiminnalla on luontoon ja muuhun ympäristöön, ihmisiin ja heidän kulttuureihinsa.

Kulttuurilla tarkoitetaan tässä luvussa tietyn ihmisyyteen jakamaa elämäntapaa ja siihen liittyviä aineellisia ja aineettomia elementtejä (ks. Hall [1995] 2003a, [2000] 2003b; Hannerz [1999] 2003).

Keskityn käsillä olevassa luvussa tarkastelemaan erityisesti sitä, kuinka matkailuliiketoimintaa voisi suunnitella niin, että se olisi kestävää paikallisten kulttuurien näkökulmasta. Tarkoiton *paikallisilla ihmisillä* tässä luvussa kaikki ihmisiä, jotka asuvat tietyssä paikassa, esimerkiksi kylässä, kunnassa, kaupunginosassa tai kaupungissa, ja *paikallisilla kulttuureilla* kulttuureja, joita he kyseisessä paikassa elävät. Myös alkuperäiskansakulttuurit ovat paikallisia kulttuureja (ks. Matunga 2013). Samalla alkuperäiskansat ovat kuitenkin myös kansoja, joilla on kansainvälisesti tunnustettuja erityisiä oikeuksia, jotka kestävässä matkailuliiketoiminnan suunnittelussa on otettava huomioon (ks. Pacific Asia Indigenous Tourism Conference 2012; Yhdistyneet Kansakunnat 2007).

Matkailuliiketoimintaa ohjaavat arvopäämäärät

Liiketoiminta on taloudellista toimintaa, jonka jatkumisen vähimmäisedellytyksenä on se, että toiminnan rahalliset tuotot ovat vähintään yhtä suuret kuin toiminnasta aiheutuvat kulut. Kannattavaksi liiketoiminta katsotaan, kun tuotot ovat suuremmat kuin kulut eli yritys tuottaa voittoa.

Perinteisesti liiketoiminnassa on tavoiteltu mahdollisimman suurta voittoa yrityksen omistajalle tai omistajille, mihin on pyritty erilaisin strategioin. Usein tähän on liittynyt liiketoiminnan kasvattaminen markkinalähtöisin keinoin (Ateljevic & Doorne 2000, 386; ks. myös Pesonen 2017), esimerkiksi tarjoamalla asiakkaille heidän haluamiaan tuotteita. Näin toimivia yrityksiä on matkailualalla edelleen paljon (ks. Gössling, Scott & Hall 2020, 13–14; Saari-nen 2021). Tällöin toiminnan arvopäämääränä on maksimaalinen taloudellinen vauraus ja sen avulla saavutettavat asiat. Länsimaisessa politiikassa kehitykseksi onkin pitkään katsottu nimenomaan taloudellinen kasvu (ks. Ateljevic & Doorne 2000, 386; Higgins-Desbiolles ym. 2019).

Juuri matkailuliiketoiminnan kasvu on monesti paikallisten kulttuurien kannalta ongelmallista, sillä yleensä se tarkoittaa suurempia matkailijamääriä ja eri alueiden suurempaa matkailukäyttöä sekä näihin liittyviä mahdollisia erilaisia häiriötekijöitä. Paikallisten ihmisten ja yritysten kapasiteetti ei välttämättä enää riitä matkailijoiden palvelemiseen, jolloin alueelle tulee ulkopuolisia yrittäjiä ja työntekijöitä. He eivät useinkaan tunne paikallisia kulttuureja eivätkä välttämättä näe tarpeelliseksi tunteakaan, mikä voi edelleen lisätä ongelmia. (Ks. Butler 1980; Ilola 2013; Kuga-pi ym. 2020.) Paikallisten kulttuurien kannalta tällainen kehitys ei monestikaan ole kestävää. Ääritapauksessa ne voivat syrjäytyä tai muuttua kokonaan toisiksi vastoin paikallisten ihmisten tahtoa. Matkailuliiketoiminnan kasvu ei yleensä ole kestävää myöskään luonnon kannalta, ja matkailijatkin voivat kokea siitä aiheutuneet muutokset kielteisinä.

Kulttuurinen kestävyys tarkoittaa kulttuurien siirtymistä seuraaville sukupolville (ks. Soini & Birkenland 2014, 216–219).

Tutkimusten mukaan matkailualalla on eri puolilla maailmaa kuitenkin myös yrittäjiä, jotka tavoittelevat jotakin muuta kuin liiketoimintansa kasvua ja mahdollisimman suurta taloudellista voittoa. Yleensä kyse on pienistä yrityksistä, joita on matkailualalla sekä Suomessa että muissa maissa paljon. Puhutaan muun muassa kestävästä liiketoimintamalleista, joissa korostuvat paikalliset sosiaaliset, kulttuuriset ja ympäristölliset suhteet sekä elämäntapayrittäjyydestä. (Ks. Ateljevic & Doorne 2000; Dias ym. 2020; King, Breen & Whitelaw 2014; Reijonen 2020.)

Liiketoimintamallilla tarkoitetaan käsitteellistä viitekehystä, jonka avulla liiketoimintaa voidaan suunnitella ja analysoida. Perinteisesti liiketoimintamalleissa on keskitytty tarkastelemaan, kuinka yritys tuottaa arvoa eli hyötyä asiakkailleen ja omistajilleen. (Reinhold, Zach & Krizaj 2017; 2019.)

Kestävässä liiketoimintamallissa yrityksen tulee asiakkaiden ja omistajien lisäksi tuottaa arvoa luonnolle ja/tai muille sidosryhmilleen, kuten paikallisille ihmisille (Bocken ym. 2014).

Elämäntapayrittäjällä tarkoitetaan henkilöä, joka on ryhtynyt yrittäjäksi voidakseen elää itselleen mieluisalla tavalla, esimerkiksi voidakseen asua itselleen tärkeässä paikassa tai voidakseen tehdä asioita, joista pitää, kuten vaikkapa liikkua luonnossa tai tehdä käsitöitä (ks. Ateljevic & Doorne 2000; Dias ym. 2020; Reijonen 2020).

Elämäntapayrittäjiäkin on monenlaisia. He liittävät yritykseensä erilaisia arvopäämääriä, joihin sisältyvät usein esimerkiksi elämänlaatu, paikallisuus, vastavuoroisuus, yhteistyö, tasa-arvoisuus, henkilökohtaisuus, luottamus, yhteisöllisyys, ekologisuus ja kestävyys. Myös heidän asiakkanaan olevilla matkailijoilla on todettu olevan samoja arvoja. (Ks. Ateljevic & Doorne 2000; Bredvol & Skälén 2016; Dias ym. 2020; Reijonen 2020.)

Kestävyystä puhuminen on yleistynyt matkailussa ja sitä ohjaavassa politiikassa viime vuosina huomattavasti. Kestävyydellä

voidaan kuitenkin tarkoittaa monia eri asioita. Kun kestävästä kehityksestä alettiin 1980-luvulla puhua, sen nähtiin muodostuvan ekologisesta, taloudellisesta ja sosiaalisesta ”pilarista”. Myöhemmin on alettu puhua pilarien sijaan ulottuvuuksista. Kulttuuri oli ja on usein edelleenkin osa kestävyyskeskusteluihin, vaikka se on yritetty lisätä poliittishallinnollisiin kestävyyskeskusteluihin ja niiden ohjaamiin käytäntöihin omaksi neljänneksi ulottuvuudekseen. (Ks. Dangi & Jamal 2016, 3–9, 12–16; Donohoe 2011, 42; Hawkes 2001; Soini & Birkenland 2014, 213–215; Soini & Dessein 2016; Kyyrö ym. 2020, 37–39.)

Sekä kestävä kehitys että kestävä matkailun tavoittelussa on pitkään painotettu ekologista kestävyttä. Edelleenkin globaali, planetaaristen resurssien kestävyys on molemmissa keskeistä. (Dangi & Jamal 2016; ks. Saarinen 2021, 4–5.)

Kestävällä matkailulla tarkoitetaan edellä esitettyä kestävyysmääritelmää seuraten matkailua, joka tyydyttää nykyhetken tarpeet viemättä tulevilta ihmisiltä ja muiden eliöiden sukupolville mahdollisuutta tyydyttää omat tarpeensa (ks. Dangi & Jamal 2016, 4–5; Saarinen 2021, 2–3; Tervo-Kankare 2017; Veijola & Kyyrö 2020, 18–23).

Kulttuuri onkin käytännön kehittämistoimissa monesti jäänyt paitsi talouden, myös ympäristön jalkoihin. Kestävä kehitys saavuttaminen vaatii kuitenkin monimutkaisiin kulttuurisiin järjestelmiin sopeutumista sekä niiden suojelemista. (Donohoe 2011, 42; ks. Dangi & Jamal 2016, 8; Soini & Dessein 2016; Unesco 2013.) Paikallisiin kulttuureihin onkin alettu kiinnittää vähitellen enemmän huomiota matkailun kehittämisessä (Dangi & Jamal 2016, 21).

Kulttuurisesti kestävä matkailu tarkoittaa matkailua, joka tukee kulttuurien säilymistä ja omaehtoista kehittymistä ja näin omalta osaltaan mahdollistaa niiden siirtymisen seuraaville sukupolville (ks. Scherrer 2020; Soini & Birkenland 2014, 216–219; Swanson & DeVereaux 2017).

Kestävä matkailun ohella puhutaan myös vastuullisesta matkailusta, jolle kestävä matkailun tapaan on esitetty paljon erilaisia määritelmiä.

Vastuullisella matkailulla tarkoitetaan, että matkailuyrityksillä, matkailijoilla ja muilla matkailun osapuolilla on eettinen ja moraalinen vastuu sekä kyky omalla toiminnallaan muuttaa matkailua kestävämmäksi – vastuullisuus siis johtaa kestävyteen. (Ks. García-Rosell 2017; Saarinen 2021; Veijola, Ilola & Edelheim 2013, 21–24.)

Kansainvälisillä poliittisilla areenoilla, kuten YK:n alaisessa Maailman Matkailujärjestössä (UNWTO) sekä Maailmanpankissa, matkailuyritykset nähdään yhä useammin vastuunkantajina eri kestävyystavoitteiden saavuttamisessa, mutta niiden vastuullisuus ei välttämättä ole riittävää. Syiksi tähän on esitetty muun muassa, etteivät ne ole valmiita rajoittamaan toimintansa kasvua tarpeeksi ja että kestävyteen liittyy globaalien tason haasteita, joiden käsittelyyn niillä on rajalliset mahdollisuudet. (Saarinen 2021; ks. myös Higgins-Desbiolles 2020; Kortetmäki ym. 2021; Rosato ym. 2021; Tervo-Kankare 2017, 238–240.) Kestävä matkailu ajavan politiikan todellinen tavoite voi myös olla ainoastaan matkailuliiketoiminnan jatkuminen tai kasvaminen, jolloin kestävyden saavuttaminen on kyseenalaista (ks. Dangi & Jamal 2016, 8, 12–13, 16; Saarinen 2021, 2–3, 8).

Viime kädessä niin poliitikot, matkailuyrittäjät ja monet paikalliset kuin matkailijatkin tavoittelevat hyvinvointia. Mutta kenen ja millaista hyvinvointia – se vaihtelee. Tavoitellaanko esimerkiksi vain omien tai jollakin tietyllä tavalla rajatun ihmisjoukon kaikkien mahdollisten halujen tyydyttämistä vai kaikkien maailman ihmisten perustarpeiden tyydyttämistä sekä ei-inhimillisen maailman, kuten eläinten, kasvien, ekosysteemien ja maapallon elämää ylläpitävien prosessien tarpeisiin vastaamista? (Ks. Kortetmäki ym. 2021.)

Omassa työssäni matkailun tutkijana ja opettajana kannan vastuuni matkailun kestävyden edistämisestä. Päämääränäni on kestävä matkailu, joka kunnioittaa matkailukohteiden paikallisia ihmisiä ja huomioi heidän kulttuurinsa ja ympäristönsä sekä niissä elävät muut eliölajit. Tämän periaatteen mukaisesti myös matkailuliiketoiminnan tulee olla kestävä.

Matkailuliiketoiminnan tutkimuslinjoja

Kulttuurisesti kestävää matkailuliiketoimintaa on tutkittu vähän. Kestävän matkailuliiketoiminnan tutkimus on keskittynyt kestävyden muihin ulottuvuuksiin ja paljolti liiketoiminnan käytännön toteutusten tarkasteluun suunnittelun tutkimisen sijasta. Tämän luvun kannalta kiinnostavimpia aiempia tutkimuslinjoja ovat *kestävien liiketoimintamallien, kestävä matkailuyrittäjyyden sekä matkailuyritysten yhteiskuntavastuun* tutkimus. Uudeksi tutkimusnäkökulmaksi on lisäksi muotoutumassa *kulttuurisensitiivisen matkailuliiketoiminnan tutkimus*.

Kestävien liiketoimintamallien tutkimus

Liiketaloustieteilijät ovat tutkineet eri toimialojen – myös matkailun – liiketoimintamalleja 2000-luvun alusta lähtien. Huomio alkoi 2010-luvulla kiinnittyä yhä enemmän kestäviin liiketoimintamalleihin, jotka on tutkimuksissa määritelty eri tavoin. Yhteistä määritelmille on kuitenkin keskittyminen arvon eli hyödyn tuottamiseen. Liiketoimintamalli voidaan nähdä liiketoiminnan toteuttamissuunnitelmana, jossa kuvataan, mitä asiakkaat tarvitsevat sekä miten arvo tuotetaan ja toimitetaan heille (ks. Pesonen 2017, 126).

Matkailututkimuksen piirissä liiketoimintamalli on kuitenkin yleensä nähty teoreettisena viitekehyksenä, jonka avulla tutkijat ovat analysoineet yritysten tosiasiallista liiketoimintaa. Tutkimusten avulla on pyritty ymmärtämään, kuinka liiketoimintaa matkailualalla harjoitetaan, ja kuinka sitä tulisi olosuhteiden muuttuessa muuttaa. Liiketoimintamalli voidaan ymmärtää myös yrittäjän tai yrityksen johtajan käsitykseksi yrityksen liiketoiminnasta tai työkaluksi, jolla liiketoimintaa voidaan suunnitella ja kehittää. Lisää tutkimusta tarvittaisiinkin siitä, miten matkailuyritysten johtajat käyttävät liiketoimintamallia työkaluna liiketoiminnan innovoinnissa ja suunnittelussa. (Reinhold, Zach & Krizaj 2017; 2019.)

Matkailuyritysten kestäviä liiketoimintamalleja tarkastelevissa tutkimuksissa on keskitytty erityisesti haasteisiin, joita tuo kestävyden yhdistäminen liiketoimintamalleihin. Tutkimuksissa on

tuotu esille yritysten tuottamaa arvoa sekä luonnolle että paikallisille ihmisille, mutta yleensä vain taloudellisen, ekologisen ja sosiaalisen kestävyuden näkökulmista. Kulttuuri on jäänyt monissa tutkimuksissa piiloon. (Ks. Reinhold, Zach & Krizaj 2017, 468–473; Scherrer 2020, 667.)

Poikkeuksiakin löytyy. Matkailututkija Pascal Scherrerin (2020) näkemyksen mukaan *kulttuurisesti kestävässä liiketoimintamallissa* matkailuliiketoiminta palvelee kulttuuria. Hänen tutkimassaan Australian aboriginaalien liiketoimintamallissa matkailuliiketoiminnan kulttuurille tuottama arvo tulee siitä, että matkailuyrityksessä työskentely antaa alkuperäiskansan nuorille mahdollisuuden palata asumaan syrjäisellä alueella sijaitseville perinteisille maille, joilla työllistymismahdollisuuksia on muuten vähän. Matkailutyönsään he myös oppivat omasta kulttuuristaan lisää. Näin matkailuliiketoiminta auttaa suojelemaan paikallista kulttuuria ja siirtämään sitä seuraavalle sukupolvelle. Samalla matkailijat saavat autenttisia kokemuksia kestävällä tavalla.

Kestävän matkailuyrittäjyyden tutkimus

Kestävän matkailuyrittäjyyden tutkimus on saanut alkunsa erilaisista havaituista haittavaikutuksista, joita matkailulla on ja joihin kestävä matkailuyrittäjyys on nähty ratkaisuna. Tutkimuksen määrä on ollut kasvussa erityisesti viimeiset kymmenen vuotta, ja kestävä matkailuyrittäjyyttä on tarkasteltu monista eri näkökulmista. Tutkijoita ovat kiinnostaneet esimerkiksi innovointi sekä sosiaalinen yrittäjyys. (Andrade-Valbuena, Baier-Fuentes & Gaviria-Marin 2022.)

Sosiaalinen yrittäjyys tarkoittaa yrittäjyyttä, jossa liiketoiminnasta saatava voitto käytetään sosiaalisten ongelmien lieventämiseen, kuten paikallisten vähäraaisten syrjäytyneiden nuorten opiskelun mahdollistamiseen (Aquino 2022).

Myös matkailun elämäntapayrittäjyyden tutkimus kuuluu osittain tähän tutkimuslinjaan (esim. Cunha, Kastenholz & Carneiro 2020; Dias ym. 2020). Kulttuurinen kestävyys ei kuitenkaan ole ollut sen keskeinen tutkimuskohde. Vain matkailututkija Kristen Swansonin

ja kulttuurihallinnon tutkija Constance DeVereaux'n (2017) tutkimus keskittyy nimenomaisesti *kulttuurisesti kestävään matkailuyrittäjyyteen*.

Swanson ja DeVereaux (2017) kuvaavat kulttuurisesti kestävästä matkailuyrittäjyyttä kahden tapaustutkimuksen pohjalta. Toinen koskee Hopi-kansaa ja toinen Arizonassa sijaitsevaa Arcosantin kokeellista ekologista kaupunkia. Heidän mukaansa kulttuurisesti kestävä matkailuyrittäjyys ylläpitää ja edistää paikallisen kulttuuriyhteisön arvoja ja perinteitä tuottaen yhteisölle hyötyjä, jotka se on itse määritellyt omista tarpeistaan käsin. Päätöksenteko perustuu paikallisen kulttuurin arvoihin, ja kulttuurin ylläpitäminen ja siirtäminen seuraavalle sukupolvelle ovat tärkeämpiä intressejä kuin taloudellinen voitto. Lisäksi autenttisuus on kulttuurisesti kestävässä matkailuyrittämisessä merkityksellistä sekä matkailijoille että paikalliselle yhteisölle.

Swansonin ja DeVereaux'n (2017) kuvauksessa on paljon yhtymäkohtia Scherrerin (2020) esittämän liiketoimintamallin kanssa. Sekä Swanson ja DeVereaux (2017) että Scherrer (2020) tuovat lisäksi esille, että vaikka heidän tutkimissaan yrityksissä liiketoimintaa harjoitetaan kulttuuri edellä, niissä pyritään myös taloudelliseen, ekologiseen ja sosiaaliseen kestävyys. Tärkeää on saavuttaa liiketoiminnassa tasapaino kestävyys eri ulottuvuuksien välille.

Matkailuyritysten yhteiskuntavastuun tutkimus

Matkailuyritysten yhteiskuntavastuuta on tutkittu huomattavasti enemmän kuin matkailuyritysten kestäviä liiketoimintamalleja.

Yhteiskuntavastuulla tarkoitetaan yritysten eettistä ja moraalista vastuuta pitää huolta planeetasta, ihmisistä ja taloudestaan ja siten edistää kestävyttä (ks. García-Rosell 2017, 232; Madanaguli ym. 2021; Wut, Xu & Wong 2022).

Myös tämä tutkimuslinja on saanut alkunsa 2000-luvulla. Kuten kestävyys, myös yhteiskuntavastuu jaetaan tutkimuksissa yleensä kolmeen osa-alueeseen, jotka ovat taloudellinen, ekologinen ja sosiaalinen. Vastuuta paikallisia kulttuureja kohtaan on tutkittu vain

vähän. (Ks. Madanaguli ym. 2021; Wong, Kim & Lee 2022; Wut, Xu & Wong 2022.)

Myöskään matkailuyritysten yhteiskuntavastuun suunnittelua ei ole tutkittu paljoa. Sen sijaan tutkijoita on kiinnostanut se, miten matkailuyritykset toteuttavat yhteiskuntavastuutaan käytännössä ja millaisia vaikutuksia niiden vastuullisuudella on. Kuitenkaan ensisijainen kiinnostuksen kohde ei ole ollut se, kuinka yritysten vastuullisuus on parantanut ympäristön tilaa tai paikallisten ihmisten hyvinvointia vaan se, miten vastuullisuus on vaikuttanut yritysten suoriutumiseen markkinoilla. Tutkimuksissa on käynyt muun muassa ilmi, että asiakkaat ja työntekijät odottavat matkailuyrityksiltä vastuullisuutta ja suhtautuvat siihen positiivisesti, joskin on myös yritysten vastuullisuuden epäilijöitä. Vastuullisuus vaikuttaa kuitenkin pääsääntöisesti myönteisesti matkailuyritysten maineeseen, brändiin ja taloudelliseen tulokseen, ja siitä on tullut keino kilpailla asiakkaista markkinoilla. (Ks. Madanaguli ym. 2021; Wong, Kim & Lee 2022; Wut, Xu & Wong 2022.)

Matkailuyritysten yhteiskuntavastuun tutkimuksista saa helposti käsityksen, etteivät yritykset ole kiinnostuneita muusta kuin oman taloudellisen voittonsa maksimoimisesta. Tulkinta ei ole välttämättä oikea. Tutkimuskohteet ovat tutkijoiden määrittelemiä, eivät yritysten. Ne riippuvat tutkijoiden arvoista ja mielenkiinnon kohteista, joita ohjaa muun muassa heidän tieteenalansa. Matkailuyritysten yhteiskuntavastuuta ei ole tutkittu pelkästään liiketaloustieteissä (ks. Madanaguli ym. 2021, 4–5), mutta niiden vaikutus näkyy selkeästi siinä, mihin tutkimus on keskittynyt.

Kulttuurisensitiivisen matkailuliiketoiminnan tutkimus

Sensitiivisyys on aiemmassa matkailututkimuksessa tarkoittanut ennen muuta haavoittuvaisuutta tai kykyä. Haavoittuvaisuus on merkinnyt suojelua vaativaa uhattuna olemista, ja tarkastelun kohteena on ollut sensitiivinen kulttuuri tai luonto. Kykynä sensitiivisyys on puolestaan ollut asenne, taito tai muu ominaisuus, jonka toisia kohtaan ymmärrystä ja huolenpitoa osoittava yksilö voi saavuttaa.

On siis tarkasteltu sensitiivistä henkilöä. (Ks. Viken, Höckert & Grimwood 2021, 2–3.)

Kulttuurisensitiivisyyden käsitettä on matkailututkimuksessa käytetty vähän, mutta sitä hyödyntävää tutkimuskirjallisuutta löytyy laajasti kasvatukseen, sosiaalityöhön ja terveydenhoitoon liittyen (ks. Hurst ym. 2021, 505, 510–511; Olsen ym. 2019, 16–17; Resnicow ym. 1999; Saari ym. 2020; Viken, Höckert & Grimwood 2021, 1–3).

Kulttuurisensitiivisyydellä tarkoitetaan kulttuurisen moninaisuuden tunnustamista (*recognition*) (ks. Bennett 1986; Viken, Höckert & Grimwood 2021).

Kulttuurisensitiivisyys on sisältynyt kestävän ja vastuullisen matkailun määrittelyihin alusta alkaen (ks. Dangi & Jamal 2016; International Conference on Responsible Tourism in Destinations 2002; UNWTO 1999; Veijola, Ilola & Edelheim 2013, 21–22), mutta ilman selkeää käsitteellistämistä tai teoreettista taustaa. Viime vuosina matkailututkijat ovat kuitenkin alkaneet enenevässä määrin tutkia käsitettä, joten kestävän matkailuliiketoiminnan tuoreimmaksi tutkimuslinjaksi onkin muodostumassa kulttuurisensitiivisen matkailuliiketoiminnan tutkimus.

Kulttuurisensitiivisestä matkailuliiketoiminnasta tehdyt tutkimukset voi jakaa kahteen ryhmään. Ensimmäinen tarkastelee matkailuyritysten työntekijöiden kulttuurisensitiivisyyttä toisista kulttuureista tulevia matkailijoita kohtaan. Toinen tutkii matkailuyrittäjien ja matkailuyritysten työntekijöiden kulttuurisensitiivisyyttä matkailukohteiden alkuperäiskansa- ja muita paikallisia kulttuureja kohtaan. (Ks. Saari ym. 2020, 98–101; Viken, Höckert & Grimwood 2021, 2–3.)

Tämän luvun kannalta oleellisempi on jälkimmäinen lähestymistapa. Siinä tarkastellaan kulttuurisensitiivisen matkailuliiketoiminnan haasteita ja mahdollisuuksia, pyritään määrittelemään, mitä kulttuurisensitiivisyys matkailuliiketoiminnassa tarkoittaa sekä avataan käsitteen ulottuvuuksia (ks. Donohoe 2011; Hurst ym. 2021; Olsen ym. 2019; Saari ym. 2020; Viken, Höckert & Grimwood

2021). Koska kestävä matkailu edellyttää ylipäätään, että matkailu-yrityksissä huomioidaan niiden toiminnan kulttuurinen konteksti (ks. Donohoe 2011, 39–42; Saari ym. 2020, 101; Soini & Dessein 2016), on kulttuurisensitiivisyyden ulottuvuuksiin syytä perehtyä tarkemmin. Olennaista on pohtia, kuinka kulttuurisensitiivistä matkailuliiketoimintaa suunnitellaan. Aiemmassa tutkimuksessa tätä ei ole vielä tehty.

Kulttuurisensitiivisen matkailuliiketoiminnan suunnittelun ulottuvuudet

Kulttuurisensitiivinen matkailuliiketoiminta vaatii suunnittelua. Suunnittelua varten tarvitaan puolestaan työkaluja, kuten teoreettisia viitekehyksiä, määritelmiä ja ohjeistuksia siitä, mikä on ja mikä ei ole kulttuurisensitiivistä matkailuliiketoimintaa. Lisäksi tarvitaan toimintaperiaatteita, hyviä käytäntöjä sekä arviointimenetelmiä ja -mittareita edistymisen mittaamiseen. (Ks. Donohoe 2011, 39, 43; ks. myös johdantoluku tässä kirjassa.)

Rakennan seuraavaksi viitekehyksen kulttuurisensitiivisen matkailuliiketoiminnan suunnittelulle. Hyödynnän kulttuurienvälisen viestinnän tutkija Milton Bennettin (1986) kulttuurienvälisen sensitiivisyyden teoreettista mallia, kolmen matkailututkijan eli Arvid Vikenin, Emily Höckertin ja Bryan Grimwoodin (2021) teoreettista mallia kulttuurisensitiivisyyden ulottuvuuksista arktisen alueen matkailussa sekä tunnusteoreettista keskustelua. Rakentamassani viitekehyksessä keskityn kulttuurisensitiivisyyteen paikallisia ihmisiä ja kulttuureja kohtaan.

Bennettin (1986) malli kuvaa *kulttuurienvälisen epäsensitiivisyyden ja sensitiivisyyden* tasoja. Se on tarkoitettu avuksi kulttuurienvälisen viestinnän opetuksen suunnitteluun. Mallissa kulttuurienvälisen epäsensitiivisyyden äärimmäisin, vahvin taso on kulttuurien erilaisuuden kieltäminen. Tätä lievempi epäsensitiivisyyden taso on kulttuurien erilaisuutta vastaan puolustautuminen ja lievin

kulttuurien erilaisuuden merkityksen vähättely (ks. taulukko 1). (Ks. myös Bennett & Bennett 2004.)

Kulttuurienvälinen sensitiivisyys puolestaan alkaa Bennettin mallissa rakentua sen hyväksymisestä, että kulttuurien välillä on perustavanlaatuisia eroja, mutta mikään kulttuuri ei ole toista parempi tai huonompi. Hyväksyminen koostuu mallissa kulttuurien erilaisuuden tunnustamisesta ja kunnioittamisesta. Seuraavalla tasolla kulttuurienvälinen sensitiivisyys on myös oman ajattelun ja toiminnan mukauttamista kulttuurisiin eroihin sopivaksi. Vahvimmalla tasolla tapahtuu lisäksi erilaisten kulttuurien yhdistäminen omaan identiteettiin ilman selkeää identifioitumista mihinkään yksittäiseen kulttuuriin (ks. taulukko 2). (Ks. myös Bennett & Bennett 2004.)

Viken, Höckert ja Grimwood (2021) puolestaan määrittelevät kulttuurisensitiivisyyden subjektiiviseksi suuntautumiseksi toisetta eli erilaisuutta kohtaan sekä valmiudeksi, jota voidaan kehittää pohtimalla omia ennakkoluuloja, normeja ja arvoja. He korostavat, että kulttuurisensitiivisyys määrittyy itsen ja toisen välisessä suhteessa tilanteisesti; se ei siis ole pysyvä ominaisuus. Heidän Bennettin (1986) mallin pohjalta rakentamassaan mallissa kulttuurista epäsensitiivisyyttä ovat assimilaatio, stereotypisointi ja kulttuurinen omiminen (ks. taulukko 1). Kulttuurisensitiivisyyttä puolestaan edustavat kulttuuristen erojen tunnustaminen ja kunnioittaminen sekä vastavuoroisuus (ks. taulukko 2). Näin myös tämä malli on kulttuurienvälisen sensitiivisyyden malli. Se on tarkoitettu viitekehikseksi matkailutuotteiden kehittämiseksi sekä matkailussa tapahtuville kohtaamisille.

Molemmassa malleissa kulttuurisensitiivisyys alkaa tunnustuksesta (*recognition*). Bennett (1986) ei kuitenkaan avaa tunnustuksen käsitettä lainkaan, kun taas Viken, Höckert ja Grimwood (2021) luettelevat, mitä tulisi tunnustaa – määrittelemättä kuitenkaan itse tunnustuksen käsitettä (ks. taulukko 2). Tunnustusteorioita on useita. Niihin pohjautuva tunnustamista koskeva keskustelu voidaan jakaa *vastavuoroisuuden* ja *huomioimisen* näkökulmiin. Ensin mainitussa tunnustus on vuorovaikutteinen suhde kahden

Taulukko 1. Kulttuurienvälisen epäsensitiivisyyden jäsenyykset. Lähde: luvun kirjoittaja.

Kulttuurienvälisen epäsensitiivisyyden tasot (Bennett 1986)	Kulttuurienvälisen epäsensitiivisyyden ulottuvuudet (Viken, Höckert & Grimwood 2021)	Kulttuurienvälisen epäsensitiivisyyden muodot tunnustus-teoreettisessa viite-kehyksessä
<p>Kulttuurien erilaisuuden kieltäminen: henkilö on ollut vähän tai ei lainkaan tekemisissä toisten kulttuurien kanssa, hän tunnistaa kulttuurien välillä olevia eroja vain hyvin karkealla tasolla; äärimmäisessä tapauksessa toisien kulttuurien jäseniä pidetään ali-ihmisinä, jotka voidaan tuhota.</p>	<p>Assimilaatio: tietyn kansan asemaa omana kulttuurisena ryhmänään heikennetään tai sen tällainen asema hävitetään kokonaan (Kuokkanen 2007).</p>	<p>Epäkunnioitus: kaikille ihmisille tai kaikille tietyn yhteiskunnan tai yhteisön jäsenille kuuluvien oikeuksien ottaminen pois tietyiltä ihmisiltä heidän kulttuurinsa takia; omien oikeuksien käyttäminen niin, että toisilta estyy heidän oikeuksiensa käyttäminen (ks. Honneth 1992; Särkelä 2020, 122, 125; Yhdistyneet Kansakunnat 1948).</p>

<p>Kulttuurien erilaisuutta vastaan puolustautuminen: henkilö tunnistaa kulttuurien välillä eroja ja kokee ne uhkaksi oman maailmankuvansa keskeisyydelle, hän puolustautuu niitä vastaan liittämällä kielteisiä ominaisuuksia toisten kulttuurien kaikkiin jäseniin (negatiivinen stereotypisointi) tai pitämällä omaa kulttuuriaan muita parempana.</p>	<p>Kulttuurinen omiminen: tietyn kulttuurin jäsenet myyvät toisen kulttuurin tuotteita ilman kunnollista neuvottelua tämän kulttuurin jäsenten kanssa ja ilman kyseisen kulttuurisen ryhmän suostumusta (Hinch & Butler 2007; Comaroff & Comaroff 2009).</p>	<p>Tunnustuksen epäsuhta: vallitsevat kulttuuriset arvot asettavat jonkun kulttuurin jäsenet muita huonommiksi, poissuljetuiksi, näkymättömiksi tai muutoin vähemmän kuin täysivaltaisiksi kumppaneiksi sosiaalisessa vuorovaikutuksessa; keinona tässä voi olla esim. stereotypisointi tai toisen kulttuurin pelkistäminen resurssiksi (ks. Fraser 1998, 7; 2003, 29; 2010; Huttunen 2020, 176; Kortetmäki 2020, 246).</p>
<p>Kulttuurien erilaisuuden merkityksen vähättely: henkilö myöntää kulttuurien väliset erot ja sietää niitä mutta vähättelee niiden merkitystä korostamalla kulttuurien välisiä yhtäläisyyksiä; hän ajattelee kaikkien ihmisten olevan pohjimmiltaan samanlaisia kuin hän itse on.</p>	<p>Stereotypisointi: ihmisiä luokitellaan ryhmiin ylikorostamalla heidän tyypillisiä piirteitään: tuloksena on epätarkkoja, liian yksinkertaistettuja yleistyksiä näistä ryhmistä (Lehtonen 2005).</p>	<p>Huomioimattomuus: tietyn kulttuurin erityispiirteitä ei huomioida joko ollenkaan tai riittävästi niiden laatuun ja parhaaseen mahdolliseen huomioimiseen suhteutettuna tai yhtäläisen arvon myöntämisen mielessä (ks. Fraser 1998, 7; Kortetmäki 2020, 240–241, 246; Laitinen 2010).</p>

Taulukko 2. Kulttuurienvälisen sensitiivisyyden jäsennykset. Lähde: luvun kirjoittaja.

Kulttuurienvälisen sensitiivisyyden tasot (Bennett 1986)	Kulttuurienvälisen sensitiivisyyden ulottuvuudet (Viken, Höckert & Grimwood 2021)	Kulttuurienvälisen sensitiivisyyden muodot tunnustusteoreettisessa viitekehyydessä
<p>Kulttuurien erilaisuuden hyväksyminen: henkilö hyväksyy, että kulttuurien välillä on perustavanlaatuisia eroja, mutta mikään kulttuuri ei ole toista parempi tai huonompi; koostuu kulttuurien erilaisuuden tunnustamisesta ja kunnioittamisesta.</p>	<p>Toisen ja toiseuden tunnustaminen: kulttuurien erilaisuuden ja moninaisuuden tunnustaminen; kaikkien ihmisten tunnustaminen samanarvoiseksi; historiallisten kontekstien, epätasa-arvoisten valtasuhteiden ja aiemmin vaiennettujen äänien tunnustaminen; mahdollisuus kyseenalaistaa, pohtia ja muuttaa omia tapoja olla ja tietää suhteessa toisiin; oman toiminnan seurausten tunnustaminen suhteessa toisiin.</p>	<p>Kunnioitus: kaikkien ihmisten tunnustaminen olennaisilta ominaisuuksiltaan samanlaisiksi ja siksi yhdenvertaisiksi keskustelukumppaneiksi, joilla on samat oikeudet ja velvollisuudet yhteiskunnassa tai maailmassa; omien oikeuksien käyttäminen niin, että toisilta ei esty heidän oikeuksiansa käyttäminen (ks. Hirvonen 2020, 14; Honneth 1992; Särkelä 2020, 120–122; Yhdistyneet Kansakunnat 1948).</p>
<p>Kulttuurisiin eroihin mukautuminen: henkilö mukauttaa oman ajattelunsa ja toimintansa kulttuurisiin eroihin sopiviksi.</p>	<p>Kunnioitus: kaikkien ihmisten kunnioittaminen samanarvoisina; molemminpuolinen kunnioitus.</p>	<p>Vastavuoroinen tunnustus: tietyssä kulttuurissa vallitsevat arvot mahdollistavat eri toimijoiden osallistumisen sosiaaliseen elämään tasaveroisina (Fraser 2003, 29; 2010).</p>

<p>Erilaisten kulttuurien yhdistäminen omaan identiteettiin: henkilö yhdistää identiteettiinsä piirteitä eri kulttuureista ilman selkeää identifioitumista mihinkään yksittäiseen kulttuuriin.</p>	<p>Vastavuoroisuus: suhde, jossa molemmat osapuolet huolehtivat toistensa hyvinvoinnista; luo suhteen, joka tuottaa tunnepitoisia tai eettisiä arvoja, kuten ystävyys, luottamus ja molemminpuolinen ymmärrys (Höckert 2018; Kuokkanen 2007; Levinas 1969; Sabourin 2013, 306).</p>	<p>Huomioiminen: tietyn kulttuurin erityispiirteet huomioidaan riittävästi niiden laatuun ja parhaaseen mahdolliseen huomioimiseen suhteutettuna tai yhtäläisen arvon myöntämisen mielessä (ks. Kortetmäki 2020, 240–241, 246; Laitinen 2010).</p>
---	--	---

tunnustuksen antamiseen kykenevän henkilön eli *persoonan* välillä. Toisessa tunnustuksen kohteena eli huomioituina voivat olla muutkin kuin ihmiset, esimerkiksi kulttuuri tai luonto. (Laitinen 2010; ks. myös Kortetmäki 2020.) Aavaan ensin vastavuoroisuuden näkökulmaa ja sitten huomioimisen.

Filosofian tutkija Onni Hirvosen (2020, 11) mukaan vastavuoroisella tunnustuksella tarkoitetaan suhdetta, jossa ”toiseen henkilöön suhtaudutaan merkityksellisenä vuorovaikutuskumppanina.” Suhde on molemminpuolinen, sillä jotta henkilö voisi kokea saaneensa tunnustuksen, hänen täytyy tunnustaa tunnustajansa (ks. Laitinen 2010, 326–327) ja pitää häntä itselleen merkityksellisenä vuorovaikutuskumppanina. Esimerkiksi toisen henkilön mielipiteiden ottaminen vakavasti on tunnustamista (Hirvonen 2020, 16). Niiden vähätteleminen tai pitäminen yhdentekevinä on puolestaan tunnustamatta jättämistä (ks. Kortetmäki 2020, 240).

Eri tunnustusteorioissa on erilaisia vastavuoroisen tunnustuksen muotoja. Käsittelen tässä niistä kulttuurisensitiivisen matkailuliiketoiminnan suunnittelun kannalta oleellisinta eli kunnioitusta. Tunnustusteorioissa kunnioitus on siis yleensä yksi tunnustuksen muoto (vrt. Bennet 1986; Viken, Höckert & Grimwood 2021).

Tunnustusteoreettisessa keskustelussa viitataan usein sosiaalifilosofiin ja kriittiseen yhteiskuntateoretikkoon Axel Honnethiin (1992), jonka tunnustusteoriassa kunnioitus tarkoittaa kaikkien ihmisten pitämistä olennaisilta ominaisuuksiltaan samanlaisina ja siksi yhdenvertaisina keskustelukumppaneina, joilla on keskenään samat oikeudet ja velvollisuudet yhteiskunnassa tai maailmassa (ks. Hirvonen 2020, 14; Särkelä 2020, 120–121). Oikeuksilla tarkoitetaan tällöin yleensä ihmisoikeuksia tai esimerkiksi Suomesta puhuttaessa perustuslaissa määriteltyjä jokaiselle ihmiselle kuuluvia perusoikeuksia. Kyse on näin ollen ihmisten yhtäläisen ihmisarvon tunnustamisesta. (Hyvönen & Lahikainen 2020, 209–210; Niemi 2020; Turtiainen 2020.)

Kunnioitukseen kuuluu myös se, että käyttää omia oikeuksiaan niin, ettei se estä toisia käyttämästä oikeuksiaan. Kunnioituksen

vastakohtaan halveksunnan muoto onkin oikeuksien pois ottaminen. (Ks. Särkelä 2020, 122, 125; Yhdistyneet Kansakunnat 1948.)

Paikallisiin kulttuureihin keskittyvän kulttuurisensitiivisen matkailuliiketoiminnan suunnittelussa honnethlaisittain ymmärretty kunnioitus tarkoittaa kaikkien paikallisten ihmisten yhtäläisten ihmis- ja perusoikeuksien toteutumisen huomioimista riippumatta siitä, mihin kulttuureihin he kuuluvat (ks. taulukot 1 ja 2). Näin ollen kulttuurisensitiivisen matkailuliiketoiminnan suunnittelun ensimmäinen ulottuvuus ovat *paikallisten ihmisten oikeudet*. Suomessa jokaisen perusoikeuksiin kuuluu muun muassa oikeus omaan kulttuuriin (Suomen perustuslaki 1999). Se, miten paikalliset ihmiset oikeuksiaan käyttävät, on kulttuurisidonnaista (ks. Read & Grimwood 2021), mikä kulttuurisensitiivisen matkailuliiketoiminnan suunnittelussa myös huomioidaan.

Kriittinen feministiteoreetikko Nancy Fraser (2003, 29) näkee tunnustuksen kysymykseksi sosiaalisesta ja kulttuurisesta statuksesta. Vastavuoroinen tunnustus tapahtuu, kun tietyssä kulttuurisessa vallitsevat institutionalisoituneet arvot mahdollistavat eri toimijoiden osallistumisen sosiaaliseen elämään tasaveroisina. Kun vallitsevat kulttuuriset arvot leimaavat jotkut toimijat esimerkiksi heidän kulttuurinsa takia huonommiksi, poissuljetuiksi, näkymättömiksi tai muutoin vähemmän kuin täysivaltaisiksi kumppaneiksi sosiaalisessa vuorovaikutuksessa, kyse on *tunnustuksen epäsuhdasta* (*misrecognition*). (Fraser 2003, 29; ks. myös Fraser 2010; Huttunen 2020, 176; Kortetmäki 2020, 245–247; Viken, Höckert & Grimwood 2021, 7.) Jos kaikki tunnustaisivat toisensa vastavuoroisesti, tuloksena olisi kulttuurinen moninaisuus, jossa eri kulttuuriset ryhmät olisivat samanarvoisia ja kunnioittaisivat toisiaan vahvistaen samalla molemminpuolisesti toistensa erilaisuutta (Young 2011, 163; ks. myös Fraser 2003, 7).

Myös Fraserin vastavuoroisessa tunnustuksessa on kyse kunnioituksesta, sillä siinä korostuvat kaikkien ihmisten samanarvoisuus ja yhdenvertaisuus. Fraser ei kuitenkaan puhu niinkään oikeuksista vaan *mahdollisuuksista osallistua*. Ehdotankin mahdollisuutta

osallistua kulttuurisensitiivisen matkailuliiketoiminnan toiseksi suunnittelu-ulottuvuudeksi niin, että suunnitteluun kutsutaan osallistumaan ne paikalliset ihmiset, joiden kulttuureja liiketoiminnassa on tarkoitus hyödyntää tai joiden kulttuureihin liiketoiminta muuten vaikuttaa (ks. Brattland ym. 2020; Donohoe 2011, 37; Hurst ym. 2021, 500, 507–510). Vastavuoroinen tunnustus tapahtuu ottamalla heidän mielipiteensä suunnittelussa vakavasti. Tämä voi vaatia yrittäjältä ja muiltakin suunnitteluun osallistujilta itsetutkiskelua: sellaisten omien arvojen, asenteiden ja toimintatapojen tunnistamista, jotka voivat estää toisten tunnustamisen, ja niistä pois pyrkimistä (ks. Saari ym. 2020, 103; Viken, Höckert & Grimwood 2021, 7). Taulukot 1 ja 2 voivat olla tässä työssä apuna.

Alkuperäiskansojen kohdalla tarpeen voi olla myös kyseisten kansojen kulttuurien, maiden ja vesien pitkään jatkuneen oimimisen ja tuhoamisen myöntäminen ja lopettaminen, mikä pätee Suomessakin saamelaisia koskien. Esimerkiksi saamenpukuja on suomalaisessa matkailuliiketoiminnassa väärinkäytetty saamelaisia loukkaavalla tavalla jo pitkään, eikä heidän näkemyksiään ja mielipiteitään ole otettu aina matkailuyrityksissä vakavasti. (Ks. Kugapi ym. 2020; Saamelaiskäräjät 2018; Saari ym. 2020; Viken, Höckert & Grimwood 2021, 7, 9.)

Kulttuurinen omiminen tarkoittaa toisen kulttuurin elementtien ottamista omaan käyttöön (ks. Young 2005, 135–136).

Tunnustaminen voidaankin nähdä yhtäältä yleisenä kaikkien ihmisten kunnioittamisena ja toisaalta eri kulttuurien erityisyyden kunnioittamisena, jossa kunkin kulttuurin ja kulttuurisen ryhmän erityispiirteet otetaan huomioon yhtäläisesti yhtäläisen arvon myöntämisen mielessä (Kortetmäki 2020, 240–241, 246; ks. myös Laitinen 2020). Tässä yhteydessä voidaan tunnustuksena puhua myös riittävästä huomioimisesta, jossa huomioimisen laatu riippuu siitä, millaista huomiointia huomioinnin kohteen – esimerkiksi paikallisen kulttuurin – piirteet tai ominaisuudet vaativat, tai mikä on niihin nähden soveliasta huomioimista. Se voi tarkoittaa

vaikkapa rauhaan jättämistä, säilyttämistä tai suojelua. Huomioinnin riittävyttä arvioidaan sen perusteella, mikä on paras mahdollinen saatavilla oleva huomiointi. (Ks. Laitinen 2010, 319–326.) Tämä on suoraan sovellettavissa myös matkailuliiketoiminnan suunnitteluun, ja esitäinkin *paikallisten kulttuurien erityispiirteiden riittävää huomiointia* kulttuurisensitiivisen matkailuliiketoiminnan suunnittelun kolmanneksi ulottuvuudeksi.

Parhaiten kulttuuriset erityispiirteet ja niiden riittävä huomiointi selviävät yhdessä paikallisten ihmisten kanssa suunniteltaessa, mikä on yhteydessä edellä käsittelemiini osallistumismahdollisuuksiin. Kaikki kolme esittämäni suunnittelu-ulottuvuutta – paikallisten ihmisten oikeudet, mahdollisuus osallistua ja paikallisten kulttuurien erityispiirteiden riittävä huomiointi – ovatkin yhteydessä toisiinsa. Myös paikallisten oikeudet tulevat parhaiten tunnustetuiksi yhdessä suunnitellen.

Kestävyuden kannalta on oleellista, että myös paikallinen luonto tunnustetaan huomioimalla suunnittelussa riittävästi sen erityispiirteet (ks. Kortetmäki 2020). Tämä on tärkeää paikallisia kulttuurejakin ajatellen, sillä niiden ja paikallisen luonnon välillä on vuorovaikutteinen suhde (ks. Hurst ym. 2021, 505–508). Kulttuurisensitiivisyys tarkoittaa, että matkailuliiketoimintaa suunniteltaessa paikalliset kulttuurit ja luonto eivät ole vain liiketoiminnan resursseja vaan jotakin, johon liiketoiminta sovitetaan.

Kulttuurienvälisen sensitiivisyyden rinnalla kulttuurisensitiivisessä matkailuliiketoiminnan suunnittelussa tarvitaan *kulttuurinsäistä sensitiivisyyttä*, josta on matkailututkimuksen piirissä kirjoitettu toistaiseksi vähän. Kulttuurienvälistä sensitiivisyyttä tarvitaan silloin, kun matkailuyrittäjä tai yrityksen työntekijät eivät ole paikallisia eikä paikallinen kulttuuri ole hänen tai heidän oma kulttuurinsa. Kulttuurienvälistä sensitiivisyyttä tarvitaan myös, jos paikallisia kulttuureja elää rinnakkain useampia, kuten Lapissa suomalaisen kulttuuri ja saamelaiset kulttuurit, ja näistä yksi on paikallisen yrittäjän ja paikallisten työntekijöiden kulttuuri ja muut toisten paikallisten kulttuureja.

Kulttuurisensitiivisyys – kulttuurin sisäisenä – on matkailuyrityksissä kuitenkin tarpeen myös silloin, kun yrittäjä ja työntekijät ovat saman paikallisen kulttuurin edustajia kuin muut paikalliset, sillä suhde omaan kulttuuriin voi vaihdella yksilöstä toiseen (ks. Bennett 1986; Brattland ym. 2020, 29; Resnicow ym. 1999, 13–14). Oman kulttuuriyhteisön jäsenillä voi olla erilaisia näkemyksiä siitä, millainen matkailuliiketoiminta on soveliasta oman kulttuurin kannalta, ja kulttuurisensitiivisen matkailuliiketoiminnan suunnittelussa myös nämä erilaiset näkemykset otetaan vakavasti. Edellä esitettyä voikin soveltaen hyödyntää myös kulttuurinsisäiseen sensitiivisyyteen.

Kulttuurisensitiivisen matkailuliiketoiminnan suunnittelu käytännössä

Olen yhdessä Kulttuurisensitiivinen matkailu arktisella alueella -tutkimusryhmäni kanssa hahmotellut kaksi kulttuurisensitiivisen matkailuliiketoiminnan toimintamallia, joita matkailuyritykset voivat käyttää apunaan suunnitellessaan liiketoimintaansa (ks. myös Lüthje, Höckert & Kugapi ilmestyy 2023). Molemmat edistävät paikallisten ihmisten ja heidän kulttuuriensa tunnustamista. Ensimmäinen on *yhteistyön* toimintamalli ja toinen *autenttisuuden* toimintamalli (ks. kuvat 7 ja 8). Ne ovat myös yhdistettävissä.

Yhteistyöllä (*collaboration*) tarkoitetaan prosessia, jossa tietyn ongelman eri tavoin näkevät ihmiset tutkivat eroavia näkemyksiään rakentavalla tavalla löytääkseen ratkaisun, jonka he kaikki voivat hyväksyä (Gray 1989, 1–5). Yhteistyö voidaan ymmärtää myös yhteiseksi päätöksenteoksi ja vallan jakamiseksi (Gray 1989, 227; Jamal & Getz 1995, 188).

Autenttisuudella tarkoitetaan puolestaan aitoutta ja alkuperäisyyttä. Tässä luvussa se ymmärretään sosiaalisesti ja kulttuurisesti rakentuvaksi eli se, mitä pidetään aitona tai alkuperäisenä, määrittäyty ihmisten kesken puheissa ja teoissa (ks. Cohen 1988; Lüthje 2017; Wang 1999).

Yhteistyön ja autenttisuuden toimintamallit perustuvat vuosina 2019–2020 tehtyihin matkailuyrittäjien ja muiden matkailutoimijoiden haastatteluihin Suomen ja Ruotsin Lapissa, Pohjois-Norjassa sekä Grönlannissa. Haastattelut videoitiin, ja videot ovat osa matkailuyrittäjille suunnattua kulttuurisensitiivisen matkailuliiketoiminnan kurssia (ks. Lapin yliopisto 2023). Haastateltuja oli yhteensä 17. Heitä pyydettiin haastatteluissa kertomaan, mitä he ymmärtävät kulttuurisensitiivisen matkailuliiketoiminnan tarkoittavan ja antamaan siitä käytännön esimerkkejä. Eri kulttuureja edustaneiden haastateltujen vastaukset olivat hyvin samansuuntaisia. Tutkimusryhmäni ryhmitteli niitä ensin aineistolähtöisellä teemoittelulla, jonka jälkeen syvensin analyysiä käytäntöteoreetikkojen Elizabeth Shoven, Mika Pantzarin ja Matt Watsonin (2012) sosiaalisten käytäntöjen teoriaan nojaten. Seuraavaksi esittelemäni toimintamallit ovat näiden kahden analyysikierroksen yhteistulos.

Yhteistyön toimintamalli

Haastateltavat puhuivat paljon matkailuliiketoiminnan suunnittelusta yhdessä paikallisten ihmisten kanssa. Kyse on paikallisten ihmisten tunnustamisesta: nämä ovat merkityksellisiä vuorovaikutuskumppaneita, joiden mielipiteet ja oikeudet otetaan vakavasti (ks. Fraser 2003, 29; 2010; Hirvonen 2020, 11, 16; Särkelä 2020, 120–122). Tavoitteena on suunnitella liiketoiminta siten, ettei se häiritse paikallisia – suunnitella se siis paikalliseen elämään sopivaksi. Haastatellut matkailuyrittäjät esimerkiksi tarkistavat etukäteen paikallisilta ihmisiltä, ettei heidän suunnittelemansa matkailuliiketoiminta, vaikkapa siihen kuuluva rakentaminen tai luonnon käyttäminen, häiritse paikallisten elämää. He keskustelevat, neuvottelevat ja etsivät ratkaisuja yhdessä heidän kanssaan.

Molemminpuolinen kunnioitus sekä avoin keskustelu ja yhteydenpito mahdollistavat toisen toiminnan huomioon ottamisen, ongelmien ratkomisen ja tulevaisuuden eri kehittämisvaihtoehdoista neuvottelemisen (Kugapi ym. 2020, 10; Müller & de Bernardi 2020, 20–24, 27). Kun matkailuliiketoiminnan suunnitteluun saadaan mukaan erilaisia paikallisia näkökulmia, on myös todennäköisempää,

että lopputulos tuo paremmin esiin paikallista kulttuurista kirjoa (Brattland ym. 2020, 18, 27).

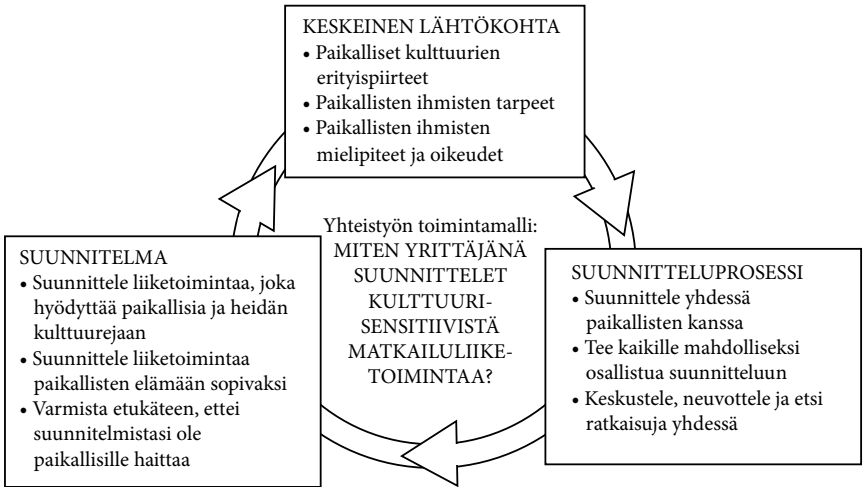
Haastatellut matkailuyrittäjät pyrkivät myös suunnittelemaan toimintaansa siten, että se hyödyttäisi mahdollisimman montaa paikallista ja vastaisi heidän tarpeitaan. He esimerkiksi suunnittelevat matkailupalveluita, joita voivat toteuttaa yhteistyössä muiden paikallisten yrittäjien kanssa. Jopa koko matkailuliiketoiminnan suunnittelun pohjaksi voidaan ottaa paikallisten tarpeet sen sijaan, että suunnittelu lähtisi asiakkaiden tarpeista, kuten yleensä tapana on. Tällaisessa yhteisökeskeisessä matkailun suunnittelussa asiakkaiksi etsitään sellaisia matkailijoita, joita paikalliset ihmiset haluavat vierailijoiksi omaan kotipaikkaansa. (Ks. Höckert 2018; Ren, Chimirri & Abildgaard 2020, 21, 26.)

Yhteisökeskeisessä matkailun suunnittelussa etusijalle asetetaan paikallisten tarpeet, etu ja hyvinvointi sen sijaan, että suunnittelun lähtökohdiana olisivat asiakkaiden tarpeet tai yritysten tavoite tehdä voittoa (ks. Higgins-Desbiolles ym. 2019, 1936–1939; Higgins-Desbiolles 2020, –619; Higgins-Desbiolles & Bigby 2022, 2).

Ajatuksena on, että kun matkailua kehitetään tietynlaiseksi, se houkuttelee asiakkaisiksi tietynlaisia matkailijoita (ks. Kugapi ym. 2020, 24; Müller & de Bernardi 2020, 24). Suunnittelukäytännössä on paljon yhtymäkohtia edellä esiteltyyn Swansonin ja DeVereaux'n (2017) kulttuurisesti kestävään matkailuyrittäjyyteen, jossa lähtökohdiana on kulttuuriyhteisön etu, sekä Scherrerin (2020) esittämään kulttuurisesti kestävään liiketoimintamalliin, jossa matkailu palvelee kulttuuria.

Paikallisten osallistamisessa (ks. myös luku 5 vastuullisesta vuorovaikutteisuudesta tässä kirjassa) matkailuliiketoiminnan suunnitteluun voidaan käyttää erilaisia menetelmiä, jotka edistävät osallistujien välistä kunnioitusta ja vastavuoroisuutta (ks. Li ym. 2023). Matkailuyrittäjä voi esimerkiksi merkitä karttaan yhdessä paikallisten ihmisten kanssa paikat, joihin he eivät halua matkailijoita vietävän, sekä paikat, joihin heitä voi viedä.

Pohjoisessa yhteistyötä tarvitaan erityisesti poronhoidon ja matkailun sopuisaan rinnakkaiseen. Haastatellut matkailuyrittäjät esimerkiksi varmistavat päivittäin poromiehiltä etukäteen, etteivät heidän suunnitteleman safarireitit häiritse poroja ja poronhoitotöitä (ks. myös Kugapi ym. 2020, 15–16; Müller & de Bernardi 2020, 21, 25). Vastaavasti matkailuyrittäjän voi poronhoitoalueen eteläpuolellakin olla syytä tarkistaa, ettei matkailijoille suunniteltu retki vaikkapa osu samaan paikkaan, jossa paikallisilla metsästäjillä on metsästys käynnissä. Sekä poronhoito että metsästys ovat osa paikallisia kulttuureja, jotka kulttuurisensitiivisessä matkailuliiketoiminnassa huomioidaan.



Kuvio 7. Yhteistyön toimintamalli. Lähde: luvun kirjoittaja ja Elisa Lähde.

Autenttisuuden toimintamalli

Haastatteluissa toistui puhe itselleen uskollisena pysymisestä sekä totuuden kertomisesta matkailijoille. Itselleen uskollisena pysyminen on omana itsenään olemista ja tarkoittaa, että matkailuyrittäjä suunnittelee liiketoimintansa omien ja työntekijöidensä arvojen ja kiinnostuksenkohteiden mukaiseksi ja etsii asiakkaita, joilla on samanlaiset arvot ja mielenkiinnonkohteet. Jos yrittäjä on esimerkiksi luontoihminen, hän suunnittelee luontomatkailejoille luontomatkailupaketteja. Tämän on havaittu olevan tyypillistä myös elämäntapayrittäjien keskuudessa, joiden arvot, kuten edellä tuli jo ilmi, voivat tulla lähelle kulttuurisensitiivisyyden ulottuvuuksia (ks. Ateljevic & Doorne 2000; Bredvol & Skälén 2016).

Omana itsenään olemista on haastateltujen yrittäjien mukaan myös se, että yrittäjän ja työntekijöiden kulttuuri(t) muodostuu niistä asioista, joita he tekevät omassa elämässään, eivätkä he yrittä olla jotakin, mitä eivät tosiasiaassa ole. He eivät esimerkiksi yritä olla paikallisen kulttuurin perinteisiä tai stereotyyppisiä edustajia, ellei se vastaa totuutta. Esimerkiksi monet saamelaiset toivovat, että saamelaisia ei matkailussa esitettäisi pelkästään stereotyyppisinä perinteisinä porosaamelaisina, vaan että heitä tuotaisiin esiin modernina ihmisinä, jollaisia he nykyään ovat (ks. Müller & de Bernardi 2020, 19). Läheskään kaikilla saamelaisilla ei myöskään ole poroja.

Autenttisuuden toimintamallissa riittääkin, kun matkailijoille kertoo omasta elämästään matkailukohteena olevassa paikassa. Mitään eksoottisempaa ei tarvita, sillä autenttisuus kiinnostaa matkailijoita (Brattland ym. 2020, 15, 26; Kugapi ym. 2020, –18; Matteucci ym. 2022; Olsen ym. 2019, 38–39).

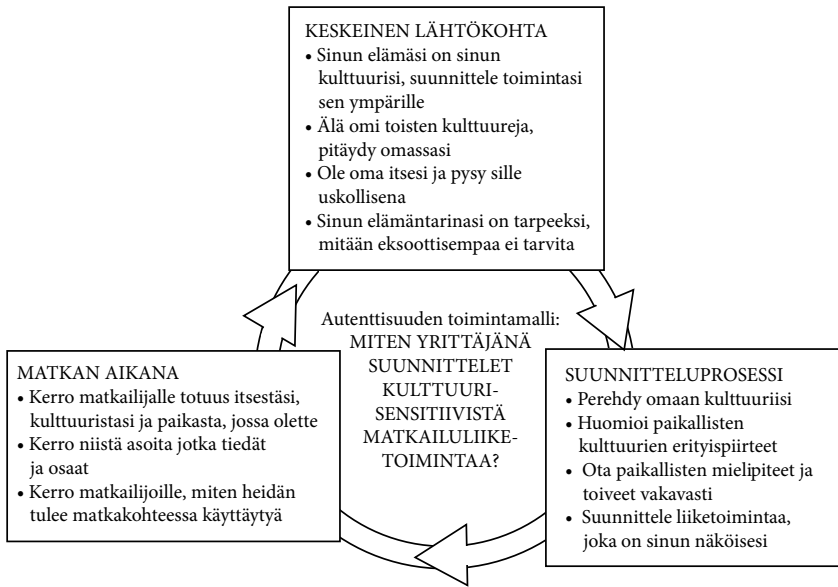
Totuuden kertominen matkailijoille on yhteydessä itselle uskollisena pysymiseen. Näen molemmat paikallisessa yhteisössä sosiaalisesti ja kulttuurisesti määrittäviksi piirteiksi (ks. Bredvol & Skälén 2016; Cohen 1988; Lüthje 2017; Wang 1999). Näin ollen yksilön todellinen minä rakentuu vuorovaikutuksessa toisten kanssa: tosi tarina on se, jonka paikallinen yhteisö näkee totuudelliseksi. Totuuden kertominen tarkoittaa haastateltujen yrittäjien mukaan toden

puhumista omista tuotteista – sellaisista asioista kertomista, joista itse tietää – tositarinoiden kertomista omasta ja oman perheen tai suvun elämästä sekä oikean tiedon antamista paikasta, jossa matkailijat ovat; sen historiasta, kulttuurista ja ihmisistä. Tämä voi vaatia yrittäjältä ja työntekijöiltä perehtymistä ja – jos he eivät itse ole paikallisia – yhteistyötä paikallisten kanssa.

Kulttuurisensitiivisyyden näkökulmasta paras käytäntö onkin, että paikallisesta kulttuurista kertovat matkailijoille he, joiden kulttuurista on kyse (Brattland ym. 2020, 18–19, 27–29; ks. myös Müller & de Bernardi 2020, 20). He myös parhaiten tietävät, mitä ulkopuolisille on sopivaa kertoa ja mitä ei. Esimerkiksi alkuperäiskansojen perinteisestä tiedosta osa voi olla sellaista, ettei sitä ole sopivaa jakaa ulkopuolisille (ks. Hurst ym. 2021, 509).

Totuuden kertomiseen kuuluu haastattelujen perusteella myös sen kertominen matkailijoille, millainen käyttäytyminen heidän puoleltaan on sopivaa ja millainen sopimatonta paikallisissa kulttuureissa ja luonnossa. Matkailijoille onkin alettu laatia erilaisia matkailukohdekohtaisia ohjeistuksia siitä, miten heidän toivotaan käyttäytyvän (ks. Kugapi ym. 2020, 24, 27; Ren, Chimirri & Abildgaard 2020, 14–15, 22; Saamelaiskäräjät 2023). Myös yksittäinen yritys voi laatia tällaiset ohjeet omille asiakkailleen. Kulttuurisensitiivinen tapa on tehdä tämä yhteistyössä paikallisten ihmisten kanssa heidän tarpeitaan, oikeuksiaan ja kulttuurisia normejaan kunnioittaen (ks. Read 2022; Read & Grimwood 2021).

Kuten edellä on jo tullut ilmi, kuvatut toimintamallit kytkeytyvät yhteen: yhteistyön toimintamalli tuottaa autenttisuutta ja autenttisuuden toimintamallissa tarvitaan yhteistyötä.



Kuvio 8. Autenttisuuden toimintamalli. Lähde: luvun kirjoittaja ja Elisa Lähde.

Yhteenveto

Matkailuliiketoiminta vaatii suunnittelua. Moni matkailuyritys pyrkii muun yhteiskunnan tavoin olemaan kestävä, mutta yrityksillä ei ole aina osaamista suunnitella toimintaansa kestäväksi. Liiketoiminnan kulttuurisen kestävyuden kehittämiseen on tarjolla vähiten työkaluja.

Länsimaista talouspolitiikkaa ja liiketoimintaa on pitkään ohjannut jatkuvan taloudellisen kasvun ja maksimaalisen taloudellisen voiton ihannoiti, mikä ei ole kestävä. Matkailualalla on kuitenkin myös paljon pieniä yrityksiä, joiden liiketoimintaa ohjaavat toisenlaiset arvot, kuten elämänlaatu, paikallisuus, vastavuoroisuus, yhteistyö, tasa-arvoisuus, yhteisöllisyys ja ekologisuus. Kulttuurin

asema on ollut kestävyyspolitiikassa epäselvä, mikä on osaltaan vaikuttanut siihen, että kulttuuriseen kestävyYTEEN ei ole matkailuyrityksissä läheskään aina kiinnitetty riittävästi huomiota.

Kulttuurisesti kestävään matkailuliiketoimintaan keskittyvää tutkimusta on vähän. Aiemmin tehtyjen tutkimusten perusteella kulttuurisesti kestävä matkailuliiketoiminta perustuu kulttuuriyhteisön arvoihin ja palvelee kulttuuria. Kulttuuri asettuu siis arvojärjestyksessä liiketoiminnan edelle. Liiketoiminnan tulee silti olla taloudellisesti kannattavaa.

Kulttuurisensitiivisyys on merkittävä osatekijä kulttuurisesti kestävässä matkailuliiketoiminnassa. Kulttuurisensitiivinen matkailuliiketoiminnan suunnittelu on suunnittelua, joka huomioi kulttuurisen moninaisuuden. Paikallisten ihmisten näkökulmasta kyse on heidän oikeuksiensa kunnioittamisesta, heidän osallistumisestaan liiketoiminnan suunnitteluun sekä heidän kulttuuriensa erityispiirteiden riittävästä huomioimisesta. Suomalaisessa matkailuliiketoiminnan suunnittelussa on etenkin saamelaiden oikeuksien kunnioittamisessa ja saamelaiskulttuurien erityispiirteiden huomioimisessa parannettavaa yhtäläisen arvon tunnustamisen näkökulmasta.

Kulttuurisensitiivinen matkailuliiketoiminta suunnitellaan yhteistyössä paikallisten ihmisten kanssa heidän tarpeidensa pohjalta. Toinen työkalu kulttuurisensitiivisessä matkailuliiketoiminnan suunnittelussa on autenttisuus: matkailuyrittäjät ja matkailuyritysten työntekijät ovat liiketoiminnassakin aina omat itsensä ja päättävät, mitä tositarinoita he kertovat omasta elämästään ja kulttuuristaan matkailijoille.

Kiitokset

Kiitän Suomen Akatemiaa Lapin yliopistolle myönnetystä profiilirahoituksesta Vastuullinen matkailusuunnittelu -teemalle vuosille 2019–2023 sekä Pohjoinen periferia ja arktinen -ohjelmaa Lapin yliopistolle myönnetystä kahdesta rahoituksesta: Culturally Sensitive Tourism in the Arctic – ARCTISEN ja Ethical Tourism

Recovery in Arctic Communities – ETRAC. Hankkeet ovat osaltaan mahdollistaneet lukuni kirjoittamisen. Lämmin kiitos myös kaikille haastatelluille.

Kirjallisuus

- Andrade-Valbuena, Nelson, Hugo Baier-Fuentes & Magaly Gaviria-Marin. 2022. "An Overview of Sustainable Entrepreneurship in Tourism, Destination, and Hospitality Research Based on the Web of Science." *Sustainability* 14, 14944. <https://doi.org/10.3390/su142214944>
- Aquino, Richard. 2022. "Social Entrepreneurship." Teoksessa *Encyclopedia of Tourism Management and Marketing*, toim. Dimitrios Buhalis. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 142–145.
- Ateljevic, Irena & Stephen Doorne. 2000. "Staying within the Fence: Lifestyle Entrepreneurship in Tourism." *Journal of Sustainable Tourism* 8:5, 378–392.
- Bennett, Janet & Milton Bennett. 2004. "Developing Intercultural Sensitivity: An Integrative Approach to Global and Domestic Diversity." Teoksessa *The Handbook of Intercultural Training*, 3. laitos, toim. Dan Landis, Janet Bennett & Milton Bennett. Thousand Oaks: Sage, 147–165.
- Bennett, Milton. 1986. "A Developmental Approach to Training for Intercultural Sensitivity." *International Journal of Intercultural Relations* 10, 179–196.
- Bocken, Nancy, Samuel William Short, Padmakshi Rana & Steve Evans. 2014. "A Literature and Practice Review to Develop Sustainable Business Model Archetypes." *Journal of Cleaner Production* 65, 42–56.
- Brattland, Camilla, Kari Jæger, Kjell Olsen, Elle Mari Dunfell Oskal & Arvid Viken. 2020. *Cultural Sensitivity and Tourism: Report from Northern Norway*. Rovaniemi: Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutti. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-337-207-8>
- Bredvol, Randi & Per Skålén. 2016. "Lifestyle Entrepreneurs and Their Identity Construction: A Study of the Tourism Industry." *Tourism Management* 56, 96–105.
- Butler, Richard. 1980. "The Concept of a Tourist Area Cycle of Evolution: Implications for Management of Resources." *The Canadian Geographer* 24:1, 5–12.
- Cohen, Erik. 1988. "Authenticity and Commoditization in Tourism." *Annals of Tourism Research* 15, 371–386.
- Comaroff, John & Jean Comaroff. 2009. *Ethnicity Inc*. Chicago: University of Chicago Press.
- Cunha, Conceição, Elisabeth Kastenholz & Maria João Carneiro. 2020. "Entrepreneurs in Rural Tourism: Do Lifestyle Motivations Contribute to Manage-

- ment Practices That Enhance Sustainable Entrepreneurial Ecosystems?" *Journal of Hospitality and Tourism Management* 44, 215–226.
- Dangi, Tek & Tazim Jamal. 2016. "An Integrated Approach to 'Sustainable Community-Based Tourism.'" *Sustainability* 8, 475.
- Dias, Álvaro, Graça Miranda Silva, Mafalda Patuleia & Maria Rosario González-Rodríguez. 2020. "Developing Sustainable Business Models: Local Knowledge Acquisition and Tourism Lifestyle Entrepreneurship." *Journal of Sustainable Tourism*, 931–950. <https://doi.org/10.1080/09669582.2020.1835931>
- Donohoe, Holly. 2011. "Defining Culturally Sensitive Ecotourism: A Delphi Consensus." *Current Issues in Tourism* 14, 27–45.
- Fraser, Nancy. 1998. "Social Justice in the Age of Identity Politics: Redistribution, Recognition, and Participation." Teoksessa *The Tanner Lectures on Human Values*, vol. 19. Salt Lake City: University of Utah Press.
- Fraser, Nancy. 2003. "Social Justice in the Age of Identity Politics: Redistribution, Recognition, and Participation." Teoksessa *Redistribution or Recognition? A Political-Philosophical Exchange*, Nancy Fraser & Axel Honneth. Lontoo: Verso, 7–109.
- Fraser, Nancy. 2010. "Injustice at Intersecting Scales: On 'Social Exclusion' and the 'Global Poor.'" *European Journal of Social Theory* 13:3, 363–371.
- García-Rosell, José-Carlos. 2017. "Vastuullinen matkailu." Teoksessa *Matkailututkimuksen avainkäsitteet*, toim. Johan Edelman & Heli Ilola. Rovaniemi: Lapland University Press, 229–234.
- Gray, Barbara. 1989. *Collaborating: Finding Common Ground for Multiparty Problems*. Jossey-Bass: San Francisco.
- Gössling, Stefan, Daniel Scott & C. Michael Hall. 2020. "Pandemics, Tourism and Global Change: A Rapid Assessment of COVID-19." *Journal of Sustainable Tourism* 29:1, 1–20.
- Hall, Stuart. [1995] 2003a. "Kulttuuri, paikka, identiteetti." Suomentanut Juha Koivisto. Teoksessa *Erilaisuus*, toim. Mikko Lehtonen & Olli Löytty. Tampere: Vastapaino, 85–128.
- Hall, Stuart. [2000] 2003b. "Monikulttuurisuus." Suomentanut Mikko Lehtonen. Teoksessa *Erilaisuus*, toim. Mikko Lehtonen & Olli Löytty. Tampere: Vastapaino, 233–281.
- Hannerz, Ulf. [1999] 2003. "Kulttuurin määritelmien yhteentörmäys." Suomentanut Olli Löytty. Teoksessa *Erilaisuus*, toim. Mikko Lehtonen & Olli Löytty. Tampere: Vastapaino, 213–232.
- Hawkes, Jon. 2001. *The Fourth Pillar of Sustainability: Culture's Essential Role in Public Planning*. Altona: Common Ground Publishing.
- Higgins-Desbiolles, Freya. 2020. "Socialising Tourism for Social and Ecological Justice after COVID-19." *Tourism Geographies* 22:3, 610–623.
- Higgins-Desbiolles, Freya & Bobby Chew Bigby. 2022. "A Local Turn in Tourism Studies." *Annals of Tourism Research* 99:4, 103291.

- Higgins-Desbiolles, Freya, Sandro Carnicelli, Chris Krolkowski, Gayathri Wijesinghe & Karla Boluk. 2019. "Degrowing Tourism: Rethinking Tourism." *Journal of Sustainable Tourism* 27:12, 1926–1944.
- Hinch, Tom & Richard Butler. 2007. "Introduction: Visiting Common Ground." Teoksessa *Tourism and Indigenous Peoples: Issues and Implications*, toim. Richard Butler & Tom Hinch. Oxford: Elsevier, 1–14.
- Hirvonen, Onni. 2020. "Johdanto: Tunnustuksen filosofia ja politiikka." Teoksessa *Tunnustuksen filosofia ja politiikka. Hegelistä nykypäivään*, toim. Onni Hirvonen. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 9–22.
- Honneth, Axel. 1992. *Kampf um Anerkennung: Zur moralischen Grammatik sozialer Konflikte*. Frankfurt: Suhrkamp.
- Hurst, Chris, Bryan Grimwood, Harvey Lemelin & Michela Stinson. 2021. "Conceptualizing Cultural Sensitivity in Tourism: A Systematic Literature Review." *Tourism Recreation Research* 46:4, 500–515.
- Huttunen, Rauno. 2020. "Fraserin vaihtoehto Honnethin tunnustuksen monismille." Teoksessa *Tunnustuksen filosofia ja politiikka: Hegelistä nykypäivään*, toim. Onni Hirvonen. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 171–185.
- Hyvönen, Ari-Elmeri & Lauri Lahikainen. 2020. "Tunnustus Rancièrin poliittisessä filosofiassa." Teoksessa *Tunnustuksen filosofia ja politiikka: Hegelistä nykypäivään*, toim. Onni Hirvonen. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 202–217.
- Höckert, Emily. 2018. *Negotiating Hospitality: Ethics of Tourism Development in the Nicaraguan Highlands*. Lontoo: Routledge.
- Ilola, Heli. 2013. "Matkailualueiden linkkaaret." Teoksessa *Matkailututkimuksen lukukirja*, toim. Soile Veijola. Rovaniemi: Lapland University Press, 43–57.
- International Conference on Responsible Tourism in Destinations. 2002. "The Cape Town Declaration." <https://responsibletourismpartnership.org/cape-town-declaration-on-responsible-tourism/> (Luettu 24.9.2022.)
- Jamal, Tazim & Donald Getz. 1995. "Collaboration Theory and Community Tourism Planning." *Annals of Tourism Research* 22:1, 186–204.
- King, Brian Edward, John Breen & Paul Whitelaw. 2014. "Hungry for Growth? Small and Medium-Sized Tourism Enterprise (SMTE) Business Ambitions, Knowledge Acquisition and Industry Engagement." *International Journal of Tourism Research* 16:3, 272–281.
- Kortetmäki, Teea. 2020. "Luontosuhteiden ja luonnon tunnustaminen." Teoksessa *Tunnustuksen filosofia ja politiikka: Hegelistä nykypäivään*, toim. Onni Hirvonen. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 239–254.
- Kortetmäki, Teea, Mikael Puurtinen, Miikka Salo, Riikka Aro, Stefan Baumeister, Rémi Dufлот, Merja Elo ym. 2021. "Planetary Well-being." *Humanities and Social Sciences Communications* 8, 258.
- Kugapi, Outi, Emily Höckert, Monika Lühje, Nuzzio Mazzullo & Ritva Saari. 2020. *Kohti kulttuurisensitiivistä matkailua: Suomen Lappi*. Rova-

- niemi: Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutti. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-6620-42-8>
- Kuokkanen, Rauna. 2007. *Reshaping the University: Responsibilities, Indigenous Epistemes and the Logic of the Gift*. Vancouver: UBC Press.
- Kyyrö, Kati, Soile Veijola, Jukka Jokimäki, Salla Jutila, Helena Lonkila & Antti Makkonen. 2020. ”Kulttuurisesti ja sosiaalisesti kestävä matkailun viitekehys.” Teoksessa *Kestävän matkailun monitieteiset mittarit*, toim. Soile Veijola & Kati Kyyrö. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2020:26. Helsinki: Valtioneuvosto, 29–47. <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/162206> (Luettu 31.1.2023.)
- Laitinen, Arto. 2010. ”On the Scope of ’Recognition’: The Role of Adequate Regard and Mutuality.” Teoksessa *The Philosophy of Recognition: Historical and Contemporary Perspectives*, toim. Hans-Christoph Schmidt am Busch & Christopher F. Zurn. Lanham: Lexington Books, 319–342.
- Laitinen, Arto. 2020. ”Taylor tunnustustaistelujen tulkkina – ja tuomarina?” Teoksessa *Tunnustuksen filosofia ja politiikka: Hegelistä nykypäivään*, toim. Onni Hirvonen. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 97–114.
- Lapin yliopisto. 2023. *ARCTISEN Online Courses*. <https://blogi.eoppimispalvelut.fi/culturaltourismcourses/> (Luettu 18.4.2023.)
- Lehtonen, Jaakko. 2005. ”Stereotypes and Collective Identification.” Teoksessa *Cultural Identity in an Intercultural Context*, toim. Diana Petkova & Jaakko Lehtonen. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto, 61–85.
- Levinas, Emmanuel. 1969. *Totality and Infinity*. Dordrecht: Kluwer Academic Publishers.
- Li, Hong, Monika Lüthje, Ella Björn & Satu Miettinen. 2023. ”Fostering Stakeholder Engagement in Sustainable Cultural Tourism Development in Nature-Based Sites: A Case Study on Using Methodological Layering of Art-Based Methods.” Teoksessa *The Routledge Handbook of Nature-Based Tourism Development*, toim. Ande Mandic & Sandeep Walia. Lontoo: Routledge, 183–200.
- Lüthje, Monika. 2017. ”Autenttisuus.” Teoksessa *Matkailututkimuksen avainkäsitteet*, toim. Johan Edelheim & Heli Ilola. Rovaniemi: Lapland University Press, 212–222.
- Lüthje, Monika, Emily Höckert & Outi Kugapi. Ilmestyy 2023. ”Pathways to Culturally Sensitive Tourism Policies and Practices.” Teoksessa *Routledge Handbook of Tourism and Indigenous Peoples*, toim. Richard Butler & Anna Carr. Lontoo: Routledge.
- Madanaguli, Arun, Shalini Srivastava, Alberto Ferraris & Amandeep Dhir. 2021. ”Corporate Social Responsibility and Sustainability in the Tourism Sector: A Systematic Literature Review and Future Outlook. *Sustainable Development* 30:3, 447–461.
- Matteucci, Xavier, Ko Koens, Lidia Calvi & Simone Moretti. 2022. ”Envisioning the Futures of Cultural Tourism.” *Futures* 142, 103013.

- Matunga, Hirini. 2013. "Theorizing Indigenous Planning." Teoksessa *Reclaiming Indigenous Planning*, toim. Ryan Walker, Ted Jojola & David Natcher. Montreal: McGill-Queen's University Press, 3–32.
- Mintzberg, Henry. 1996. "Five Ps for Strategy." Teoksessa *The Strategy Process: Concepts, Contexts, Cases*, 3. laitos, toim. Henry Mintzberg & James Bryan Quinn. Lontoo: Prentice-Hall International, 10–17.
- Müller, Dieter & Cecilia de Bernardi. 2020. *Reflections on Culturally Sensitive Tourism: The Case of Sweden*. Rovaniemi: Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutti. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-337-208-5>
- Niemi, Petteri. 2020. "Tunnustussuhdeteoria sosiaalityössä." Teoksessa *Tunnustuksen filosofia ja politiikka: Hegelistä nykypäivään*, toim. Onni Hirvonen. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 271–287.
- Olsen, Kjell, Mette Abildgaard, Camilla Brattland, Daniela Chimirri, Cecilia de Bernardi, Johnny Edmonds, Bryan Grimwood ym. 2019. *Looking at Arctic Tourism through the Lens of Cultural Sensitivity: ARCTISEN: A Transnational Baseline Report*. Rovaniemi: Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutti. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-6620-39-8>
- Pacific Asia Indigenous Tourism Conference. 2012. "Larrakia Declaration on the Development of Indigenous Tourism." <https://www.adventuretravelnews.com/the-larrakia-declaration-on-the-development-of-indigenous-tourism> (Luettu 7.2.2023.)
- Pesonen, Juho. 2017. "Matkailun liiketoiminta." Teoksessa *Matkailututkimuksen avainkäsitteet*, toim. Johan Edenheim & Heli Ilola. Rovaniemi: Lapland University Press, 125–131.
- Read, John Basil. 2022. "Have We (Un)intentionally Made Indigenous Law a Tourists' Code?" *International Journal of Tourism Policy* 12:4, 443–450.
- Read, John Basil & Bryan Grimwood. 2021. "Ecotourism Development through Culturally Sensitive Universalism." Teoksessa *Routledge Handbook of Ecotourism*, toim. David Fennell. Lontoo: Routledge, 103–116.
- Reijonen, Helen. 2020. "Matkailuyritykset ja matkailuliiketoiminta: Matkailuyrittäjyyden erityispiirteet." Teoksessa *Matkailuliiketoimintaa teoriasta käytäntöön*, toim. Henna Konu, Juho Pesonen & Helen Reijonen. Tampere: Vastapaino, 12–33.
- Reinhold, Stephan, Florian Zach & Dejan Krizaj. 2017. "Business Models in Tourism: A Review and Research Agenda." *Tourism Review* 72, 462–482.
- Reinhold, Stephan, Florian Zach & Dejan Krizaj. 2019. "Business Models in Tourism: State of the Art." *Tourism Review* 74, 1120–1134.
- Ren, Carina, Daniela Chimirri & Mette Abildgaard. 2020. *Toward Culturally Sensitive Tourism: Report from Greenland*. Rovaniemi: Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutti. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-6620-45-9>

- Resnicow, Ken, Tom Baranowski, Jasjit Ahluwalia & Ronald Braithwaite. 1999. "Cultural Sensitivity in Public Health: Defined and Demystified." *Ethnicity & Disease* 9:1, 10–21.
- Rosato, Pier Felice, Andrea Caputo, Donatella Valente & Simone Pizzi. 2021. "2030 Agenda and Sustainable Business Models in Tourism: A Bibliometric Analysis." *Ecological Indicators* 121, 106978.
- Saamelaiskäräjät. 2018. "Vastuullisen ja eettisesti kestävä saamelaismatkailun toimintaperiaatteet." <https://www.samediggi.fi/saamelaismatkailun-eettiset-ohjeet/> (Luettu 31.1.2023.)
- Saamelaiskäräjät. 2023. "Vastuullisen matkailijan ohjeistus saamelaiskulttuurin ja saamelaisten kotiseutualueen maailmaan." <https://samediggi.fi/saamelaismatkailu/?privacy=updated> (Luettu 27.1.2023.)
- Saari, Ritva, Emily Höckert, Monika Lüthje, Outi Kugapi & Nuzzio Mazzullo. 2020. "Cultural Sensitivity in Sámi Tourism: A Systematic Literature Review in the Finnish Context." *Matkailututkimus* 16:1, 93–110.
- Saarinen, Jarkko. 2021. "Is Being Responsible Sustainable in Tourism? Connections and Critical Differences." *Sustainability* 13, 6599.
- Sabourin, Eric. 2013. "Education, Gift and Reciprocity: A Preliminary Discussion." *International Journal of Lifelong Education* 32:3, 301–317.
- Scherrer, Pascal. 2020. "Tourism to Serve Culture: The Evolution of an Aboriginal Tourism Business Model in Australia." *Tourism Review* 75, 663–680.
- Shove, Elizabeth, Mika Pantzar & Matt Watson. 2012. *The Dynamics of Social Practice: Everyday Life and How It Changes*. Lontoo: Sage.
- Soini, Katariina & Inger Birkeland. 2014. "Exploring the Scientific Discourse on Cultural Sustainability." *Geoforum* 51, 213–223.
- Soini, Katariina & Joost Dessein. 2016. "Culture-Sustainability Relation: Towards a Conceptual Framework." *Sustainability* 8, 167.
- Suomen perustuslaki. 1999. Julkinen laki: No 11.6.1999/731. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990731> (Luettu 6.2.2023.)
- Swanson, Kristen & Constance DeVereaux. 2017. "A Theoretical Framework for Sustaining Culture: Culturally Sustainable Entrepreneurship." *Annals of Tourism Research* 62, 78–88.
- Särkelä, Arvi. 2020. "Tunnustuksen patologiat: Sosiaalisuus ja kritiikki Honnethin tunnustusteoriassa." Teoksessa *Tunnustuksen filosofia ja politiikka: Hegelistä nykypäivään*, toim. Onni Hirvonen. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 115–134.
- Tervo-Kankare, Kaarina. 2017. "Kestävä matkailu." Teoksessa *Matkailututkimuksen avainkäsitteet*, toim. Johan Edelheim & Heli Ilola. Rovaniemi: Lapland University Press, 235–240.
- Turtiainen, Kati. 2020. "Turvapaikanhakijat ja tunnustaminen." Teoksessa *Tunnustuksen filosofia ja politiikka: Hegelistä nykypäivään*, toim. Onni Hirvonen. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 255–270.

- Unesco. 2013. "The Hangzhou Declaration: Placing Culture at the Heart of Sustainable Development Policies." Yhdistyneet Kansakunnat. <http://www.unesco.org/new/fileadmin/MULTIMEDIA/HQ/CLT/images/FinalHangzhouDeclaration20130517.pdf> (Luettu 20.2.2022.)
- UNWTO (Maailman Matkailujärjestö/World Tourism Organization). 1999. "Global Code of Ethics for Tourism." Yhdistyneet Kansakunnat. <https://www.unwto.org/global-code-of-ethics-for-tourism> (Luettu 8.1.2023.)
- Veijola, Soile, Heli Ilola & Johan Edelman. 2013. "Johdanto matkailun tutkimukseen." Teoksessa *Matkailututkimuksen lukukirja*, toim. Soile Veijola. Rovaniemi: Lapland University Press, 16–25.
- Veijola, Soile & Kati Kyyrö. 2020. "Johdanto." Teoksessa *Kestävän matkailun monitieteiset mittarit*, toim. Soile Veijola & Kati Kyyrö. Valtioneuvoston selvitysjä tutkimustoiminnan julkaisusarja 2020:26. Helsinki: Valtioneuvosto, 29–47. <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/162206> (Luettu 31.1.2023.)
- Viken, Arvid, Emily Höckert & Bryan Grimwood. 2021. "Cultural Sensitivity: Engaging Difference in Tourism." *Annals of Tourism Research* 89, 103223.
- Wang, Ning. 1999. "Rethinking Authenticity in Tourism Experience." *Annals of Tourism Research* 26, 349–370.
- Wong, Antony King Fung, Seongseop Kim & Suna Lee. 2022. "The Evolution, Progress, and the Future of Corporate Social Responsibility: Comprehensive Review of Hospitality and Tourism Articles." *International Journal of Hospitality & Tourism Administration* 23:1, 1–33.
- World Commission on Environment and Development. 1987. *Our Common Future: Report of the World Commission on Environment and Development*. Yhdistyneet Kansakunnat. <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5987our-common-future.pdf> (Luettu 30.1.2023.)
- Wut, Tai Ming, Bill Xu & Helen Shun-Mun Wong. 2022. "A 15-Year Review of 'Corporate Social Responsibility Practices' Research in the Hospitality and Tourism Industry." *Journal of Quality Assurance in Hospitality & Tourism* 23:1, 240–274.
- Yhdistyneet Kansakunnat. 1948. "Universal Declaration of Human Rights." <https://www.un.org/en/about-us/universal-declaration-of-human-rights> (Luettu 31.1.2023.)
- Yhdistyneet Kansakunnat. 2007. "United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples." <https://www.un.org/development/desa/indigenouspeoples/declaration-on-the-rights-of-indigenous-peoples.html> (Luettu 7.2.2023.)
- Young, Iris Marion. 2011. *Justice and the Politics of Difference*. Princeton: Princeton University Press.
- Young, James. 2005. "Profound Offense and Cultural Appropriation." *Journal of Aesthetics and Art Criticism* 63, 135–146.

7 Muuttuva kaavoituslainsäädäntö osallisuuden mahdollistajana

Ilari Hovila

📄 <https://orcid.org/0009-0002-4758-3648>

Jonne Hytönen

📄 <https://orcid.org/0000-0001-5315-6365>

Matkailu on monessa Suomen kunnassa merkittävä elinkeino. Toivotujen taloudellisten vaikutusten, kuten työllisyyden edistämisen, ohella matkailulla on lukuisia erilaisia vaikutuksia luontoon ja ihmisyyhteisöihin. Vastuullisen matkailun suunnittelun tavoitteena on ennakoida ekologista, sosiaalista ja taloudellista kestävyyttä uhkaavat kielteiset seuraukset. Pitkäjänteisyys on vastuullisen suunnittelun tunnuspiirre.

Huomiomme kohdistuu erityisesti matkailulle reunaehdot luovaan maankäytön suunnitteluun ja sen yhteiskunnalliseen kontekstiin. Vastuullisuuteen pyrkivälle on hyödyksi ymmärtää, millaisiin yhteiskunnallisiin kehityskulkuihin suunnittelu perustuu. Idea hyvästä suunnittelusta muuttuu ja elää ajassa yhteiskunnan mukana. Myös heilahtelut poliittisissa valtasuhteissa heijastuvat suunnittelun sisältöihin ja mekanismeihin. Suunnittelun pohjavirtausten muuttuvan luonteen ymmärtäminen auttaa ennakoimaan sen tulevaisuutta.

Tunnistamme luvussamme vastuulliseen matkailun suunnitteluun liittyvät keskeiset toimijaroolit oikeudellis-hallinnollisesta näkökulmasta. Erityisen vahvoja toimijuuksia on matkailuyrittäjillä sekä kuntakaavoittajilla. Vaikka kunnan asukkailla, muilla osallisilla ja kansalaisyhteiskunnan toimijoilla tulisi lain mukaan olla suunnittelussa keskeinen rooli, käytännössä näin ei aina ole. Vastuullinen suunnittelija joutuu arjen työssään tasapainottamaan vaikutusvallan epätasaista jakautumista eri osapuolten välillä.

Luvun lopuksi tarjoamme konkreettisia neuvoja eri toimijoille vastuullisen matkailusuunnittelun käytännön toteuttamiseen..

Johdanto kaavoitukseen ja maankäytön suunnitteluun

Matkailun kuten minkä tahansa toiminnan maankäytön tarpeet ja vaikutukset edellyttävät usein suunnittelua. Yksi suunnittelun muoto on *kaavoitus*, jota tarkastelemme tässä luvussa erilaisten toimijoiden roolien eli toimijuuksien kautta.

Kaavoitus ja *maankäytön suunnittelu* ovat käsitteellisesti lähes synonyymejä. Pieniä vivahde-eroja voidaan kuitenkin tunnistaa. Kaavoitus voidaan määritellä suunnittelun ytimessä olevaksi teknis-arkkitehtoniseksi juridiseksi prosessiksi, kun taas maankäytön suunnittelu -termiä käyttämällä saatetaan painottaa suunnittelun laajempaa yhteiskunta- ja ympäristöpoliittista sekä taloudellista ulottuvuutta. *Alue- ja yhdyskuntasuunnittelua* voi pitää vielä näitäkin laajempana terminä.

Kaavoitus on yhdyskuntasuunnitteluun kuuluva toiminto, jossa erityisesti maankäyttöä ja rakentamista varten luodaan oikeusvaikutuksia sisältäviä suunnitelmia maa-alueiden käytöstä. Kaavat muodostuvat kartalle piirretystä maankäyttösuunnitelmasta, kaavamerkintöjen sanallisista selityksistä sekä asemakaavakartalle kirjoitetuista kaavamääräyksistä. Suomessa on niin sanotusti julkinen kaavoitusmonopoli, eli kaavoitus on julkishallinnon tehtävä.

Kaavoituksella ratkaistaan erilaisten toimintojen ympäristöön sijoittumisen mahdollisuuksia. Siihen liittyy monilta osin erisuuntaisten intressien yhteensovittaminen ja konfliktien ratkaisu. Kaavoituksella on myös keskeinen vaikutus maan taloudelliseen arvoon, sillä erityisesti asemakaavassa tai yleiskaavassa jaetulla rakennusoikeuden määrällä tai muulla kaavassa osoitetulla alueen käyttötarkoituksella on keskeinen merkitys sen hyödynnettävyyden kannalta. Kaavoituksessa yhdistyvät oikeudelliset, poliittiset sekä yhdyskuntasuunnittelulliset ja arkkitehtuuriset elementit. Lainsäädäntö asettaa sille oikeudelliset reunaehdot, mutta kaavoitusmonopolin takia kunnille jää kuitenkin huomattavaa poliittista harkintaa kaavojen sisällöstä. Kaavoituksen kautta on mahdollista toteuttaa myös arkkitehtuurisia ja taiteellisia sisältöjä. (Hovila 2020.)

Maankäytön suunnittelu on väistämätön ja tärkeä osa lähes kaikkien ympäristölleen vaikutuksia aiheuttavien matkailuhankkeiden toteutusta. Erilaisiin matkailun hankkeisiin ryhtyvien toimijoiden tuleekin tunnistaa vähintään voimassa olevien maankäytön suunnitteluinstrumenttien (yleensä asemakaavojen) keskeinen sisältö oman hankkeen kannalta. Esimerkiksi uudisrakentamisen tai olemassa olevien rakennusten käyttötarkoitusten muutosten mahdollisuudet ratkaistaan lähtökohtaisesti voimassa olevan asemakaavan pohjalta demokraattisessa järjestyksessä. Vaikutuksiltaan merkittävämpää uudishanketta suunniteltaessa saattaa olla tarpeen päivittää tai muuttaa olemassa olevaa kaavaa tai laatia alueelle ensimmäinen asemakaava. Kaavamuutostilanteissa tai ensimmäistä yksityiskohtaista asemakaavaa laadittaessa prosessiin on syytä varata aikaa. Nopeimmillaankin kaavamuutos vie yleensä noin vuoden; mahdollisten valitusten eli muutoksenhaun vuoksi kaavaprosessi voi kuitenkin kestää useitakin vuosia (Mäkinen 2019). Sen arvioiminen, onko kaavan laatiminen ylipäätään mahdollista, on kunnan tehtävä – ei siis maanomistajan, yrittäjän tai kansalaisen.

Asemakaava on kaavajärjestelmän yksityiskohtainen osa ja yhdyskuntasuunnittelun keskeinen väline. Sillä osoitetaan tarpeelliset alueet eri tarkoituksia varten sekä ohjataan maankäyttöä ja rakentamista suhteellisen yksityiskohtaisesti ja paikallisten olosuhteiden edellyttämällä tavalla.

Asemakaava saatetaan laatia koskemaan tiettyä hyvin rajattua aluetta, joka voi olla jopa vain yksittäinen tontti tai rakennuspaikka. Tällöin puhutaan kriittiseen sävyyn niin sanotusta postimerkkikaa- vasta. Yleensä asemakaavalla pyritään kuitenkin suunnittelemaan hieman yksittäistä rakennuspaikkaa laajempi alue, kuten kortteli, ranta-alue tai muu tarkoituksenmukainen kokonaisuus. Kunnan on päivitettävä asemakaavaa sitä mukaan kuin kunnan kehitys ja maankäytön ohjaustarve tätä edellyttävät. Kunnalla on kuitenkin julkisen kaavoitusmonopolin keskeisimpänä toimijana varsin laaja toimivalta määrätä asemakaavan laatimisesta ja sen sisällöstä. Kaavoitus on siis keskeinen osa kunnallista itsehallintoa.

Kaavoituksesta päättäminen on merkittävää yhteiskunnallista ja taloudellista vallankäyttöä. Kunnallisen päätöksenteon osa-alueena se on yksi merkittävimmistä toimivaltuuksista, joita kunnille on annettu. Vaikka kunnilla on kaavoituksen yhteydessä laajaakin harkintavaltaa, on kaavoitukseen liittyvä päätöksenteko ja prosessi silti vahvasti säännelty.

Avaamme luvussamme kaksi toisiaan täydentävää näkökulmaa matkailun suunnitteluun maankäytön suunnittelun näkökulmasta. Tukeudumme aluksi suunnittelututkimuksen havaintoihin. Hahmottelemme, millaisiin yhteiskunnallisiin ideaaleihin suunnittelu matkailun kohdalla perustuu, ja miten nämä ideaalit elävät ajassa. Luvun jälkimmäisessä osassa avaamme konkreettisesti maankäytön suunnitteluprosesseja sekä kaavoitusratkaisuihin vaikuttavaa oikeudellista kehikkoa eri toimijoiden näkökulmasta. Lukuun valitut näkökulmat voidaan kiinnittää kahteen eri tutkimusperinteeseen, joissa matkailun maankäytön suunnittelun yhteiskunnallista ilmiötä lähestytään eri tasoilta. Tarkastelemme sekä hitaammin muuttuvia pohjavirtauksia (esim. Ahlqvist & Moisio 2014) että eri toimijoita konkreettisesti ohjaavaa lainsäädäntöä (Tuori 2000).

Lukumme pyrkii lisäämään ymmärrystä siitä, miksi maankäytön suunnittelua tehdään sillä tavalla kuin sitä tehdään. Yhteiskunnan pohjavirtausten ymmärtäminen auttaa matkailun vastuullista suunnittelijaa hahmottamaan omaa rooliaan yhteiskunnassa ja sitä, mihin suuntaan maankäytön suunnittelu mahdollisesti tulevaisuudessa kehittyy. Ymmärrys matkailun suunnittelun yhteiskunnallisista yhteyksistä sekä oikeudellisista reunaehdoista voi puolestaan antaa vastuulliselle suunnittelijalle varmuutta hänen etsiessään poliittista tukea ja argumentoidessaan mahdollisimman kestävien ja pitkäjänteisten suunnitteluratkaisujen puolesta. Kyse on kyvystä puolustaa vastuullisia konkreettisia päätöksiä suunnittelutyön arjessa ja huolehtia siitä, millä tavalla matkailutoiminnasta tulee osa itsellemme ja muille tärkeitä kulttuuri- ja luontoympäristöjä.

Yhteiskunnan pohjavirtaukset muuttavat suunnittelua

Kenen etua matkailun suunnittelu edistää tai kenelle siitä on haittaa? Miksi kaavoitus toimii niin kuin se toimii? Vastuullisuuteen pyrkivälle matkailun suunnittelijalle on hyödyksi ymmärtää, kuka käyttää valtaa matkailun suunnittelussa, ja millaisia intressejä ja arvopäämääriä suunnittelu palvelee. Vastauksia voi hakea alue- ja yhdyskuntasuunnittelun (*planning*) tutkimuksesta.

Hyvin usein alue- ja yhdyskuntasuunnittelun tutkimus on käytännönläheistä työtä, jossa kehitetään suunnittelumenetelmiä ja vuorovaikutteisen suunnittelun tapoja kaavoituksen tueksi. Tutkimuksessa on olemassa lisäksi alue- ja yhdyskuntasuunnittelun yhteiskunnallisiin, taloudellisiin ja poliittisiin taustarakenteisiin perehtyvä suuntauksensa, jossa pyritään ymmärtämään vallankäyttöä ja valtarakenteita esimerkiksi yhteiskuntatieteiden ja ihmismaantieteen keinoin. Matkailun suunnittelun näkökulmasta tämä suuntaus on teoreettisuudestaan huolimatta kiinnostava, sillä sen tuloksiin tutustumalla voi ennakoida, miten matkailukehittämisen ja myös alan liiketoiminnan toimintaympäristö tulee tulevaisuudessa muuttumaan. Kyse on suunnittelun menetelmien ja prosessien tutkimisen sijaan taustalla olevien yhteiskunnallisten pohjavirtausten ymmärtämisestä – siitä, kenelle milläkin aikakaudella on annettu erityisen paljon valtaa suunnittelussa ja miksi. Esimerkiksi aluekehityksen ja aluepolitiikan tutkimuksessa perehdytään kaavoituksen yhteiskunnalliseen ja historialliseen kehitykseen (Ahlqvist & Moisio 2014; Kellokumpu 2019; Kinnunen 2018; Luukkonen & Sirviö 2017).

Alue- ja yhdyskuntasuunnittelun luonne on Suomessa muuttunut ajan saatossa. Hyväksi koetun suunnittelun tunnusmerkit kuitenkin elävät ajassa (Bäcklund & Mäntysalo 2010; Hankonen 1994; Hytönen 2020). Sotien jälkeisinä vuosikymmeninä kaavoitusta tehtiin kunnissa erilaisten valtakunnallisten ja yleispiirteisten suunnitelmien ohjaamina. Valtion keskushallinto valvoi suunnitelmien toteutumista muun muassa kaavojen alistusvelvollisuuden kautta (kuntien laatimien kaavojen hyväksyttäminen ministeriössä). Ajalle oli leimallista pyrkimys elintason kasvattamiseen ja valtakunnan

osien kehityserojen tasaamiseen kokonaisvaltaisen suunnittelun keinoin. Liikenneinfrastruktuuria, vesivoimaa, teollisuutta ja asu-
misen olosuhteita kehitettiin määrätietoisesti ja keskusjohtoisesti,
mikä näkyi erityisesti Itä- ja Pohjois-Suomessa. Hyvinvointivaltion
rakennusvaiheessa valtion keskushallinto veteli naruista myös mat-
kailuelinkeinon kehittämässä, kuten kirjamme toinen luku mat-
kailusuunnittelun ja -arkkitehtuurin historiasta osoittaa.

Viimeisten vuosikymmenten aikana lainsäätäjät on purkanut
alue- ja yhdyskuntasuunnittelun valtaa paitsi valtiolta kunnille
myös kunnilta yksityisille toimijoille. Keskusjohtoinen byrokraat-
tisuus – pyrkimys kasvattaa elintasoja valtakunnan eri osissa – on
purkautunut paikallislähtöiseksi markkinareaktiivisuudeksi eli rea-
goimiseksi markkinoiden liikkeeseen. (Ahlqvist & Moisio 2014; Hy-
tönen & Ahlqvist 2019.) Maanomistajien ja investoijien autonomia
on kasvanut ja kuntien liikkumavara suhteessa valtion keskushal-
lintaan lisääntynyt.

Suunnittelukulttuuri on muuttunut, kun kuntien keskeiseksi
tulevaisuuden tehtäväksi on hahmoteltu niin sanottua *elinvoima-
tehtävää* eli yritysten ja elinkeinoiden toimintaedellytysten edistä-
mistä. Kehitystä tulee vahvistamaan myös vastikään toteutunut
sote-uudistus, jossa merkittävä osa kuntien perinteisistä tehtävistä
ja rahoituksesta siirtyi uusille maakuntatason toimijoille eli hyvin-
vointialueille. Kehityskulku voi johtaa siihen, että kaavoituksesta
tulee entistä korostuneemmin kuntajohtoinen elinkeinopolitiikan
työkalu. Kaikissa, mutta erityisesti pienissä kunnissa elinkeinopo-
liittinen paine ja osin jopa painostus suunnittelua kohtaan vaikut-
taa kasvaneen (Hytönen & Ahlqvist 2019; Hytönen, Kotavaara &
Ahlqvist 2018). Kehityssuunta on vastuullisuuden ja kestävyuden
näkökulmasta potentiaalisesti ongelmallinen. Vaikka esimerkiksi
erilaisten yritystoimijoiden ja maanomistajien näkökulmasta on
selvää, että matkailun suunnittelun tulee mahdollistaa erilaisia in-
vestointeja, on suunnittelu kaavoituksen osalta aina myös kyseis-
ten investointien demokraattista arviointia. Arvioinnin on tapah-
duttava viimekädessä oikeudellisen sääntelyn osoittamissa rajoissa.

Myös kunnassa työskenteleviin tai kuntien toimeksiannosta toimiviin suunnittelijoihin kohdistuu kasvavia elinkeinopoliittisia paineita, mikä muuttanee suunnittelun luonnetta tulevaisuudessa. Vastuullisuuteen pyrkivän matkailun parissa työskentelevän suunnitteluammattilaisen näkökulmasta muutoksella on merkitystä, sillä kuntien kasvaneet sisäiset taloudelliset paineet uhkaavat tehdä matkailuinvestointeja ohjaavasta ja mahdollistavasta alue- ja yhdyskuntasuunnittelusta korostuneen lyhytjänteistä (Hytönen 2019).

Lyhytjänteisyys ei ylipäätään sovi vastuulliseen suunnitteluun. Pitkäjänteistä suunnitteluotetta edellyttäviä asiakokonaisuuksia voi kuitenkin olla vaikea saada kuntakaavoituksen asialistalle niin, että ne säilyisivät siellä. Suunnittelijalta – olipa hän kunnan oma viranhaltija tai hankekohtainen konsultti – edellytetään entistä enemmän vahvaa itsenäistä harkintaa siitä huolehtimisessa, että suunnittelu-prosessin toteutus etenee mahdollisimman vastuullisesti.

Se, millä tavalla suunnittelussa voidaan yhtäältä edistää investointeja ja toisaalta ohjata sekä säädellä niitä, on aiempaa enemmän yksittäisestä kunnasta kiinni. Suunnitteluammattilaisia työllistävillä kunnilla on halutessaan mahdollisuus yrittää erottautua muista kunnista kaukokatseisella, kestävästä kehitystä järjestelmällisesti tukevalla suunnittelulla.

Käsillä oleva kirja valottaa näkökulmia, joiden avulla sekä matkailun kehittämisessä mukana olevat hanketoimijat ja suunnittelijat että eri alojen kuntapäätäjät pystyvät arvioimaan omaa ja kuntansa toimintaa vastuulliseen suunnitteluun pyrkiessään. Kunta voi organisaationa – viranhaltija- ja luottamushenkilöjohdon varassa – joko tukea tai olla tukematta suunnitteluammattilaisia heidän vastuullisuuspyrkimyksissään.

Näkymiä suunnittelukulttuurin tulevaan muutokseen

Kysymystä siitä, mihin suuntaan suunnittelu kehittyy tulevina vuosina ja vuosikymmeninä, voi arvioida maankäytön suunnittelua ohjaavan lainsäädännön muutosten näkökulmasta. Maankäyttö- ja rakennuslakia (MRL), joka on kaavoitusta ohjaava laki, on uudistettu

pala kerrallaan koko sen voimassaolon ajan, mutta myös kyseisen lain kokonaisuudistusta on yritetty.

MRL:n kokonaisuudistus käynnistettiin vuonna 2018 suurin taivoittein. Yhtenä päämääränä oli muun muassa lisätä yksityisten toimijoiden mahdollisuuksia laatia asemakaavaehdotuksia ja tarjota heille oikeus saattaa yksityiset suunnitelmat kuntapäätäjien käsiteltäviksi. Kyseiset visiot eivät kuitenkaan edenneet, ja uudistusehdotus pohjautui lopulta julkisen kaavamopolin säilyttämiseen kunnalla. *Ympäristön tilatavoitteiden* aiempaa vahvempi rooli kuntakaavoituksen sisältövaatimuksena nousi keskeiseen rooliin uudistuksen poliittisessa taustavalmistelussa. Tilatavoitteita pyrittiin turvaamaan paremmin muun muassa kuntakaavoitukseen kytkeytyvällä niin sanotulla viherrakennesuunnittelulla (ks. myös luku 4 kaupunkiluonnosta ja luku 9 korjausrakentamisesta tässä kirjassa).

(*Ympäristön tilatavoite* on ympäristöoikeudellinen termi, jolla viitataan luonto- tai kulttuuriympäristön biologiseen, hydrologiseen ja historialliseen ”tilaan” tai tasoon. Sen määrittämisen apukäsitteenä voidaan esimerkiksi kysyä, millainen on kohteen biologinen tila?)

MRL:n kokonaisuudistus päätettiin joka tapauksessa keväällä 2022 pilkkoa jälleen osiin. Uudistettavaksi etenee tulevassa ensivaiheessa ainoastaan lakikokonaisuuden poliittisesti helpompi osa eli *rakentamisen sääntely*. (Ympäristöministeriö 2021; Ympäristöministeriö 2022). Uudistusprosessin vaikeus osoittaa ainakin maankäyttölainsäädännön ohjauksen yhteiskunnallisen merkittävyyden.

Riittävän poliittisen yksimielisyyden puuttuessa MRL:n kokonaisuudistus on siis toistaiseksi pysähtynyt. Julkiseen kaavoitusmonopoliin uudenlaisia rajoituksia sisältäneiden ehdotusten kaatumisen voi tulkita tarkoittavan sitä, ettei kuntien ja toisaalta yksityisten hanketoimijoiden sekä maanomistajien liikkumavaraa kasvattava suuntaus suomalaisessa maankäytön suunnittelussa enää jatku. Osittainen heiluriliike takaisinpäin on kuitenkin mahdollinen. Kokonaisuudistuksen kaatumisessa voi olla kyse myös normaalista ailahtelusta valtakunnanpoliittisissa voimasuhteissa. Esimerkiksi kärjistyneen ympäristö- ja energiakriisin merkitystä sekä koko

Euroopan turvallisuuspoliittisen tilanteen äkillistä heikkenemistä keväällä 2022 ei voi väheksyä yhteiskunnallisena muutosvoimana – etenkin suunnittelun kontekstissa. Maankäytön suunnittelujärjestelmä muuttuu ympäröivän yhteiskunnan mukana.

Ilmastonmuutoksen ohella luonnon monimuotoisuuden nopea häviäminen eli luontokato on noussut kansainväliseen ja kansalliseen keskusteluun uudella voimalla (Intergovernmental Science-Policy Platform for Biodiversity and Ecosystem Services [IPBES] & Intergovernmental Panel on Climate Change [IPCC] 2021), ja on hyvin todennäköistä, että kansainvälinen sääntely ympäristön tilan heikkenemisen hidastamiseksi kiristyy. Maankäytön suunnittelun voi siksi odottaa kehittyvän suuntaan, joka painottaa kokonaisuusien hallintaa, toteutuneen maankäytön tosiasiallisten luontovaikutusten seuranta (eroten siten rakentamista edeltävistä luontoselvityksistä) sekä suunnitteluotteen vahvistamista erityisesti yleispiirteisessä maankäytön suunnittelussa (ks. esim. Hytönen & Tupala 2022; Hytönen ym. 2023).

Ei riitä, että maankäytöstä aiheutuvia haittoja ympäristölle hillitään, vaan niiden syntymistä on vältettävä nykyistä tehokkaammin (Hohti ym. 2022). Tulevaisuudessa luonnonympäristöille aiheutuvat haitat voivat kokonaan estää entistä useamman kaavoitushankkeen toteutumisen. Myös erilaisten matkailuinvestointien toteutumisen edellytyksiä on harkittava entistä tarkemmin. On arvioitava nykyistä merkittävästi huolellisemmin ja systemaattisemmin, mihin ja miten rakentaminen on mahdollista ja suotavaa. Myös ei-toivottujen sosiotaloudellisten ja kulttuuristen seurauksien syntymistä on vastuullisessa suunnittelussa vältettävä. Lähiluonnon ja viheralueiden tarjoamien virkistys- ja liikuntamahdollisuuksien väheneminen voi esimerkiksi aiheuttaa seurauksia väestön terveydelle (ks. myös luku 4 kaupunkiluonnon aistiympäristöistä tässä kirjassa).

Ympäristön heikentyminen voi tulla päätökseen

Kestävyystutkijat niin maailmalla kuin Suomessakin ovat esittäneet vaatimuksen *luonnon kokonaisheikentymättömyyden periaatteen* noudattamisesta kaikessa maankäytössä. Sen mukaan maankäyttöä

muuttavat hankkeet eivät saisi aiheuttaa ympäristön tilan heikentymistä – ainakaan ilman, että haitat hyvitetään toisaalla. (Hytönen & Tupala 2022; Kotiaho 2021). Kokonaisheikentymättömyyden periaatteen ideaa voi kuvata pyrkimyksenä vahaan kestävyyyteen. Vain sellainen kehitys, jolla on ekologisesti kestävä pohja, voi pitkällä aikavälillä olla taloudellisesti ja sosiaalisesti kestävä (ks. myös luku 3 ympäristömuutoksesta tässä kirjassa). Alue- ja yhdyskuntasuunnittelun syntymässä olevaa uutta pohjavirtausta kuvaakin aiemman, markkinatoimijoiden vapautta ja paikallista elinkeinoelämää painottaneen puhettavan korvautuminen monilta osin kestävä kehitystä korostavalla puhettavalla eli niin sanotulla kestävyysdiskurssilla.

Näyttäytyäkseen uskottavina yhteiskunnallisina toimijoina erilaiset taloudelliset ja poliittiset intressiryhmät pyrkivät, tosin vaihtelevalla menestyksellä, puolustamaan alue- ja yhdyskuntasuunnittelua koskevia näkemyksiään ilmastonmuutoksen ja osin luontokadon vastaisen kamppailun näkökulmasta. Intressiryhmien on vaikea näyttäytyä uskottavina yhteiskunnallisina keskustelijoina, mikäli ne eivät kykene arvioimaan julkisesti oman toimintansa vaikutuksia ympäristön tilaan.

Ympäristöoikeuden näkökulmasta kestävä kehityksen periaate on ollut osa kansallisia, eurooppalaisia ja kansainvälisiä oikeudellisia ohjausmekanismeja jo verraten pitkään (Kokko 2017, 1–10, 41). Myös käsitys kestävästä kehityksestä on kuitenkin muutoksessa (Elo ym. 2023). Uudenlaisessa vahvassa kestävyysajattelussa hylätään suhteellinen käsitys kestävyyydestä, eikä ympäristön tilan heikentymistä pidetä hyväksyttävänä yksin sillä perusteella, että jokin hanke on taloudellisesti tai sosiaalisesti kestävällä pohjalla. Kestävyuden kriteerinä on tällöin ensisijaisesti ympäristön tilan heikentymisen välttäminen (esim. Hytönen ym. 2023).

Uudenlainen suhtautuminen kestävyyyteen asettaa haasteen myös sellaisille matkailun vastuullisille suunnittelijoille, joilla on tarve näyttäytyä uskottavina matkailun kestävyyttä koskevassa yhteiskunnallisessa keskustelussa. Uusiin kestävyysvaatimuksiin – muun muassa lentomatkailun ilmastohaittojen tai liikenneväylien

aiheuttamien luontohaittojen suhteen – on muodostettava kriittistä tarkastelua kestävä kanta.

Sopeutuminen kiristyyviin kestävyysvaatimuksiin tuleekin oletettavasti eteen myös matkailuelinkeinon panostavilla alueilla ja kunnissa ennemmin tai myöhemmin. Sopeutumista helpottaisi, jos kunnat pyrkisivät määrätietoisesti pitkäjänteiseen alue- ja yhdyskuntasuunnitteluun. Pienenkin kunnan kannattaa panostaa suunnittelun henkilöstöresursseihin, laatia kunnan kehittämistä koskevia pitkän aikavälin suunnitelmia ja (vahvaan kestävyyskäsitukseen perustuvia) maankäytön strategioita. Ennen kaikkea kannattaa tarkkailla ympäristön tilan muutosta koko kunnan alueella sekä seurata systemaattisesti, miten kukin yksittäinen toteutunut maankäytön hanke vaikuttaa kunnan ja ympäröivän seudun ympäristön tilaan (Hohti ym. 2022; Hytönen ym. 2023).

Lisäksi kunnan kannattaa olla maapoliittisesti aktiivinen eli vaikuttaa maanomistusolosuhteisiin kestäväen alue- ja yhdyskuntakehityksen mahdollistavalla tavalla. Näin se voi paremmin edistää hankkeiden ja investointien toteutumista ympäristöhaittoja välttämällä, yhdistää eri alojen kestävyystavoitteet aiemmin kenties kapeammin määriteltyihin elinkeinopoliittisiin tavoitteisiin sekä luoda pohjaa uudelle, laajalle elinvoimakäsitykselle (laajas- ta elinvoimakäsityksestä ks. Hytönen, Kotavaara & Ahlqvist 2018).

Ympäristöperusteinen maankäytön sääntely tiukentunee kansainvälisten velvoitteiden vuoksi tulevaisuudessa, ja siihen kannattaa varautua. Kyse on ennakoinnin lisäksi ennen kaikkea yhteisen vastuun kantamisesta elinolosuhteiden huononemisen estämisessä tai vähintäänkin hidastamisessa.

Toimijat kohtaavat kaavoitusprosessissa

Kun matkailuhanketta suunnitellaan kulttuuri- ja luontoympäristöön, ensimmäiset kysymykset kiinteistö- ja ympäristöoikeudellisesta näkökulmasta kuuluvat seuraavasti: Kuka omistaa hankkeen

vaikutusalueen maapohjan? Millaiset kaavat ohjaavat kohdealueen maankäyttöä? Mikä on voimassa olevien ja sitovien maankäyttösuunnitelmien sisältö? Millaisia oikeusvaikutuksia nykyisillä kaava-merkinnöillä ja määräyksillä on – toisin sanoen mitä toimintoja saa laillisesti sijoittaa mihinkin? Ja ennen kaikkea: jos alueen maankäyttöä ei ole vielä yksityiskohtaisesti ohjattu kaavasuunnittelulla, millaisin reunaehdoin mahdollisia uusia kaavoja tai kaavamuutoksia voidaan lähteä viemään eteenpäin?

Edellä mainitut kysymykset ovat keskeisiä, koska kaavoituksella ratkaistaan erilaisten toimintojen sijoittumisen mahdollisuuksia, pyritään yhteensovittamaan monelta osin erisuuntaisia intressejä sekä ratkaisemaan eri maankäyttömuotojen ristiriitoja. Kaavoituksella on myös keskeinen vaikutus maan taloudelliseen arvoon, sillä erityisesti yksityiskohtaisissa kaavoissa osoitetulla rakennusoikeuden määrällä tai muulla kaavassa osoitetulla alueen käyttötarkoituksella on keskeinen merkitys sen hyödynnettävyyden kannalta (Häkkänen 2016, 27–39).

Kaavoitus on siis merkittävä vallan käytön väline. Siksi myös vaatimukset avoimuudesta ja läpinäkyvyydestä liittyvät maankäytön suunnitteluun oikeudellisesti sitovalla tavalla (Ekroos & Majamaa 2018, 40; Hovila 2021). Jo perustuslaillinen ympäristöperusoikeus edellyttää julkisen vallan turvaavan jokaiselle mahdollisuuden vaikuttaa elinympäristöönsä koskevaan päätöksentekoon. Kyseistä vaatimusta toteuttavat osaltaan MRL:n asettamat vuorovaikutus- ja tiedottamisvelvollisuudet kaavoitusprosessissa.

Suunnittelun tosiasiallisesta avoimuudesta ja tehokkaista vaikutusmahdollisuuksista käydään jatkuvasti myös kriittistä keskustelua. Kaavoitusprosessia on esimerkiksi arvosteltu siitä, että vuosikin kestävässä suunnitteluhankkeessa kaava saa käytännössä lähes lopullisen muotonsa suunnittelijoiden työpöydällä jo prosessin alkuvaiheessa parin ensimmäisen kuukauden aikana (Vaattovaara ym. 2021, 105). Alkuperäistä kaavaluonnosta, siis suunnitelmaa, ei ole sallittua muuttaa perusteiltaan aloittamatta hallinnollista prosessia alusta. Kaavoitusta raamittavaa lainsäädäntöä on kritisoitu myös siitä, että ympäristön laadulliset tavoitteet jäävät sääntelyssä

epämääräisiksi ja toimivat siten melko heikosti vaikkapa kaava-valitusten perusteina (Vaattovaara ym. 2021, 114–117, 125–126).

Koko kaavoituksen ympäristöoikeudellinen sääntely perustuu joustavan sääntelyn logiikkaan, jossa sovellettavat oikeussäännöt saavat kulloisenkin sisältönsä vasta tapauskohtaisen soveltamisen ja harkinnan yhteydessä (Kokko 2017, 10–13). Kaavoitusta ohjaava lainsäädäntö pyrkii kuitenkin turvaamaan ympäristön tilan laadullisia tavoitteita myös selvitysvelvollisuuksien kautta.

Kaavojen tulee perustua niiden merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Riittävien selvitysten laatimista ja arviointia on korostettu lainsäädäntöä kehitettäessä: kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvittävä suunnitelman ja tarkasteltavien vaihtoehtojen toteuttamisen ympäristövaikutukset mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset (HE 259/2016). Selvitysvelvollisuuden korostamisen voidaan nähdä vahvistavan keskeisesti asiantuntijatiedon vaatimusta kaavojen valmisteluvaiheessa. Vaatimuksen noudattamatta jättäminen, siis objektiivisten ja riittävien selvitysten laatimatta jättäminen, voi johtaa kaavan läpimeneen kumoutumiseen tuomioistuimessa.

Maankäyttö- ja rakennuslain tavoitteissa korostuvat lisäksi monelta osin osallisuuden ja avoimuuden näkökulmat. Lain mukaan kaavoitusmenettelyssä tulisi pyrkiä kohti entistä avoimempaa prosessia, johon maankäytön suunnittelijoiden lisäksi hallinnon muiden alojen asiantuntijat sekä elinkeinoelämän, asukkaiden, maanomistajien ja kansalaisyhteiskunnan erilaiset edustajat tuovat jo riittävän aikaisessa vaiheessa mukaan omat panoksensa ja näkemyksensä. Vuorovaikutukseen kuuluvat muun muassa avoin tiedottaminen ja keskustelu, yhteisen kielen ja tiedollisen pohjan hakeminen ja suunnitelmien riittävä havainnollisuus. (HE 101/1998.)

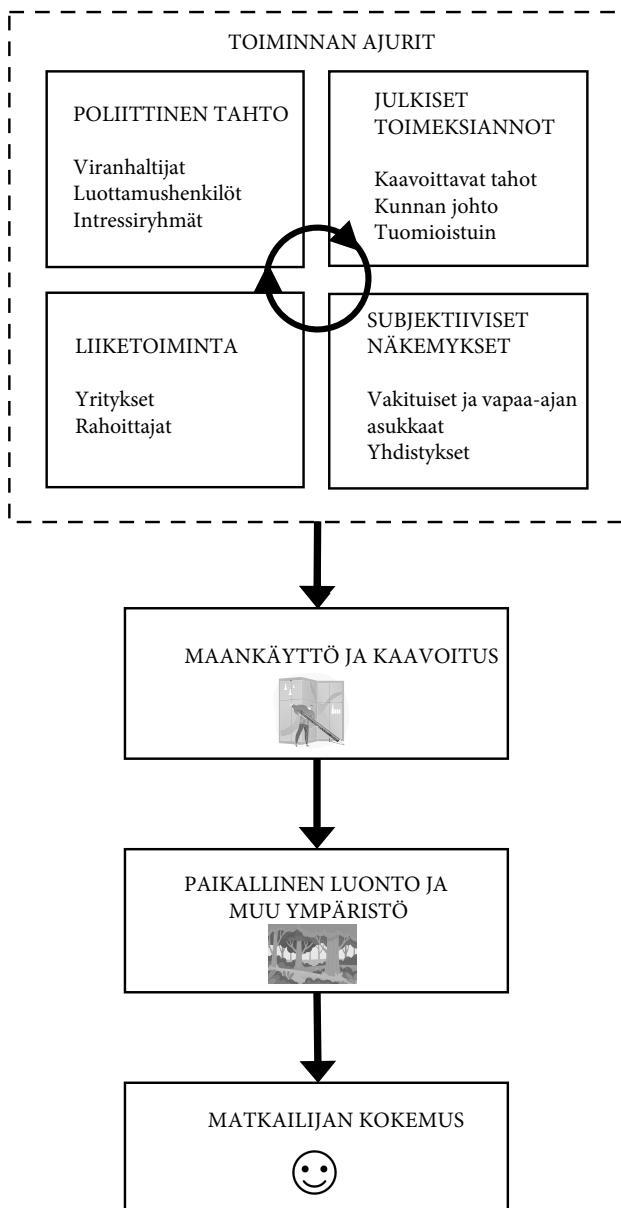
Aktiivinen osallistaminen ja tosiasiallisten vaikutusmahdollisuuksien turvaaminen olivat vahvoja perusajatuksia nykyistä kaavoituslainsäädäntöä laadittaessa. Niiden onnistunut toteutuminen on kuitenkin ollut vaihtelevaa, ja suuri vastuu on jätetty kaava-prosessin toteuttajille kuntiin ja kaupunkeihin. Laajassa MRL:n

toimivuusarvioinnissa (Ympäristöministeriö 2014, 220) osallistamisen ja yhteistyön käytänteitä pidettiin pääosin onnistuneina. Hyvin kriittisiäkin puheenvuoroja on kuitenkin myös perustellusti esitetty. Esimerkiksi Vaattovaara ja muut (2021, 127–130) pitävät nykyistä projektiluontoista suunnittelujärjestelmää toimimattomana alustana aidolle vuorovaikutuksella ja osallisuudelle. (Ks. myös luku 5 vastuullisesta vuorovaikutteisuudesta tässä kirjassa.)

Matkailun erilaisten investointihankkeiden toteuttaminen edellyttää yleensä aina laissa määriteltyä alue- ja yhdyskuntasuunnittelua. Näin ollen laissa määritellään myös eri toimijoiden välisen vuorovaikutuksen muodolliset reunaehdot. Vähänkin suurempi matkailuhanke laukaisee todennäköisesti niin sanotun suunnittelutarpeen (MRL 16 §), ja edellyttää kunnalta vähintään myönteistä niin sanottua suunnittelutarveratkaisua, jossa hankkeen maankäytölliset ja ympäristölliset vaikutukset tulevat arvioitaviksi ja keskusteltaviksi. Todennäköistä kuitenkin on, että matkailuinvestointihanke vaatii yksityiskohtaisen kaavan: joko asemakaavan tai sellaisen oikeusvaikutteisen yleiskaavan, joka ottaa kantaa rakentamisen sijainteihin. Kaavoituksen lisäksi hankkeen toteutuminen voi edellyttää myös maapolitiikkaan eli tontinluovutusehtoihin, maanhankintaan tai jopa pakkolunastuksiin liittyviä toimenpiteitä. Matkailuinvestointien kohdalla esimerkiksi kunnan harjoittamalla aktiivisella tonttipolitiikalla voi olla merkitystä yritysten houkuttelemiseksi kuntaan. (Ekroos & Majamaa 2018, 81–85; Kokko 2017, 315–318.) Asialla on merkitystä vastuullisuuden kannalta, sillä hyvin hoidettu maapolitiikka auttaa varautumaan pitkäjänteisiin investointeihin kestävässä sijainneissa.

Matkailun suunnittelun keskeiset toimijaroolit

Vastuullisuuteen pyrkivän suunnittelijan on hyvä pystyä arvioimaan suunnitteluprosesseja – ja niitä ohjaavaa lainsäädäntöä – eri toimijoiden näkökulmista. Kenen puolesta perusteluja ja argumentteja uusia aluevarauksia varten lähdetään kehittämään? Arvioinnin



Kuvio 9. Matkailun suunnittelun toimijuudet. Lähde: luvun kirjoittajat.

näkökulma voi toki olla myös olemassa olevan tilan, esimerkiksi kulttuuri- tai luontoympäristön, suojaaminen uusilta toiminnoilta.

Yksinkertaistaen voidaan erottaa ainakin kolme keskeistä näkökulmaa tai intressitahoa, joiden tavoitteet matkailuhankkeen osalta voivat olla yhteneviä mutta myös hyvinkin vastakkaisia. Nämä intressitahot ovat *kunnan asukas*, *matkailuyrittäjä* ja *kuntapäätäjä*. Muut suunnittelun strategiset toimijuudet voidaan hahmottaa näiden kolmen näkökulman kautta. Seuraavassa pohdimme toimijuuksia esimerkkitalanteiden avulla.

Kunnan asukkaan kapea rooli?

Kuntalaiset ovat lähtökohtaisesti osallisina kaikissa oman kuntansa alueella tapahtuvissa merkittävissä kaavoitushankkeissa – onhan maankäytön suunnittelusta päättäminen yksi merkittävimmistä kunnallisen itsehallinnon osa-alueita ja vallankäytön muotoja. Maankäytön suunnittelun päätöksentekojärjestelmän demokraattiseen kontrolliin kuuluu, että kuntalaiset voivat suoraan vaikuttaa kaavahankkeisiin lainsäädännön takaamien osallistumis- ja kuulemisjärjestelmien kautta. Osallistumisen viimekätisenä mahdollisuutena on saattaa kaavan lainmukaisuuden arviointi tuomioistuimen ratkaistavaksi.

Kuntalaisten laaja ja tosiasiallinen osallistaminen merkittäviin kaavahankkeisiin on merkittävä osa vastuullisen suunnittelun edistämistä. Kuntalaiset voivat ja heidän tulee osallisuutensa kautta valvoa maankäytön suunnittelussa itselleen tärkeitä pitämiään etuja. Ne voivat liittyä luonnon tai rakennetun kulttuuriympäristön säilyttämiseen, mutta yhtä lailla kuntalaiset saattavat osallisina tukea ympäristöä muuttavia hankkeita, jotka tuovat alueelle työpaikkoja.

Kunnan asukkaan osallistuminen maankäytön suunnitteluun tulee ymmärtää myös laajempänä ilmiönä kuin vain tiukasti muodollisiin kaavaprosesseihin osallistumisena. Esimerkiksi kirjamme luontokohteiden ruuhkautumista käsittelevässä luvussa 11 keskitytään ruuhkautumisen ehkäisemiseen suunnittelulla. Kyseisen luvun tematiikka liittyy kanavoidun ulkoilun suunnitteluun eli muun muassa erilaisten ulkoilureitistöjen sijoitteluun sekä niihin

liittyviin liikenteellisiin ja maankäytöllisiin kysymyksiin. Tämän-
 tyyppisiin projekteihin liittyvien selvitysten keskiössä ovat monesti
 luonnontieteelliset arvioinnit, kuten luvussa esitetään. Asiantuntija-
 arvioiden lisäksi on kuitenkin tärkeää ottaa aidosti huomioon myös
 kunnan asukkaiden tai matkailijoiden tarpeet. Jos alueella on hyvin
 kiinnostava mutta luontoarvoiltaan herkkä kohde, ulkoilua ei kan-
 nata kanavoida reitistöillä suoraan kohteeseen. Kohteesta kiinnostu-
 neet kuntalaiset ja matkailijat löytävät sinne tiensä jokaisenoikeuden
 nojalla myös epävirallisia polkuja pitkin. Osallistavalla suunnitte-
 lulla ja yleisön toiveita kuunnellen olisi pyrittävä löytämään kestävä
 tapa kanavoida ulkoilu kohteeseen suunnitelmallisesti. Lopputulos
 on näin luultavasti myös herkän luontokohteen kannalta parempi
 kuin hallitsematon kulkeminen. (Ks. myös puheenvuoro ”Moni-
 lajiseen hyvinvointiin uudistavalla suunnittelulla” tässä kirjassa).

Kunnan asukkaiden osallisuus näyttäytyy myös osana edustuk-
 sellista demokratiaa, kun kuntapäätäjät lopulta ratkaisevat laadit-
 tavan maankäyttösuunnitelman sisällön. Asukkaiden kollektiivinen
 osallisuus voidaan nähdä vastavoimana kaavoitukseen monesti kyt-
 ketylle instrumentaalisuuden periaatteelle, jossa suunnittelu näh-
 dään maanomistajien, hanketoteuttajien ja maa-alueiden eri käyt-
 tölohkojen toiminnan ja toimijoiden autonomian suojaamisena
 (Vaattovaara ym. 2021, 121).

On ymmärrettävää, että maankäytön suunnittelu voi näyttää yk-
 sittäisen kunnan asukkaan näkökulmasta joskus kaukaiselta tekni-
 seltä ja oikeudelliselta prosessilta. Siitä huolimatta tavallisen kun-
 talaisen osallistuminen ja osallistumaan kannustaminen siihen on
 – ja tulisi olla – keskeinen osa hyvää suunnittelua.

Suunnittelukäytännöistä löytyy myös esimerkkejä, joissa kunta-
 laiset ovat onnistuneet kollektiivisella osallistumisellaan ja kunta-
 demokraattisella vaikuttamisella kääntämään jo varmalta näyt-
 täneen projektiluonteisen kaavahankkeen lopputuloksen täysin
 päinvastaiseen suuntaan. Esimerkkinä voidaan mainita vaikkapa
 korkeimmassa hallinto-oikeudessa käsitelty Mielmukkavaaran
 tuulipuistohanke Muoniossa, jossa paikallisten asukasyhdistysten
 ja matkailuelinkeinojen yhteinen vaikuttaminen käänsi yleisen ja

kuntapäätäjien mielipiteen tuulipuiston edistämisestä sen vastustamiseksi (Hovila 2016, 92–93, 106–110; KHO:2015:116).

Yritykset julkisen kaavoitusvallan käytöstä sopimassa

Matkailuhankkeet ovat usein selkeästi yksityisten toimijoiden eli yritysten käynnistämiä projekteja. Matkailuyrityksistä puhuttaessa on tunnistettava kuitenkin niiden erilaisuus. Hankkeen taustalla saattaa olla joko monikansallinen konserni, jonka ensisijaisena tavoitteena on liiketoiminnan kasvun maksimointi, tai pieni paikallinen toimija, jonka liiketoiminnallinen tavoite voi olla vain yrittäjän itsensä työllistäminen. Tyypillinen tilanne lienee jotain tältä väliltä. Joka tapauksessa matkailuhankkeen moottorina on yleensä yrittäjä, jonka toimintaa määrittävänä reunaehtona on hankkeen taloudellinen kannattavuus (ks. myös luku 6 kulttuurisensitiivisestä suunnittelusta tässä kirjassa).

Kaavoituksen ja muun maankäytön suunnittelun näkökulmasta liiketoiminnallisin motiivein toimiva matkailuyrittäjä tai yritystoiminnan mahdollistava maanomistaja on usein kiinnostunut esimerkiksi siitä, miten tehokkaasti alueella pystyy rakentamaan sekä siitä, miten tarvittava infrastruktuuri voidaan järjestää. Matkailuhankkeita varten saatetaan tarvita uusia alueiden käyttötarkoituksia ja siten olemassa olevien kaavojen muuttamista. Jonkin alueen käyttötarkoituksen muuttuessa riskit erilaisten ristiriitojen kärjistymiselle kasvavat.

Kysymys suunnittelun vastuullisuuden edistämisestä näyttäytynee yrittäjän näkökulmasta mielekkäänä vain, jos hänellä on edellytykset huolehtia hankkeen kannattavuudesta. Vastuullinen suunnittelu ja huomion kiinnittyminen ympäröivän yhteisön näkökulmiin voivat olla tapoja monin tavoin kuormittavien konfliktien välttämiseen. Liiketoiminnallisin perustein toimivilla yrittäjillä ja/ tai maanomistajilla on monia perusteltuja syitä toimia konflikteja välttäen – olkoonkin, ettei suunnittelun vuorovaikutteisuuden ensisijainen tehtävä ole yksinomaan erilaisten hankkeiden mahdollisimman jouheva toteutuminen (ks. myös luku 4 vastuullisesta vuorovaikutteisuudesta).

Havainnollistavana esimerkkinä yritysten roolista kaavoittamisessa ja maankäytössä tarkastelemme *sopimista* osana julkisen kaavoitusvallan käyttöä. Sopimisen käsitteellä on merkityksensä sekä arkikielessä että juridisena menettelynä.

Sopimus on keskeinen yksityisoikeudellinen käsite. Se synnyttää velvoitteita osapuolten välille olemalla kahden tahdonilmaisun yhteenliittymä. Sopimuksen syntymisen perustilanne on se, että tehtyyn tarjoukseen saadaan hyväksyvä vastaus. Sopimus on tärkein oikeudellinen konstruktio, kun toimijat haluavat yhteistuumin muuttaa keskinäisiä oikeussuheteitaan. (Halila 2015.)

Matkailuhankkeet ovat usein merkittäviä investointeja. Monet investoinneista toteutuvat julkisen ja yksityisen pääoman yhteistyönä. Investointiprosessi edellyttää useita erilaisia sopimusvaiheita muun muassa hankkeeseen ryhtyvän, sitä rahoittavien ja rakennusliikkeiden välillä. Suurissa projekteissa on myös tyypillistä, että kaavoituksesta – julkisen vallan toimenpiteenä – sovitaan yksityisoikeudellisilla sopimuksilla. Kun matkailuhankkeen vaatimat kaavoitukselliset reunaehdot ja mahdollisesti rakennettava infrastruktuuri (jota käsitellään myös vastuullista yhdyskuntainfrastruktuuria tarkastelevassa luvussa 10) edellyttävät kuntakaavoittajan toimia, niistä sovitaan usein käytännössä maankäyttösopimuksilla. Sopiminen on siten yksi keskeinen näkökulma, joka yleisemminkin nousee esiin jäsenettäessä matkailusuunnittelua yksityisen toimijan perspektiivistä.

Maankäyttökysymysten ja kaavojen lisäksi sopiminen näyttäytyy luonnollisesti merkittävänä tekijänä myös rahoituskysymyksissä. Monien yksityisten rahoitusinstrumenttien sopimusehdoissa halutaan korostaa hankkeen vastuullista toteuttamista. Rahoituksen tai investoinnin edellytyksenä saattaa olla, että toiminnanharjoittaja pystyy osoittamaan hankkeen ympäristöllisen ja/tai sosiaalisen kestävyuden. (Whitelaw, King & Tolkach 2014.)

Yksityisten toimijoiden alulle panemissa projektiluontoisissa hankkeissa erityisesti asemakaavoitukseen liittyy kunnan kanssa solmittuja *maankäyttösopimuksia*. Maankäyttösopimuksilla

sovitaan kaavoituksen tuoman taloudellisen hyödyn ja toisaalta sen aiheuttamien kustannusten jaosta. Asemakaavoitettavan alueen maanomistajalla tai hankkeen toteuttajalla, jolle asemakaavasta aiheutuu merkittävää hyötyä, on velvollisuus osallistua kunnalle yhdyskuntarakentamisesta aiheutuviin kustannuksiin. Maankäyttö-sopimuksella sovitaan näistä kustannuksista, ja kyseinen sopimus on samalla tahdonilmaisu alueen kaavoitusprosessin käynnistämisestä. On tyypillistä, että kunnat edellyttävät maankäyttö-sopimuksen solmimista ennen pääasiallisesti yksityistä intressiä palvelevan kaavahankeen käynnistämistä.

Kun maankäytön suunnittelun ohjausjärjestelmä voi joka tapauksessa näyttäytyä osallisille – varsinkin kunnan asukkaille – vaikeana oikeudellis-hallinnollisena kokonaisuutena, siihen liittyvät sopimukset ja sopimusohjaus harvoin helpottavat suunnittelujärjestelmän hahmottamista ja siihen osallistumista (Vaattovaara ym. 2021, 139). Avoimuuden ja läpinäkyvyyden kannalta maankäyttö-sopimukset ovat herkkiä. Asetelma saattaa ulospäin näyttää siltä, että yksityinen toiminnanharjoittaja ikään kuin ostaa kunnalta haluamansa kaavan. Vaikutelma voi joskus olla perustellusti syntynyt, joskaan teknisesti ottaen tästä ei ole kysymys. Maankäyttö-sopimuksissa ei voida sitovasti sopia kaavojen sisällöstä – muutoin sopimus sitoisi kunnan toimielimen päätösvallan kaavan hyväksymisestä.

Kyseessä on eräänlainen esisopimus ja yhteinen tahdon ilmaisu maankäyttöprojektin eteenpäinviemisestä. On tärkeää muistaa, että esisopimus ei vielä sido eikä saa sitoa kuntapäätäjiä. Avoimuutta ja demokraattista päätöksentekoa on yritetty turvata sillä, että maankäyttö-sopimus voidaan osapuolia sitovasti tehdä vasta sen jälkeen, kun kaavaluonnos tai -ehdotus on ollut julkisesti nähtävillä. Kunnalla on mahdollisuus muuttaa sopimuksesta huolimatta mielihyväänsä ja olla hyväksymättä sen mukaan suunniteltua kaavaa. Näin tapahtui esimerkiksi juuri edellä mainitussa Mielmukkavaaran tuulipuistokaavassa.

Kuntapäättäjän ja kaavoittajan harteilla lepää raskas vastuu

Kolmas keskeinen toimija suunnitteluprosessissa on kuntapäättäjä. Kunta, eli käytännössä sen demokraattisesti valitut poliittiset päättäjät ja myös päätöksenteon valmistelusta ja käytännön suunnittelusta vastaavat viranhaltijat, käyttävät alueellaan niin sanottua julkista kaavoitusmonopolia yksityiskohtaisen maankäytön suunnittelun suhteen. Kunnan toimielimillä on siis viimekätinen valta päättää siitä, mihin käyttöön sen alueita kaavoitetaan. Hieman kärjistäen voidaan sanoa, että vihreä valo kunnalta on edellytys merkittävän maankäyttöön vaikuttavan matkailuhankkeen toteutumiselle. Kaavamonomoli on toki sidottu tiettyyn oikeudelliseen viitekehykseen, mutta oikeudellisen kehikon sisäpuolella kuntapäättäjille jää melko laajastikin liikkumavaraa – toisin sanoen poliittista harkintaa – suhteessa kaavoituksen sisältöön (Heinilä 2017, 236–244). Maanomistaja ei voi yksin päättää omistamansa alueen käytöstä.

Edellä tarkastellut kolme toimijaa – kunnan asukas, matkailuyritys ja kuntapäättäjä – muodostavat suunnittelun toteuttamisen näkökulmasta katsottuna kokonaisuuden, jonka toisiinsa kytkeytyviä osasia ne ovat. Kullakin toimijalla on oma tulokulmansa ja roolinsa liittyen maankäytön suunnittelun instrumentteihin. Järjestelmän oikeudellinen kehikko on kuitenkin rakennettu siten, että kuntapäättäjä valmistelevine viranhaltijaorganisaatioineen on väistämättä mukana keskeisessä roolissa, asetelman polttopisteessä.

Käytännön esimerkkinä kuntapäättäjän toimijuudesta olkoon kaavoittaja päättämässä rakennussuojelusta. Esimerkiksi kirjan luvussa 9, jossa tutkitaan rakennusten korjaamista, näkökulma on vahvasti rakennussuojelullinen. Rakennussuojelu kytkeytyy kuitenkin myös kuntapäättäjän rooliin. Sen oikeudellinen systematiikka rakentuu usean, osin rinnakkaisen ja vaihtoehtoisen oikeudellisen instrumentin varaan (Heinilä 2021, 77–83). Kaavoituksella on tässä systematiikassa merkittävä rooli. Rakennetun kulttuuriympäristön kohdalla keskeistä on myös laadukkaiden rakennushistoriallisten selvitysten laatiminen kaavoituksen tueksi (Sahlberg 2010).

Selvitysten laatimista edellyttää viimekädessä MRL:n yhdeksännen pykälän vaatimus kaavoitusta valmistelevista riittävästä selvityksistä; muutoin kaavojen sisältövaatimusten eli oikeudellisten reuna-ehdojen toteutumista ei ole mahdollista päätöksenteossa riittävästi arvioida. Hankkeeseen ryhtyvän onkin syytä tunnistaa mahdolliset rakennetun kulttuuriperinnön kohteet ja laadittua laadukkaat rakennushistorialliset selvitykset jo ennen varsinaisen kaavaprosessin käynnistymistä. Kaavoittaja tulee joka tapauksessa edellyttämään selvityksiä prosessin edetessä.

Kuntapäätäjän toimivallassa on tarpeen vaatiessa ratkaista yksityiskohtaisilla kaavamääräyksillä rakennetun kulttuuriympäristön kohtalo. Mitkä rakennukset säästetään ja suojellaan ehkä matkailunkin intressejä palvelemaan? Vai rakentuuko suunniteltu matkailuhanke puhtaasti uuden luomiselle? Onko vanhemman rakennetun kulttuuriympäristön säilyttämiselle enää sijaa? Näitä kysymyksiä pohditaan kirjassa myös sen matkailusuunnittelun ja -arkkitehtuurin historiaa käsittelevässä toisessa luvussa sekä paikan henkeä tarkastelevassa puheenvuorossa.

Päätökset tehdään selvityksiin perustuvan tiedon varassa, mutta kuntapäätäjän on lopulta tehtävä valinta. Vastuu on suuri.

Opastusta suunnittelun osallisille

Kunnassa ajaudutaan aika ajoin ja joskus toistuvastikin kaavoitusta koskeviin ristiriitoihin. Kunnan verotulojen tai työllisyyden kannalta merkittävät hankkeet saattavat herättää vastustusta alueen asukkaissa tai esimerkiksi yhdistyksissä. Toistuva ristiriitatilanne voi olla suunnittelijan näkökulmasta hyvin hankala: yksittäisen suunnittelijan liikkumavara konfliktien välttämiseksi voi olla mitättömän pieni. Kaavoitushenkilöstön tai konsulttien toimeksianto saattaa olla tietyn, hyvin selkeästi rajatun matkailuinvestointihankkeen toteuttaminen, jolloin vuorovaikutteisen suunnittelun menetelmille jää helposti pinnallisen välineellinen

rooli. Suunnittelun tehtäväksi jää tällöin ongelmallisesti yksinomaan hankkeen yksityiskohtainen suunnittelu ja toteutumisen mahdollistaminen.

Matkailun suunnitteluun vaikuttaminen on syytä tehdä mieluummin aikaisemmin kuin myöhemmin. Jo strategisen suunnittelun vaiheessa erityisesti niiden toimijoiden, jotka eivät ole olleet suunnittelun alullepanijoita tai projektin välittömiä osapuolia, kannattaa pyrkiä vaikuttamaan hankkeeseen. Esimerkiksi asukasaktiivien tai eräänlaista *luonnon puhevaltaa käyttävien yhdistysten* mielipiteiden esiintuominen on kaikkein vaikuttavinta juuri silloin, kun se pystytään tekemään jo hanketta pohjustavissa strategisissa vaiheissa. Käymme seuraavassa läpi erilaisia toimijuuksia suunnitteluun osallistumisessa.

Naapuri

Maankäytön suunnittelujärjestelmä sopimuskuvioineen saattaa tuntua monimutkaiselta ja vaikeasti ymmärrettävältä kokonaisuudelta. Siihen osallistuvien tahojen välinen asetelma voi olla – esimerkiksi suurta matkailuhanketta suunniteltaessa – hankekohdealueen *naapurin* näkökulmasta jopa pelottava. Saattaa olla, että tiedotusvälineissä aihetta on käsitelty vain esimerkiksi työllisyysvaikutusten näkökulmasta. Kerrotaan, että hankkeen yrittäjästä voi olla tulossa merkittävä paikallinen toimija. Onko naapurilla tosiasiallisia mahdollisuuksia osallistua hanketta koskevaan keskusteluun, vaikka syitä ja tarpeita olisi? Perusteita voisivat olla vaikkapa oman lähiympäristön tilan heikkeneminen tai maaomaisuuden käytettävyyden ja arvon ennustettu heikkeneminen.

Maanomistajat sekä kunta julkisen kaavamopolin toteuttajana ovat maankäytön hankkeissa erityisiä toimijoita, joilla on asemansa vuoksi erityistä vaikutusvaltaa. Oikeudelliset reunaehdot maankäytön suunnittelulle kuitenkin lähtevät siitä, että kaikille osallisille – erityisesti naapureille – on varattava tosiasialliset mahdollisuudet tulla kuulluksi ja aidosti vaikuttaa suunniteltujen kaavojen sisältöön. Menettelysäännösten lisäksi kaavoituksen ehdottomat oikeudelliset

sisältövaatimukset suojaavat naapurina suunnitelman kohtuuttomilta vaikutuksilta.

MRL:n pykälä numero 54.3 edellyttää, että:

”Asemakaavalla ei saa aiheuttaa kenenkään elinympäristön laadun sellaista merkityksellistä heikkenemistä, joka ei ole perusteltua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen. Asemakaavalla ei myöskään saa asettaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle sellaista kohtuutonta rajoitusta tai aiheuttaa sellaista kohtuutonta haittaa, joka kaavalle asetettavia tavoitteita tai vaatimuksia syrjäyttämättä voidaan välttää.” (MRL 54.3 §.)

On hyvä ymmärtää yllä kuvatuksi olevan suunnittelijaa ja kaavasta päättävää kunnan toimielintä ehdottomasti oikeudellisesti sitovaa ohjausta. Kohtuuttoman haitan ilmetessä ympäristölle tai omalle maaomaisuudelle naapurin on rohkeasti muistutettava suunnittelun hankkeen toteuttajaa edellä mainitusta sisältövaatimuksesta.

Naapurin kannattaa kuitenkin reagoida asiaan riittävän aikaisessa vaiheessa. Suunnitteluprosessi mahdollistaa vaikuttamisen jo strategiavaiheessa, jossa kannattaa muistuttaa riittävien selvitysten laatimisen vaatimuksista sekä kohtuuttomuuskielloista. Edellä mainittuihin kaavoituksen oikeudellisiin reunaehtoihin viittaamista ja vetoamista ei kannata jättää vasta valitusvaiheeseen, vaikka luonnollisesti naapurilla on vielä siinäkin vaiheessa muutoksenhakumahdollisuus ja oikeus saattaa asia riippumattoman tuomioistuinten arvioitavaksi.

Yhdistystoimija

Esimerkiksi *asukasyhdistystä* koskee sama ohje kuin naapurina. Vaikuttaminen suunnitteluun on sitä vaikuttavampaa ja tehokkaampaa, mitä aikaisemmassa vaiheessa siihen ryhdytään. Yhdistysten kannattaa myös miettiä omat vaikuttamisen strategiset tavoitteensa huolella. Esimerkiksi erilaisten hankkeiden toteuttamisen edellytysten kyseenalaistaminen on mahdollista. Kuitenkin silloin, kun vaikuttaminen ohjataan ja keskitetään kyseenalaistamisen sijaan hankkeen toteuttamisvaihtoehtojen arviointiin ja kehittämiseen,

keskusteluyhteyden säilyttäminen toiminnanharjoittajan ja kunta-kaavoittajan kanssa voi olla helpompaa. Silloin voi löytyä vastuullisen toteuttamisen näkökulmasta yhteisiäkin päämääriä.

Myös tämän kaltaisessa sisällöllisessä strategisessa vaikuttamisessa keskeistä on olla liikkeellä riittävän aikaisessa vaiheessa prosessia. Päätöksenteko tapahtuu lopulta kunnan toimielimissä, jolloin poliittisen paineen asettaminen kuntapäätäjille on myös järjestötoimijoille luonnollinen toimintatapa.

Tietyistä ympäristöasioihin keskittyvistä intressiryhmittymistä voidaan puhua luonnon puhevallan käyttäjinä tai jopa jonkin tietyn luonnonmuodostelman puhevallan käyttäjinä. Tällä voidaan tarkoittaa esimerkiksi paikallisia luonnonsuojeluyhdistyksiä, jotka ovat tietyiltä osin maankäytön suunnittelussa, luonnonsuojelussa ja muussa ympäristöluvituksessa asianosaisen asemassa; näin ollen he voivat käyttää puhevaltaa eräässä mielessä luonnonmuodostelman edustajina. (Mäntylä 2010; Stone 1972.) Voimassa oleva lainsäädäntö takaa edellä mainitussa roolissa toimiville luonnonsuojeluyhdistyksille mahdollisuuden vaikuttaa keskeisenä suunnittelun osapuolena. Asianosaisen roolissa paikallisella luonnonsuojeluyhdistyksellä saattaa olla paljon vartioitavana.

Yhdistystoimijoiden arkea ajatellen kansainväliset esimerkit luonnonmuodostelman oikeussubjektuudesta voivat kuulostaa kaukaa haetuilta. Luonnon puhevallan käyttäjät voivat kuitenkin saada edellä viitatuista kaavojen sisältövaatimuksista parhaita ja oikeudellisesti vaikuttavimpia käytännön työkaluja. Lisäksi MRL:n yhdeksännen pykälän mukainen vaatimus riittävästä selvityksistä tai pikemminkin riittävien selvitysten osoitettu puutteellisuus on luontoarvoja puolustavien usein käyttämä argumentti. Sama pätee myös rakennetun kulttuuriympäristön puolustajiin.

Suunnittelija

Suunnittelija voi olla tilanteessa, jossa hän kuulee naapureiden, kuntalaisten ja järjestöjen kannat vailla tosiasiallisia mahdollisuuksia ottaa niitä riittävästi huomioon lopullisessa suunnitteluratkaisussa. Kunnassa tai kunnan toimeksiannosta toimiva maankäytön

suunnittelija voi tällaisessa tilanteessa reagoida ainakin kolmella – vastuullisella – tavalla.

Ensinnäkin suunnittelija voi omalta osaltaan välttää välineellistä, ikään kuin taktista suhtautumista ympäröivän yhteisön esille nostamiin näkökulmiin. Kyse on avoimuudesta ja läpinäkyvyydestä yksityiskohtaisen suunnittelun lähtökohtien suhteen. Hän voi yrittää muuttaa tapaansa suhtautua vuorovaikutteisiin suunnittelumenetelmin kerättyyn tietoon, ja pyrkiä aidosti jakamaan suunnittelun valtaa paikallisille toimijoille. Taktisen vuorovaikutuksen välttäminen voi auttaa matkailuun liittyvän maankäytön suunnittelijaa osoittamaan toimeksiantavalle kunnalle luottamushenkilöineen, miksi toimeksiannon toteuttaminen etukäteen määritellyllä tavalla ei ole suotavaa, vastuullista tai lainkaan mahdollista. Suunnittelija ei saa mistään toimeksiantoonsa liittyvästä seikasta huolimatta johtaa osallisryhmiä harhaan.

Toiseksi suunnittelija voi yksinkertaisesti pyrkiä parantamaan yleispiirteistä suunnittelua kunnassa. Etenkin vahvaan kestävyyskäsitukseen perustuva yleispiirteinen maankäytön suunnittelu tukee vastuullista matkailun suunnittelijaa. Parhaimmillaan yleispiirteinen suunnittelu voi luoda pitkäjänteiset raamit yksityiskohtaiselle suunnittelulle, jota tehdään esimerkiksi asemakaavoja laatimalla. Näin voidaan pyrkiä ohjaamaan lyhytjänteisempiä, kapeiden intressiryhmien vaatimuksista käsin toteutettuja hankkeita.

Kolmanneksi suunnittelija voi pyrkiä rakentamaan selkänöjää tulevaisuuden vastuulliselle suunnittelulle edistämällä pitkäjänteisen maankäytön ja uusien elinkeinopoliittisten linjausten omaksu- mista kunnassa. Kestävän ja aidon vuorovaikutteisuuden periaatteet voidaan viedä käytäntöön helpommin, jos tällaiset periaatteet on mainittu kunnan yhteisesti laatimissa erilaisissa strategisissa asiakirjoissa. Aito vuorovaikutus merkitsee tosiasiallista mahdollisuutta muuttaa tarvittaessa suunnittelun toimeksiantojen lähtökohtia.

Yksi keskeisimmistä tällaisista eräänlaisista strategisista ankkureista lienee matkailu- ja kuntastrategioiden lisäksi kunnan maapoliittinen ohjelma. Pitkäjänteinen maapoliittinen ohjelma auttaa kuntaa varautumaan tuleviin rakentamispaineisiin sellaisissa

sijainneissa, jotka ovat ympäristön ja kunnan kannalta edullisia. Pitkäjänteinen maapolitiikka onkin tapa yrittää sovittaa yhteen elinkeino- ja ympäristötavoitteita ja välttää maanomistajalähtöinen maankäytön kehittäminen kokonaisuuden kannalta kestävässä sijainneissa.

Yhteenveto

Kunta on maankäytön suunnittelun oikeudellinen ja poliittinen kenttä, jolla vuorovaikuttavat eri toimijat kuten asukkaat, kunta-päättäjät, matkailuyritykset, maanomistajat, asukasyhdistykset, naapurit sekä erilaiset ympäristöliikkeet ja -yhdistykset. Tarvittaessa vastuullinen suunnittelija tasapainottaa epätasapainoisesti ja kautunutta vaikutusvaltaa eri toimijoiden välillä.

Maankäytön suunnittelua ohjaavat periaatteet muuttuvat yhteiskunnan arvojen muutoksen myötä, mikä vaikuttaa matkailuun tulevaisuudessa. Vastuullisessa matkailun suunnittelussa hankkeiden toteuttamisen edellytyksiä arvioidaan suhteessa ympäristön tilaan ja pitkän aikavälin kestävyystavoitteisiin. Kyse on vastuun ottamisesta ympäristön kantokyvystä, mutta myös viisaasta varautumisesta mahdollisesti kiristyvään luonto- ja ilmastoperusteiseen maankäytön sääntelyyn. Kunta voi pyrkiä välttämään tulevien hankkeiden haitallisia ympäristövaikutuksia seuraamalla maankäytön vaikutuksia luonnon tilaan, panostamalla pitkäjänteiseen maankäytön suunnitteluun ja tekemällä aktiivista luonto- ja ilmastoperusteista maapolitiikkaa.

Kiitokset

Suomen Akatemian rahoitus Transforming anatomies of democratic planning -hankkeelle (TRANAPLAN), on mahdollistanut Jonne Hytösen osallistumisen tämän luvun kirjoittamiseen.

Kirjallisuus

- Ahlqvist, Toni & Sami Moisio. 2014. "Neoliberalisation in a Nordic State: From Cartel Polity Towards a Corporate Polity in Finland." *New Political Economy* 19:1, 21–55.
- Bäcklund, Pia & Raine Mäntysalo. 2010. "Agonism and Institutional Ambiguity: Ideas on Democracy and the Role of Participation in the Development of Planning Theory and Practice: The Case of Finland." *Planning Theory* 9:4, 333–350.
- Ekroos, Ari & Vesa Majamaa. 2018. *Maankäyttö- ja rakennuslaki*. Helsinki: Edita.
- Elo, Merja, Jonne Hytönen, Sanna Karkulehto, Teea Kortetmäki, Janne Kotiaho, Mikael Puurtinen & Miikka Salo toim. 2023. *Interdisciplinary Perspectives on Planetary Well-being*. New York: Routledge.
- Halila, Heikki. 2015. Tieteen termipankki: Oikeustiede: "Sopimus." <https://tieteentermipankki.fi/wiki/Oikeustiede:sopimus> (Luettu 19.4.2023.)
- Hankonen, Johanna. 1994. *Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta: Suunnittelujärjestelmän läpimurto suomalaisten asuntoalueiden rakentumisessa 1960-luvulla*. Tampere: Gaudeamus, Otatieto Oy, TTKK Arkkitehtuurin osasto.
- Hallituksen esitykset. HE 259/2016. "Hallituksen esitys laiksi ympäristövaikutusten arviointimenettelystä ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi." <https://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/2016/20160259>
- Hallituksen esitykset. HE 101/1998. "Hallituksen esitys Eduskunnalle rakennuslain säädännön uudistamiseksi."
- Heinilä, Aleks. 2017. *Oikeus rakentaa*. Helsinki: Suomalainen Lakimiesyhdistys.
- Heinilä, Aleks. 2021. "Kirkollisten rakennusten suojeleminen ja rakennussuojelua koskevien lakien keskinäiset suhteet." Teoksessa *Oikeustiede Jurisprudentia LIV, Suomalaisen Lakimiesyhdistyksen vuosikirja 2021*. Helsinki: Suomalainen Lakimiesyhdistys, 65–140.
- Hohti, Jani, Eini Nieminen, Joel Jalkanen, Iikka Oinonen, Suvi Huttunen, Minna Pappila, Panu Halme ym. 2022. "Kunnat hidastamaan luontokatoa: suosituksia luontohaittojen välttämiseksi, lieventämiseksi ja kompensoimiseksi kuntien maankäytössä." *Wisdom Letters* 2022:1.
- Hovila, Ilari. 2016. "Valtakunnan suunnittelun kehittäminen suurhankkeiden kaavoitukseen." *Oikeus* 2016:1, 92–112.
- Hovila, Ilari. 2020. Tieteen termipankki: Oikeustiede: "Kaavoitus." <https://tieteentermipankki.fi/wiki/Oikeustiede:kaavoitus> (Luettu 19.4.2023.)
- Hovila, Ilari. 2021. "Avoimuus ja läpinäkyvyys kaavoitusaloissa." Teoksessa *Oikeus ja julkisuus*, toim. Sampo Mielityinen. Helsinki: Unigrafia Oy, 66–82.
- Hytönen, Jonne. 2019. *Limits of Localism: Institutional Perspectives on Communicativeness, Neoliberalization and Sustainability in Finnish Spatial Planning*. Väitöskirja. Oulun yliopisto. Nordia Geographical Publications 48:4.

- Hytönen, Jonne. 2020. ”Hyvän suunnittelun muuttuvat periaatteet.” *Yhdyskuntasuunnittelu* 58:2, 87–90.
- Hytönen, Jonne & Toni Ahlqvist. 2019. ”Emerging Vacuums of Strategic Planning: An Exploration of Reforms in Finnish Spatial Planning.” *European Planning Studies* 27:7, 1350–1368.
- Hytönen, Jonne, Stefan Baumeister, Sami el Geneidy, Hannu L. T. Heikkinen, Aleksi Heinilä, Tarmo Ketola, Teea Kortetmäki ym. 2023. ”Täsmäratkaisuja kestävään tulevaisuuteen: Suosituksia planetaarisen hyvinvoinnin tukemiseen poliittisessa ohjelmatyössä.” *Wisdom Letters* 2023:1.
- Hytönen Jonne, Niina Kotavaara & Toni Ahlqvist. 2018. *Elinvoiman askelmerkkejä ja ristiriitoja: Maankäytön suunnittelijoiden näkemyksiä kuntien tulevaisuudesta*. Suomen Kuntaliitto, ARTTU2 - tutkimusohjelman julkaisusarja 2018:5.
- Hytönen, Jonne & Anna-Kaisa Tupala. 2022. ”Ekologisesta kompensatiosta kohti maankäytön suunnittelun ekologista tilinpitoa.” *Alue ja ympäristö* 51:1, 185–196.
- Häkkänen, Martti. 2016. *Rakentamisoikeuden sääntely*. Helsinki: Suomalainen Lakimiesyhdistys.
- IPBES (Hallitustenvälinen luonnon monimuotoisuus- ja ekosysteemipalvelu-paneeli/ Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services & IPCC (Hallitustenvälinen ilmastonmuutospaneeli/ Intergovernmental Panel on Climate Change). 2021. Scientific Outcome of the IPBES-IPCC Co-Sponsored Workshop on Biodiversity and Climate Change (Version 5). <https://doi.org/10.5281/zenodo.5101125>
- Kellokumpu, Ville. 2019. ”Kuka hallitsee tulevaa? Visiointi poliittisen hallinnan työkaluna.” *Versus*. <https://www.versuslehti.fi/gradusta-asiaa/kuka-hallitsee-tulevaa-visiointi-poliittisen-hallinnan-tyokaluna> (Luettu 19.4.2023.)
- Kinnunen, Veera. 2018. ”Tulevaisuuksien muotoiluja Lapin varhaisessa seutu-suunnittelussa.” *Alue ja ympäristö* 47:1, 31–49.
- KHO (Korkein hallinto-oikeus). 2015. Vuosikirjaratkaisu 2015:116. <https://www.finlex.fi/fi/oikeus/kho/vuosikirjat/2015/201502159> (Luettu 19.4.2023.)
- Kokko, Kai. 2017. *Ympäristöoikeuden perusteet*. Helsinki: Edita.
- Kotiahio, Janne. 2021. ”Analyysi: Luontohaitat ja niiden hyvitys eli ekologinen kompensatio.” *Ajatuspaja Visio*. <https://ajatuspajavisio.fi/ajankohtaista/analyysi-luontohaitat-ja-niiden-hyvitys-eli-ekologinen-kompensatio> (Luettu 19.4.2023.)
- Luukkonen, Juho & Heikki Sirviö. 2017. ”Kaupunkiregionalismi ja epäpoliittisoinnin politiikka: talusmaantieteellinen imaginääri aluepoliittisten käytäntöjen vastaansanomattomana viitekohteena.” *Politiikka* 59:2, 114–132.
- Maankäyttö- ja rakennuslaki 132/1999
- Mäkinen, Eija. 2019. *Asemakaavoitus ja asianosaisperusteinen valitusoikeus*. Ympäristöministeriön julkaisuja 2019:27.

- Mäntylä, Niina. 2010. *Luonnon edustajien puhevalta*. Väitöskirja. Vaasa: Universitas Wasaensis. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-476-308-0>
- Sahlberg, Marja toim. 2010. *Talon tarinat: rakennushistorian selvitysopas*. Helsinki: Museovirasto.
- Stone, Christopher D. 1972. "Should Trees Have Standing? Towards Legal Rights for Natural Objects." *Southern California Law Review* 1972:45, 450–501.
- Tuori, Kaarlo. 2000. *Kriittinen oikeuspositivismi*. Helsinki: WSOY.
- Vaattovaara, Mari, Anssi Joutsiniemi, Jenni Airaksinen & Markus Wilenius. 2021. *Kaupunki politiikassa: yhteiskunta, ihminen ja ihana kaupunki*. Tampere: Vastapaino.
- Whitelaw, Paul Anthony, Brian E. M. King & Denis Tolkach. 2014. "Protected Areas, Conservation and Tourism: Financing the Sustainable Dream." *Journal of Sustainable Tourism* 22:4, 584–603.
- Ympäristöministeriö. 2014. "Arviointi maankäyttö- ja rakennuslain toimivuudesta 2013". *Suomen ympäristö* 2014:1.
- Ympäristöministeriö. 2021. "Ympäristöministeriön luonnos hallituksen esitykseksi uudeksi kaavoitus- ja rakentamislaki." <https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=17b78d7d-ad1b-41fb-8b5b-a9e7e0c798fd> (Luettu 19.4.2023.)
- Ympäristöministeriö. 2022. "Ympäristöministeriön tiedote: Maankäyttö- ja rakennuslain uudistuksen jatkosta linjaus: uusi rakentamislaki sekä alueidenkäytön digitaalisuus eduskuntaan syksyllä." <https://ym.fi/-/maankaytto-ja-rakennuslain-uudistuksen-jatkosta-linjaus-uusi-rakentamislaki-seka-alueidenkayton-digitaalisuus-eduskuntaan-syksylla> (Luettu 19.4.2023.)



IV

Matkailurakentaminen

8 Kiertotalous matkailurakentamisen suunnittelussa

Nina Aarras

📄 <https://orcid.org/0009-0003-0896-0436>

Rakennettu matkailuympäristö on merkittävä osa matkailukokemusta. Tarve kehittää matkailualaa – ja samalla myös matkailuympäristöjä – entistä vastuullisemmaksi edellyttää katseen kääntämistä myös matkailurakentamisen ratkaisuihin, joihin kestävyys on integroitu.

Rakentamisen aiheuttama maankäyttö sekä raaka-aineiden kulutus vaikuttavat merkittävästi sekä luontoon että ilmastoon. Kiertotalous on lineaariselle taloudelle vaihtoehtoinen toimintamalli, joka tuottaa taloudellista hyvinvointia maapallon kantokyvyn rajoissa. Kiertotaloudesta ei ole kyse ainoastaan taloudesta tai teknologisista ratkaisuista vaan myös yritysten ja kuluttajien arvoista, asenteista ja toimintatavoista.

Matkailuympäristöjen suunnittelun ja rakentamisen kehittäminen vastuullisemmaksi edellyttää matkailurakentamiselta kiertotalouden mukaisia toimintamalleja. Vasta pieni osa tämän päivän rakennuksista on suunniteltu kiertotalouden periaatteiden mukaisesti.

Kiertotalous tarjoaa kiinteistö- ja rakennusalalle valtavasti mahdollisuuksia hillitä ilmastonmuutosta sekä ehkäistä luonnonvarojen kulutusta ja luonnon monimuotoisuuden köyhtymistä. Kiertotalouden integrointi kiinteäksi osaksi suunnittelua edellyttää toimintakulttuurin muutosta, jossa suunnittelun fokus siirtyy osaoptimoinnista kohti kokonaisuuksien hallintaa.

Matkailurakentamisen suunnittelussa kiertotaloutta voidaan parhaiten edistää hyödyntämällä entistä tehokkaammin olemassa olevaa rakennuskantaa. Olennaista on tunnistaa ne vaikutukset, joilla on merkitystä kestävyden näkökulmasta, sekä muokata suunnittelun ja rakentamisen periaatteita niiden vaatimalla tavalla.

Johdanto vastuulliseen suunnitteluun matkailurakentamisessa

Matkailijat ovat yhä kiinnostuneempia omista ympäristövaikutuksistaan kuluttajina. *Vastuullinen matkailu* tarkoittaa vastuun ottamista matkailun kestävydestä. Kestävyydellä tarkoitetaan ekologisen, kulttuurisen ja taloudellisen kantokyvyn sekä matkailun laadun säilymistä samanaikaisesti. Kestävyys viittaa myös suunnittelun kokonaisvaltaisuuteen. (Blinnikka 2020; Borg 1997.) Näin ollen kestävyys on tavoite, joka edellyttää monen eri toimijan sitoutumista vastuullisuustyöhön.

Nykypäivänä vastuullisuutta ei enää pidetä ohimenevänä trendinä. Ymmärretään, että se on tullut jäädäkseen. Voidaan jopa ajatella, että vastuullinen toiminta on pitkällä aikavälillä ainoa mahdollinen tapa tuottaa matkailupalveluita. *Rakennettu matkailuympäristö* on merkittävä osa matkailukokemusta. Aiempaa useampi matkailija arvostaa valinnoissaan matkailukohteita, joissa kestävyyskysymykset on huomioitu kattavasti ja todennettavasti. Tarve kehittää matkailuympäristöjä entistä vastuullisemmaksi edellyttää myös vahvempaa panostamista *matkailurakentamisen kestävyYTEEN*.

Rakentamisesta koituvat ympäristövaikutukset ovat huomattavia. Sen vaatima maankäyttö sekä raaka-aineiden kulutus vaikuttavat merkittävästi sekä luontoon että ilmastoon. Ihmisen muokkama materiaalin määrä on jo ylittänyt elollisen biomassan määrän maapallolla. Tästä määrästä ylivoimaisesti suurin osa muodostuu rakentamiseen käytettävistä materiaaleista. (Elhacham ym. 2020.) Kiinteistö- ja rakennusala kuluttaa noin puolet maailmantalouden resursseista (Valtioneuvosto 2021). Maapallon luonnonvaroista noin 50 % ja jalostamattomasta energiasta noin 40 % käytetään rakennuksissa ja rakentamisessa. Lisäksi rakennussektori tuottaa globaalisti noin 35 % kasvihuonekaasupäästöistä ja 30 % jätteestä. (Ympäristöministeriö 2022.)

On selvää, että kestävässä yhteiskunnassa rakentaminen ei voi enää perustua lineaaritalouden malliin, jossa tuotteet valmistetaan, kulutetaan ja heitetään pois (Antikainen ym. 2017).

Kiertotalous on lineaaritaloudelle vaihtoehtoinen toimintamalli, joka tuottaa taloudellista hyvinvointia *maapallon kantokyvyn* rajoissa (Desing ym. 2020). Kiertotalouden näkökulmasta kestävyys tarkoittaa muun muassa sitä, että matkailua palvelevat rakennukset ja lähiympäristö ovat *elinkaareltaan* kestäviä. Elinkaari ulottuu rakennuksen suunnittelusta ja rakentamisesta aina käyttöön ja ylläpitoon sekä lopulta tilanteeseen, jossa käyttötarkoitus muuttuu tai vanhenee. Elinkaariajattelun ohella *materiaalivirtojen hallinta* on keskeinen osa kiertotalouden mallia. Mitä vähemmän tarvitsemme rakennuksen elinkaaren aikana luonnosta materiaaleja eli raaka-aineita ja mitä vähemmän jätettä ja päästöjä tuotamme maahan, veteen tai ilmaan, sitä paremmin toteutuvat kiertotalouden mukaiset tavoitteet kestävyuden edistämiseksi. (Desing ym. 2020; Haupt & Hellweg 2019).

Kiertotaloudessa suunnittelu nähdään kokonaisvaltaisena prosessina, jossa suunnittelun osapuolet tekevät yhdessä tietoisia kiertotalouden toteutumista edistäviä päätöksiä jokaisessa suunnittelun ja rakentamisen vaiheessa. Yhteistyö ja kommunikointi eri alojen suunnitteluosajien välillä on keskeisessä roolissa, koska kiertotaloutta tukevien suunnitteluratkaisujen tulee muodostaa saumaton ja toimiva kokonaisuus. Suunnittelussa tehdyillä valinnoilla on suuri merkitys siihen, miten kestävästi (tai kestävämmästä) käytämme ympäristömme tarjoamia rajallisia resursseja ja minkälaisia vaikutuksia toimintamme ympäristölle aiheuttaa. Suunnittelulla voidaan siten myös vaikuttaa siihen, kuinka matkailurakentamisen ja -ympäristöjen kestävyys nyt ja tulevaisuudessa toteutuu.

Matkailurakentaminen tarkoittaa matkailua palvelevien fyysisten ympäristöjen rakentamista. *Matkailurakentamisen suunnittelu* tarkoittaa puolestaan näiden fyysisten ympäristöjen suunnittelua esimerkiksi teknisestä, toiminnallisesta, esteettisestä tai taloudellisesta näkökulmasta.

Matkailua ja sen kestävyysliittyviä kysymyksiä voidaan tarkastella matkailualueiden maankäytön, suunnittelun tai rakentamisen näkökulmista (Staffans & Merikoski toim. 2011). Kestävällä matkailurakentamisella ei ole toistaiseksi vakiintunutta määritelmää.

Kestävällä rakentamisella voidaan kuitenkin tarkoittaa esimerkiksi energia- ja materiaalitehokasta rakentamista, jolla tuotetaan pitkäikäistä, mahdollisimman vähän energiaa, huoltoa ja korjausta vaativaa rakennuskantaa (Rytky 2021). Matkailurakentaminen mielletään usein erityisesti hotellien tai matkailukeskusten rakentamiseksi. Matkailu yhdistää kuitenkin monia elinkeinoja. Matkailurakentamista voivat olla myös esimerkiksi kuljetus-, ravitsemis-, kulttuuri- ja ohjelmalvelujen hyödyntämät rakennukset ja muu niiden yhteyteen rakennettu ympäristö. Kestävän matkailurakentamisen tavoitteena on tarjota elämyksellisiä matkailukokemuksia, joissa kestävyys on matkailijalle vaivatonta.

Kiertotalouteen siirtyminen globaalin kestävyysasteen edessä

Kestävä kehitys, ympäristötietoisuus ja luontoa säästävät talouskasvun mahdollisuudet ovat nousseet viime vuosikymmeninä vahvasti esiin yhteiskunnallisessa keskustelussa. Yhä useammin näissä keskustelussa esiintyy myös kiertotalouden käsite: siitä puhutaan paljon mediassa, viranomaisviestinnässä ja poliittisessa keskustelussa. Eri yhteyksissä kiertotalous saa kuitenkin hieman erilaisia merkityssisältöjä ja painotuksia, sillä määritelmien taustalla on erilaisia näkökulmia ja intressejä. Käsitteenä kiertotalous on laaja ja kattaa suuren joukon periaatteita ja toimintamalleja. (Virsu & Sjöblom 2020.) Käytännössä se on synteesi erilaisista vanhoista ja uusista tieteellisistä ajatuksista sekä käytännön toimista, jotka ovat tähänneet resurssien käytön tehostamiseen yhteiskunnan eri osaluilla. (Seppälä ym. 2016.)

Kestävä kiertotalous voidaan määritellä esimerkiksi seuraavalla tavalla:

”Kestävä kiertotalous tarkoittaa luonnonvarojen käytön vähentämistä, materiaali-, energia- ja ravinnekiertojen sulkemista sekä sitä, että tuot-

teiden, materiaalien ja resurssien arvo säilyy taloudessa mahdollisimman kauan. Kestävässä kiertotaloudessa toimintaa tarkastellaan yritysten, kaupunkien ja muiden organisaatioiden sekä kansalaisten toiminnassa ja sen edistäminen vaatii laajaa yhteistyötä yhteiskunnan eri tasoilla.” (CICAT2025-hanke.)

Lisäksi kestäväää kiertotaloutta edistettäessä tulee arvioida ja ottaa huomioon toiminnan taloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja ekologiset vaikutukset eri sidosryhmien näkökulmasta sekä suhteessa globaaleihin kestävyysrajoihin nyt ja tulevaisuudessa. Määritelmän laajuus kuvaa hyvin sitä, miten moniulotteisesta yhteiskunnallisesta muutoksesta kiertotalouteen siirtymisessä on kysymys.

Ilmastonmuutos, luonnon monimuotoisuuden heikkeneminen ja luonnonvarojen ylikulutus ovat aikamme suurimpia globaaleja ongelmia. Kiertotalous nähdään ratkaisuna näihin haasteisiin ja sitä pidetään nykyistä kestävämmän talousjärjestelmän edellytyksenä tulevaisuudessa. Kiertotalouteen siirtyminen edellyttää kokonaisvaltaista muutosta sekä yhteiskunnan päätöksenteossa että suunnittelussa. (Valtioneuvosto 2021.) Siinä ei ole kyse ainoastaan taloudesta tai teknologisista ratkaisuista, vaan myös yritysten ja kuluttajien arvoista, asenteista ja käyttäytymisestä.

Kiertotalouteen on kohdistettu suuria toiveita. Esimerkiksi EU on viestinyt jäsenvaltioilleen, että kiertotalouteen siirtymisellä voidaan edistää kilpailukykyä ja taloudellista kasvua, luoda uusia työpaikkoja, vähentää kasvihuonekaasupäästöjä sekä parantaa ympäristön tilaa. Maaliskuussa 2020 Euroopan komissio antoi kiertotalouden toimintasuunnitelman, joka sisältää keinoja toteuttaa Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteita ilmastoneutraalista, resurssitehokkaasta, oikeudenmukaisesta ja kestävästä Euroopasta. Se sisältää esimerkiksi ehdotukset kestävämmästä tuotesuunnittelusta, jätteen vähentämisestä ja kansalaisten vaikutusmahdollisuuksien lisäämisestä. Erityistä huomiota kiinnitetään resurssi-intensiivisiin aloihin, kuten rakennusalaan. (Euroopan komissio 2020.)

Siirtyminen kiertotalouteen on jo käynnissä ja useat merkittävät yritykset, kuluttajat ja eri alojen viranomaistahot ovat ottaneet

EU:n kiertotalouden toimintasuunnitelman strategiaksi toiminnalleen (Euroopan komissio 2021a). Kiertotalous on suunta, johon myös Suomessa halutaan mennä. Suomelle on laadittu strateginen kiertotalouden kehittämisohjelma, jossa esitetään kiertotalouteen siirtymisen keinoja ja tapoja. Kehittämisohjelman mukaan Suomessa pyritään muun muassa siihen, että vuonna 2035 rakennusten rakentamisessa, infra-alalla ja rakennustuoteteollisuudessa arkea ovat vähähiiliset, kierrätetyt ja uusiutuvat materiaalit. (Ympäristöministeriö 2021.)

Suomessa kiertotalouteen siirtymistä on vauhditettu muun muassa uudistamalla jätehuoltoa koskevaa lainsäädäntöä. Samalla myös vapaaehtoisten kiertotaloustoimien mahdollisuuksia on halettu lisätä niin kutsuttujen *Green Deal* -sopimusten myötä. *Green Deal* on vapaaehtoinen sopimus valtion ja elinkeinoelämän välillä. Kyseiset sopimukset tehostavat kiertotaloutta edistävän lainsäädännön toimeenpanoa tai täydentävät lainsäädäntöä. Esimerkiksi ympäristöministeriö ja kiinteistöalan yhteistyöjärjestö RAKLI ry ovat sopineet kestävän purkamisen *Green Deal* -sopimuksen. Sopimisen taustalla on ajatus siitä, että valtio ja muut toimijat ovat halukkaita edistämään asioita vapaaehtoisuuden pohjalta, mikä mahdollistaa joustavamman ja nopeamman tavan toimia. (Sitra 2019; Ympäristöministeriö 2020.)

Kiertotaloudesta puhutaan paljon ja siihen panostetaan niin tutkimuksen, lainsäädännöllisen ohjauksen kuin vapaaehtoisen sopimisen keinoin. Kiertotalouteen siirtyminen nähdään Suomessa merkittävänä mahdollisuutena ja tärkeänä yhteiskunnallisena kysymyksenä. Matkailu on kiinteä ja vuorovaikutteinen osa yhteiskuntaa (Työ- ja elinkeinoministeriö 2022), ja siksi myös matkailualan on kyettävä vastaamaan yhteiskunnan kohtaamaan kestävyyshaasteeseen omaksumalla kiertotalouden oppeja. On selvää, että kiertotaloutta edistäviä toimintamalleja on jatkossa yhä vahvemmin integroitava osaksi matkailua palvelevaa suunnittelua ja rakentamista.

Kiertotalous kestävämmän matkailurakentamisen suunnittelussa

Toistaiseksi vasta pieni osa tämän päivän rakennuksista on suunniteltu kiertotalouden periaatteiden mukaisesti. Suuri osa kiertotalouden mukaiseen rakentamiseen liittyvästä tutkimuskirjallisuudesta on keskittynyt joko rakennusten ja materiaalien elinkaarianalyysin kvantifiointimenetelmiin tai innovatiivisiin rakennusmateriaaleihin, mutta tutkimukseen pohjautuvaa tietoa kiertotalouden periaatteiden mukaisesta rakennusten suunnitteluprosessista on vielä varsin vähän (Kanters 2020). Kiertotaloutta rakennetussa ympäristössä on toki jo tutkittu (Adams ym. 2017; Hart ym. 2019; Ness & Xing 2017; Pomponi & Moncaster 2017), mutta kuten Leonora Eberhardt, Charlotte Malabi, Morten Birkved ja Harpa Birgisdottir kirjallisuusanalyysissään (2020) toteavat, ovat rakennetun ympäristön kiertotalouden mukaista suunnittelua tukevat tieto ja ohjeet vielä varsin puutteellisia. Kansainvälisen tutkimustiedon hyödyntämistä käytännön suunnittelutyössä hankaloittavat rakentamisen paikkasidonnaisuus ja eriäväsyydet olosuhteissa. On eri asia rakentaa lomakohde tropiikkiin kuin arktiseen ympäristöön. Lisäksi kiertotalouteen liittyvät kysymykset kehittyvät tällä hetkellä huimaa vauhtia ja nykyhetken perustuva tieto vanhenee nopeasti.

Nykytilanteessa kestävässä matkailurakentamisessa korostuvat usein rakennuksen energiatehokkuus ja ilmasto vaikutusten hillintä. Kiertotalous nostetaan esille vasta rakennuksen käytön aikaisessa toiminnassa, kun esimerkiksi pohditaan, miten matkailutoiminnasta syntyvää jätettä voidaan ehkäistä ja miten syntynyt jäte kierrätetään. Joitakin kiertotaloustoimia on silti toteutettu jo myös rakentamisessa, kunnostamisessa, sisustamisessa sekä käyttöpalveluissa. Kiertotaloutta edistävät toimenpiteet ovat kuitenkin ensisijaisesti kohdistuneet energian- ja vedenkäyttöön, ja vähemmässä määrin esimerkiksi jätteisiin. (Manniche ym. 2017; Rodríguez-Antón & Alonso-Almeida 2019.)

Elinkaariajattelu on nousemassa vahvasti osaksi rakennusten suunnittelua ja voimistuu vähitellen myös matkailurakentamisessa. Elinkaariajattelussa ympäristövaikutuksia tarkastellaan rakennuksen koko elinkaaren ajalta (Ympäristöministeriö 2019). Elinkaari voidaan jakaa esimerkiksi *rakentamiseen*, rakennuksen käyttö*vaiheeseen* ja purkuvaiheeseen. Kiertotaloutta voidaan edistää rakennuksen koko elinkaaren aikana. Suunnittelussa tehdyt ratkaisut ohjaavat kiertotalouden toteutumisen mahdollisuuksia pitkälle tulevaisuuteen vuosikymmenien tai jopa vuosisadan päähän. *Vastuullinen suunnittelu* sekä ekologisesti ja esteettisesti kestävä rakentaminen (Pernu 2018) edellyttävätkin kykyä nähdä muutosten ja kehityksen vaikutukset monialaisesti niin lyhyellä kuin pitkällä aikavälillä. Vastuullinen suunnittelu tarkoittaa suunnittelua, joka mahdollistaa kiertotalouden mukaisten ratkaisujen toteuttamisen rakennuksen koko elinkaaren aikana.

Vastuullinen suunnittelu katsoo nykyhetkessä tulevaisuuteen. Esimerkiksi suunnittelulla, jolla rakennusten käyttöikä voidaan pidentää, on mahdollista vähentää rakennusten elinkaarisia ympäristövaikutuksia. Käyttöiän pidentämisen on arvioitu pitkällä tähtäimellä vähentävän materiaalien käyttöä ja tuottavan selkeitä päästövähennyksiä (noin 20 %) perusuraan verrattuna (Material Economics 2018). Päästövähennykset toteutuvat kuitenkin vasta vuosikymmenien päästä, kun taas investointi pitkäikäisyyteen on tehtävä jo rakennuksen suunnittelu- ja rakentamisvaiheessa. Merkittävimmät päätökset rakennusten elinkaaren aikaisista vaikutuksista tehdäänkin usein jo suunnitteluvaiheessa. Tehtyjä valintoja ei ole aina mahdollista muuttaa käytön aikana tai muutostyön kustannukset voivat osoittautua korkeiksi. Suomessa rakennuksia ei lähtökohtaisesti suunnitella erityisen pitkäikäisiksi. (Ruokamo ym. 2021.) Kiertotalous ja kestävyys kiinnostavat kuitenkin yhä suurempaa joukkoa rakennetun ympäristön toimijoista. Lisäksi meneillään olevassa kaavoitus- ja rakennuslainsäädännön uudistuksessa on suunnitteilla säätelyä, jonka avulla kannustetaan tekemään joustavia, pitkäikäisiä ja muunneltavia rakennuksia (Saarinen

2022). Rakennetun ympäristön suunnittelijat joutuvat yhä enemmän pohtimaan erilaisten ratkaisujen vaikutuksia kestävyYTEEN ja vastuullisuuteen.

Kiertotalous kestävämmän matkailurakentamisen suunnittelussa ei tarkoita pelkästään kovaa insinööriosaamista ja kiristyvää sääntelyä, vaan myös luovaa ja rohkeaa ajattelua vaikkapa arkkitehtuurissa, muotoilussa tai taiteessa. Omaleimaista tunnelmaa voidaan luoda esimerkiksi käyttämällä sisustuksessa vuosisatoja vanhoja järvenpohjasta nostettuja uppotukkeja tai vanhoja uittopuomeja (Maukonen 2021). Toteutus voi olla arkkitehtonisesti moderni, mutta muotoilun ja materiaalivalintojen vuoksi ihmiset eivät koe lopputulosta modernina. Materiaalivalinnoilla voidaan luoda tunnelmallinen tila, jossa kiertotalous näyttäytyy uuden ja vanhan lisäarvoa tuottavana symbioosina. Onnistuneessa suunnittelussa kohde sopii ympäristöönsä, ja materiaalivalinnoilla voidaan myös vahvistaa paikan identiteettiä. Vaikka matkailu- ja majoitustoimijat tavallisimmin nostavat esiin juuri energian- ja vedenkäyttöön liittyviä edistysaskelia, voidaan kuitenkin jo huomata viitteitä siitä, että myös rakennusmateriaaleista halutaan kertoa asiakkaille. Heille voidaan esimerkiksi kertoa, että matkailukohteen rakentamisessa on käytetty kierrätysmateriaaleja (Järvisydän 2022).

Kiertotalous edellyttää kokonaisuuksien hallintaa matkailurakentamisen suunnittelussa

Matkailurakentamisen suunnittelutyö on paitsi käytännön suunnittelua, kuten suunnitelmien ja mallien tekemistä, myös päätöksentekoa. Vastuullisen matkailurakentamisen näkökulmasta tärkeät päätökset liittyvät niin uuden rakentamiseen kuin myös jo olemassa olevan rakennetun ympäristön käyttöön. Kiertotalouden arvioidaan tarjoavan kiinteistö- ja rakennusosalalle valtavasti mahdollisuuksia hillitä ilmastonmuutosta sekä ehkäistä luonnonvarojen kulutusta ja luonnon monimuotoisuuden köyhtymistä. Parhaimmillaan

kiertotalouden mukaiset toimintamallit voivat auttaa kehittämään matkailupalveluiden hyödyntämiä fyysisiä ympäristöjä uudella tavalla, mikä luo lisää vetovoimaa koko alueelle.

Suunnittelulla on keskeinen rooli kiertotalouteen siirtymisessä. Siirtymä edellyttää totuttujen toimintamallien ja perinteisten lähestymistapojen miettimistä uudelleen. Tämä ajattelutapojen muutos mahdollistaa siirtymisen uudenaiseen suunnittelu- ja toimintamalliin, joka on rakenteeltaan korjaava ja uudistava. Kiertotaloudessa suunnittelijan on kohdistettava huomionsa sekä loppukäyttäjään että laajempaan systeemiseen kokonaisuuteen, johon suunnitteluratkaisut vaikuttavat. Suunnittelusta muodostuu näin vaihteittaisen kehittämisen prosessi, joka auttaa tunnistamaan myös suunnittelupäätösten tahattomat seuraukset ja puuttumaan niihin. (Ellen MacArthur Foundation 2022.) Laajemmassa mittakaavassa matkailurakentamisen tahattomia ei-toivottuja seurauksia voivat olla esimerkiksi kielteiset vaikutukset paikalliseen ympäristöön tai elinkeinoihin. Yksittäisen rakennuskohteen suunnittelussa voidaan siten ajautua *osaoptimointiin*, jonka seurauksena tehty ratkaisu tukee kyllä kiertotalouden toteutumista, mutta tulee samalla heikentäneeksi esimerkiksi rakennuksen energitehokkuutta.

Kiertotalouden integrointi kiinteäksi osaksi suunnittelua edellyttää toimintakulttuurin muutosta, jossa suunnittelun fokus siirtyy osaoptimoinnista kohti kokonaisuuksien hallintaa. Tuotetasolla on jo nähtävissä monenlaisia esimerkkejä kiertotalouden mukaisesta suunnittelusta (*Circular Design*) ja näiden periaatteiden mukaan valmistetuista tuotteista. Rakennusten tasolla kokonaisuuksien hallinta on ollut ongelmallisempaa. Rakennuksen mittakaavassa monimutkaisuutta lisäävät tuotetasoon verrattuna erilaiset omistukseen liittyvät kysymykset sekä suunnitteluprosessissa mukana olevien toimijoiden, kuten tilaajan, arkkitehtien, konsulttien, urakoitsijoiden, alihankkijoiden ja kunnassa suunnitteluun osallistuvien erilaisten tahojen, lukumäärä. Jokaisella toimijalla on omat vaatimuksensa, näkemyksensä ja toimintamallinsa. (Kanters 2020.) Toimijoiden ja eri toimintojen siiloutuminen lisää riskiä

osaoptimointiin suunnittelussa ja rakentamisessa. Kiertotalouden mukainen matkailurakentaminen vaatii siis lähtökohtaisesti *sujuvaa sopimista* (Aarras ym. 2021) ja toimintamallien yhteensovittamista (ks. myös luku 7 uudistuvasta kaavoituslainsäädännöstä).

Merkittävinä kiertotalouden kehitystä hidastavina tekijöinä on pidetty kiinnostuksen, tiedon ja osaamisen puutetta *rakentamisen arvoketjuissa*. Arvoketju kuvaa jonkin hyödykkeen vaiheittaista ja -lostumista raaka-aineesta valmiiksi tuotteeksi (Porter 1985). Rakennusalan arvoketjut kytkevät toisiinsa tilaajat, suunnittelijat, teollisuuden ja rakennusyrietykset. Rakennuttajat, materiaalien toimittajat ja urakoitsijat toimivat yhä vahvasti lineaaritaloudessa, joka tuottaa, käyttää ja hävittää sitten materiaaleja. (Hart ym. 2019.) Suurimmiksi esteiksi kiertotalouteen siirtymiselle on tunnistettu rakennusalan konservatiivisuus, poliittisen prioriteetin puute ja koko rakennusalan keskinäiset riippuvuussuhteet. Kiertotaloutta edistävänä tekijänä rakennusprojekteissa puolestaan nähdään yrityskuvastaan tarkat asiakkaat. Tilaajalla on perinteisen rakennussuunnitteluprosessin tapaan merkittävä rooli myös kiertotalouden mukaisessa rakentamisessa. Vastuullisuudesta on tullut aiempaa tärkeämpi kysymys monissa rakennusprojekteissa, ja asiakkaat ovat entistä tietoisempia siitä, että heidän rakennuksensa voivat edistää kestäväää yrityskuvaa. Asiakkaille on tullut yhä tärkeämmäksi osoittaa omaksuvansa kiertotalouden mukaisia periaatteita, ja siksi myös suunnittelun tulee kyetä vastaamaan näihin tarpeisiin. (Kanters 2020.)

Siirtyminen osaoptimoinnista kohti kokonaisuuksien hallintaa edellyttää lisää tutkimustietoa suunnittelun tueksi sekä yhteistyön kehittämistä ja yhteisten toimintatapojen omaksumista koko alalla. Lisäksi tarvitaan uusia menetelmiä ja työkaluja kiertotalouden mukaiseen matkailurakentamisen suunnitteluun. Muutos tarvitsee luovaa, yhteistyöhön perustuvaa ajattelua, joka ruokkii innovatiivisia, kokonaisvaltaisia ja totuttuja toimintamalleja haastavia ratkaisuja.

Kiertotalouden mukainen matkailurakentaminen tulisikin ymmärtää osaksi *vastuullista matkailusuunnittelua*. Vastuullinen matkailusuunnittelu on suunnittelua, joka pyrkii edistämään

kiertotalouteen siirtymistä katsomalla yksittäisen osa-alueen sijaan kokonaisuutta, tunnistaa suunnittelun merkittävät vaikutukset ympäristöön ja tekee sen pohjalta kestävyyttä vahvistavia ratkaisuja. Vastuullinen matkailusuunnittelu on myös läpinäkyvää, ja sillä on kyky uudistua. Voidaan ajatella, että kiertotalouden mukaisessa matkailurakentamisessa suunnittelua ohjaavat *kestävyyden, läpinäkyvyyden ja uudistuvuuden* arvot.

Ensimmäinen arvo, kestävyys, ilmenee suunnittelussa ja rakentamisessa valintoina, jotka huomioivat tehtyjen ratkaisujen erilaiset vaikutukset nyt ja tulevaisuudessa. Tähän liittyen voidaan kuitenkin kysyä, onko edes mahdollista tietää mikä on kestävä, kun emme vielä tunne tulevaisuutta? Viime kädessä johtopäätös jonkin ratkaisun kestävyydestä voidaan tehdä vasta katsomalla ajassa taaksepäin. Emme ehkä tiedä varmasti, millaiset ratkaisut osoittautuvat kestäviksi viidenkymmenen tai sadan vuoden mittakaavassa, mutta todennäköisesti osaamme jo tunnistaa, mitkä valinnat eivät ole kestäviä. Tästä näkökulmasta vastuullisen matkailusuunnittelun olisi perusteltua pyrkiä noudattamaan niin kutsuttua ”ei merkittävää haittaa” -periaatetta (*Do No Significant Harm*, DNSH) (Euroopan komissio 2021b). DNSH-periaatteen tarkoituksena on varmistaa, ettei osaoptimoimalla siirretä ongelmaa yhdestä kestävyiden osa-alueesta toiseen. Se kattaa rakennuksen koko elinkaaren mukaan lukien rakentamisen, käytön ja käytöstä poistamisen vaiheiden niin välittömät kuin välillisetkin vaikutukset.

Toiseksi kokonaisuuden hallinta edellyttää yhä suurempaa läpinäkyvyyttä suunnittelussa ja rakennuksen koko elinkaaren vaiheissa. Tässä auttavat kiertotalouden mukaista suunnittelua tukevat digitaaliset työkalut, jotka ovat yleistymässä. Uudet digitaaliset ratkaisut tarjoavat mahdollisuuksia lisätä tiedon saatavuutta, toimijoiden välistä kommunikaatiota ja suunnitteluprosessien läpinäkyvyyttä. Ne voivat mahdollistaa esineiden, materiaalien ja tuotteiden elinkaaren kestävä jäljitettävyyden sekä luoda pohjaa uudelleenkäytettävyydelle, kierrätykselle ja erilaisten kiertokulkujen hallinnalle. (Kauppila 2022.) Lisääntyvä läpinäkyvyys suunnittelussa parantaa mahdollisuuksia tunnistaa ne vaikutukset, joilla

on merkitystä kestäväyyden näkökulmasta, ja muokata suunnittelun ja rakentamisen ratkaisuja niiden vaatimalla tavalla. Läpinäkyvyys lisää toimijoiden välistä luottamusta, rakentaa uusia siltoja ja murtaa vanhanaikaista siiloutumiseen perustuvaa toimintakulttuuria.

Kolmas arvo, uudistuvuus, voi kiertotalouden mukaisen suunnittelun näkökulmasta tarkoittaa monia asioita. Sillä voidaan viitata esimerkiksi ei-toivotun materiaalin kuten purkujätteen muuttumiseen uudeksi hyödylliseksi materiaaliksi. Viime aikoina uudistuvuus on liitetty kiertotalouden näkökulmasta myös laajemmin rakennuksiin, alueisiin ja kaupunkeihin. (Morselett 2020.) *Uudistavassa suunnittelussa (regenerative design)* rakennusta ei nähdä yksittäisenä ja irrallisena kohteena, vaan se on suunniteltu osaksi laajempaa systeemistä kokonaisuutta, mikä mahdollistaa molemminpuolisen hyödyllisen vuorovaikutuksen rakennetun ympäristön, ympäröivän maailman ja ihmisten välillä. Kunkin paikan monimuotoisuuden ja ainutlaatuisuuden (sosiaalisesti, kulttuurisesti ja ympäristöllisesti) ajatellaan olevan ratkaisevan tärkeää. (Ayeni & Omeiza 2021; Pedersen Zari 2010.) Suunnittelussa uudistuvuutta tukevat erilaiset palaute- ja dialogiprosessit, jotka mahdollistavat kehityksen pitkien ajanjaksojen kuluessa. Viime kädessä uudistuvuus tarkoittaa kykyä vastata ajan kuluessa tapahtuviin muutoksiin olivatpa kyseessä sitten muutokset rakennuksen käyttötarkoituksessa, paikallisissa olosuhteissa tai suuremmassa mittakaavassa (esimerkiksi ilmastonmuutos tai pandemia).

Suunnittelijan työkalupakki kiertotaloutta edistävässä suunnittelussa

Nykyisiltä ja tulevilta matkailurakentamisen suunnittelijoilta edellytetään työelämässä kokonaisvaltaista vastuullisuuden hallintaa, jossa kiertotalous on yksi merkittävimmistä vastuullisuuden osa-alueista. Mitä kiertotalouden mukainen matkailurakentamisen suunnittelu käytännössä tarkoittaa? Suunnittelun kohteena voi olla aivan uusi tai jo olemassa oleva rakennus tai muu tila. Seuraavassa

tarkastelen kiertotaloutta edistävää matkailurakentamisen suunnittelua neljästä näkökulmasta: *kiertotalous uusien rakennusten suunnittelussa, rakennusten säästävä purkaminen, rakennusten kunnostaminen sekä rakennusten uudelleenkäyttö.*

Kiertotalous uusien rakennusten suunnittelussa

Kiertotalous uusien rakennusten suunnittelussa (*circular building design*) tunnustetaan yhä useammin merkittäväksi näkökulmaksi erilaisissa suunnitteluhankkeissa (Kanters 2020). Kiertotaloudessa uuden rakentamista harkitaan tarkkaan. Mikäli se on välttämättömyyttä, kohde suunnitellaan niin, että luonnonvarojen käyttöä on mahdollista vähentää esimerkiksi hyödyntämällä rakentamisessa sekundäärisiä materiaalivaihtoehtoja. *Sekundäärisillä materiaaleilla* tarkoitetaan materiaaleja, joissa on kierrätysisältöä (esimerkiksi kierrätysmuovit, vaahtolasimurske) tai purettuja rakennustuotteita, joita käytetään suoraan uudelleen (esimerkiksi seinäelementit). Suunnitteluratkaisut ulotetaan palvelemaan koko rakennuksen elinkaarta. Rakennukset nähdään materiaalipankkeina, joihin varastoituu tuhansia tonneja arvokkaita tuotteita ja materiaaleja, joita voidaan vaihtaa ja käyttää uudelleen (Copeland & Bilec 2020). Kiertotalouden mukaisessa suunnittelussa huomioidaan, että rakentamisessa on mahdollista hyödyntää mahdollisimman paljon kierrätettyjä materiaaleja, ja että elinkaaren lopussa rakennusosat ja -materiaalit voidaan käyttää uudelleen tai kierrättää.

Tehokas purkujätteiden hyödyntäminen ei kuitenkaan tarkoita sitä, että kiertotaloudessa olisi varaa rakennusten lyhyisiin elinkaarisiin. Hyvin suunnitellut rakennukset voivat säännöllisesti kunnostettuina kestää lähes ikuisesti, mutta keskusteluissa on ollut myös viitteitä siitä, että rakennusten elinkaari olisi lyhenemässä (Prevost 2021). Suomessa on 2000-luvun alusta lähtien purettu kymmeniä tuhansia rakennuksia. Satu Huuhkan ja Jukka Lahdensivun tutkimuksen (2016) mukaan asuintalot olivat purkuhetkellä keskimäärin 58-vuotiaita, kun taas muiden purettavien rakennusten keski-ikä oli 43 vuotta. Esimerkiksi teollisuusrakennukset purettiin keskimäärin 37-vuotiaina ja toimistorakennukset 39-vuotiaina.

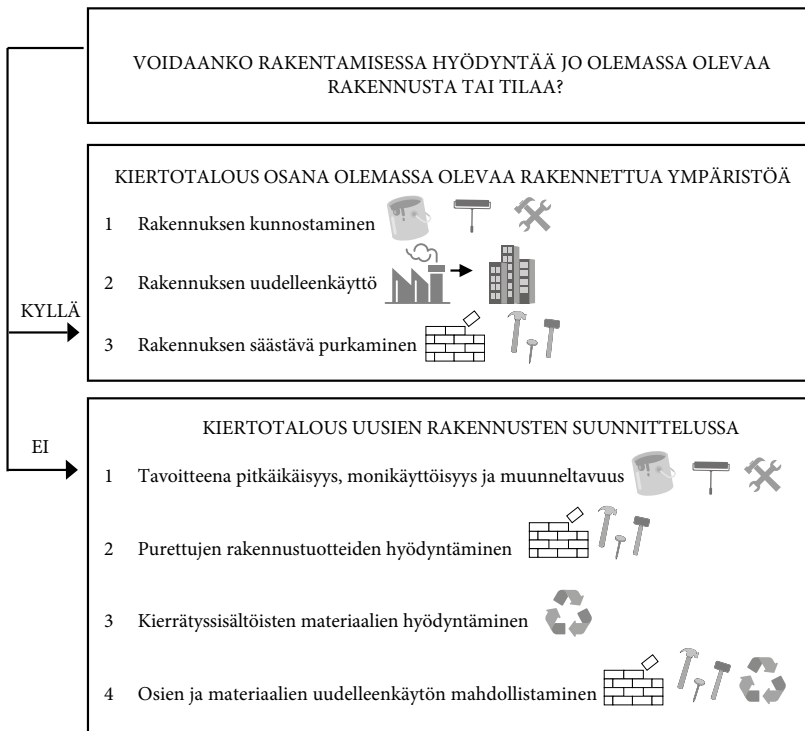
Rakennettuun ympäristöön kohdistuvat tarpeet ja vaatimukset muuttuvat jatkuvasti. Kiertotalouden mukaisessa suunnittelussa ymmärretään, että rakennusten käyttötarpeet muuttuvat ajan kuluessa; voidaan puhua muutoksen huomioon ottavasta suunnittelu-strategiasta (Durmisevic 2019). Mikäli rakennuksen käyttöikäksi tavoitellaan esimerkiksi 50–100 vuotta, on selvää, ettei kaikkia tulevia muutoksia ole mahdollista ennakoita. Rakennuksen elinkaareen vaikuttavat itseasiassa kolme eri käyttöikää (Bäckgren 2018). Rakennuksen *teknisellä käyttöiällä* tarkoitetaan sitä, miten kauan sen rakenteet kestävät käytössä. *Toiminnallinen käyttöikä* taas liittyy siihen, vastaako rakennus siihen tarpeeseen, mihin se on suunniteltu. *Taloudellinen käyttöikä* liittyy puolestaan mahdollisiin korjauskustannuksiin mutta myös tontin arvon nousuun. Toiminnallinen ja taloudellinen käyttöikä ovat rakennusten purkamisessa monesti teknistä käyttöikää määrävämmässä asemassa.

Uuden rakennuksen pitkäikäisyys usein edellyttää, että se on jo lähtökohtaisesti suunniteltu monikäyttöiseksi ja muunneltavaksi. Muunneltavuudella tarkoitetaan kykyä mukautua käyttäjän tarpeiden olennaiseen muuttumiseen tilan muutoksilla. (Häkkinen & Ala-Kotila 2019.) Monikäyttöisyyden taas voidaan ajatella olevan tavoite, johon muunneltavuuden avulla pyritään (Krokkfors 2017). Sekä monikäyttöisyyden että muunneltavuuden sisältävä *muuntojoustavuuden* käsite on vielä melko tuore, ja käytännön kokemusta muuntojoustavuudesta matkailurakentamisen suunnittelussa on toistaiseksi niukasti. Muuntojoustavuudella voidaan varautua joko jo tunnistettuihin tai mahdollisiin tuntemattomiin muutostarpeisiin. Rakennusten muuntojoustavuudella tavoitellaan kykyä mukautua käyttötarkoituksen ja -tapojen tai ulkoisten olosuhteiden muutoksiin sekä niistä aiheutuviin tarpeisiin muuttaa rakennusta tai sen järjestelmiä.

Rakennuksen toiminnallinen käyttöikä voi lyhentyä merkittävästi, jos se suunnitellaan vastaamaan vain parhaillaan vallalla oleviin preferensseihin, eikä suunnittelussa ole mahdollistettu muunneltavuutta. Jos rakennusta ei suunnitella monikäyttöiseksi, tulisi se vähintään suunnitella muunneltavaksi, jotta ennakoimattomiin

käyttötarkoituksen muutoksiin on mahdollista vastata tulevaisuudessa joutumatta purkamaan ja rakentamaan kokonaan uutta. Samalla se voi pidentää tilan toiminnallista käyttöikää, mikä pitää investoidut materiaalit pidempään käytössä. (Suomela & Lehto 2021.)

Uudisrakentamisen suunnittelu- ja investointivaiheissa onkin tärkeää huomioida rakennuksen koko elinkaaren aikaiset kustannukset ja panostaa pitkäikäisyyteen pyrkivään rakentamiseen sekä käyttöasteen nostamiseen tilojen muunneltavuuden avulla (Ruokamo ym. 2021). Parhaimmassa tapauksessa tulevaisuuden hotellit, ravintolat ja tapahtumakeskukset suunnitellaan pitkäikäisiksi,



Kuvio 10. Kiertotaloutta edistävä matkailurakentaminen. Lähde: luvun kirjoittaja.

monikäyttöisiksi ja muunneltaviksi sekä helposti huollettaviksi ja korjattaviksi. On myös huomioitava, että kiertotalouden anti ja vaikutus uusien rakennusten suunnittelussa ei lopu rakentamiseen. Se ulottuu läpi koko rakennuksen elinkaaren sen käyttöiän päättymiseen ja purkamiseen asti. Siten kiertotalouden mukaisessa suunnittelussa tarvitaan tietoa rakennuksessa käytetyistä materiaaleista ja rakennustuotteista. Tätä tietoa tulee kerätä, hallita ja jakaa koko elinkaaren ajalta.

Kiertotalous osana olemassa olevaa rakennettua ympäristöä

Kiertotaloudessa lisätilan tarve pyritään tyydyttämään ensisijaisesti käyttämällä tehokkaammin jo olemassa olevia tiloja. Kiinteistöjen käytön tehostamisessa ja tyhjiällä pitämisen vähentämisessä tarvitaan kiertotalouden toimintamalleja (Valtioneuvosto 2021). Kiertotalouden näkökulmasta *rakennuksen säilyttävä ratkaisu* on usein *purkavaa uudisrakentamista* parempi vaihtoehto. Rakennuksen säilyttävä suunnitteluratkaisu voi näyttäytyä houkuttelevana esimerkiksi entisellä satama- tai teollisuusalueella, jossa rakennus on osa historiallista miljööä tai sijaitsee matkailun näkökulmasta hyvien liikenneyhteyksien solmukohdassa. Kiertotalous osana matkailuympäristöjen suunnittelua voikin tarkoittaa *rakennuksen säästävää purkamista (dismantling of buildings)*, *rakennuksen kunnostamista (refurbishment of buildings)* tai *rakennuksen uudelleenkäyttöä (reuse of buildings)* (Gravagnuolo, Angrisano & Girard 2019).

Rakennusten säästävään purkamiseen kuuluu rakennusosien huolellinen purkaminen korjausta, uudelleenkäyttöä tai kierrätystä varten. Säästävä purkaminen eroaa tavanomaisesta purkutyöstä siinä, että sitä voidaan käyttää konservointi-, kunnossapito- ja korjaustöiden menetelmänä. Säästävää purkamista voidaan toteuttaa rakennusprojekteissa, joissa on tarpeen poistaa osia, jotka aiheuttavat turvallisuusriskin – poistettava rakenne saattaa esimerkiksi sisältää asbestia tai muita vaarallisia aineita. Se sopii myös tilanteisiin, joissa komponentti on siirrettävä paikasta toiseen tai joissa rakenne tai ympäröivä ympäristö ovat erityisen herkkiä. Rakennus voi myös sijaita ei-toivotussa paikassa, jolloin se voidaan

purkaa osiin ja koota uudelleen toisessa sijainnissa. (Bertino ym. 2021; Suomela & Lehto 2021.)

Hirsitalon siirtäminen toiseen paikkaan on esimerkki säästävästä purkamisesta. Hirsi on suosittu materiaali matkailurakentamisessa. Etenkin Lapissa kelohonka ja pyöröhirsi näkyvät vahvasti matkailurakentamisessa. Hirsi yhdistetään vahvasti pohjoiseen maisemaan ja matkailukuvastoon, vaikka tosiasiaassa kelohuviloilla ei olekaan mitään tekemistä Lapin kansanrakennusperinteen kanssa (Hautajärvi 2014, 360). Suomalaista hirsirakentamista viedään myös matkailukohteisiin Euroopassa, Aasiassa ja Afrikassa. Hirsirakentamiseen yhdistyviä mielikuvia ovat muun muassa ekologisuus, luonnonläheisyys ja elämyksellinen arkkitehtuuri. Lisäksi hirsirakennusten on todettu herättävän myönteisiä tunnetiloja ja lievittävän stressiä (Wallenius 2014), mitkä voidaan nähdä myönteisinä tekijöinä etenkin matkailurakentamisessa.

Mahdollisuus purkaa rakennus osiin, siirtää ja koota uudelleen toisaalle tekee hirsirakentamisesta kiinnostavan kiertotalouden näkökulmasta. Hirren elinkaari on rakennusmateriaalina pitkä, ja oikein käsiteltyinä hirsirakennus kestää jopa satoja vuosia. Hirsitalon runkoja on siirretty paikasta toiseen kautta aikain, tai niistä on saatettu rakentaa uusi rakennus. (Kalakoski & Huuhka 2017; Mäkitalo 2019.) Uudesta innovaatiosta ei siis ole varsinaisesti kyse, vaan ennemminkin vanhan ajattelun tuomisesta osaksi uutta suunnittelua ja rakentamista. Painuvasta hirrestä tehdään edelleen perinteistä hirsirakentamista. Sen lisäksi painumaton hirsi tarjoaa monipuolisia mahdollisuuksia erityyppiseen matkailurakentamiseen. Myös uusien hirsirakennusten suunnittelussa purkaminen, siirto ja kokoaminen toiseen sijaintiin on mahdollista huomioida osana rakennuksen elinkaarta. Nykyisin ilman lisäeristettä valmistettavien hirsitalojen purkaminen ja uudelleen kasaaminen on jopa helpompaa kuin esimerkiksi sata vuotta sitten tehtyjen. (Lakkala & Pihlajaniemi 2019; Sipiläinen 2022.)

Purkukohteena olevia rakennuksia ei ole useinkaan suunniteltu purettaviksi osiin, minkä vuoksi rakennusosat yleensä rikkoutuvat purkamisen yhteydessä. Rakennusosien tulisi olla irrotettavissa



Kuva 14. Huoltorakennus luontomatkailureitin varrella. Hirsirakennus voidaan tarvittaessa purkaa osiin ja koota uudelleen toiseen sijaintiin. Kuva: Nina Aarras.

ehjinä, jotta niiden uudelleenkäyttö olisi mahdollista. Uusia rakennuksia suunniteltaessa purettavuus tulee ottaa suunnittelun lähtökohdaksi. Ylläpidettävyyden ja purettavuuden ymmärretään kokonaisvaltaisena rakennusosien arvon säilyttämisen strategiana, ja sitä voidaan kuljettaa rinnakkain joustavuuteen tähtäävien strategioiden kanssa. Näin kummankin näkökulman mukanaan tuomia hyötyjä ja haasteita voidaan arvioida ja kehittää rakennussuunnittelun aikana. (Suomela & Lehto 2021.)

Rakennusten purkamisen arvioidaan tulevaisuudessa lisääntyvän (Hakaste 2020). Siksi säästävän purkamisen menetelmiä on tarpeen

kehittää osana kiertotalouden mukaista suunnittelua. Vanhojen rakennusmateriaalien ottamista talteen ja käyttämistä uudelleen onkin jo jossain määrin kokeiltu ja tulokset ovat olleet rohkaisevia. Purettujen rakennusmateriaalien ja -tuotteiden kierrätyksessä ja uudelleenkäytössä on Suomessa kuitenkin yhä suuri tarve innovaatioille. Lisäksi materiaalien laatu-uokittelu ja kelpoisuushyväksynnät vaativat vielä kehittämistä. Samoin myös rakennusmateriaalien uudelleenkäytön sääntely. EU-komissio on käynnistänyt Suomen aloitteesta rakennustuoteasetuksen selkeyttämisen siten, että kierrätysmateriaalien hyödyntäminen on jatkossa mahdollista. (Ying ym. 2022; Ympäristöministeriö 2022.) Rakennuksen purkuvaihe on mahdollisuus edistää kiertotaloutta, mikäli purkumateriaalit saadaan otettua tehokkaasti talteen ja sen myötä kiertoon uusiksi tuotteiksi ja raaka-aineiksi.

Rakennusten kunnostaminen voidaan toteuttaa puhdistamalla, sisustamalla tai uudelleen varustamalla. Kunnostaminen voi sisältää myös jälkiasennuksia, joiden tavoitteena on tehdä rakennuksesta energiatehokkaampi. Korjaus- ja huoltorakentaminen on merkittävää kiertotaloustoimintaa, jonka arvo lähentelee vuositasolla Suomessa jo uudisrakentamisen arvoa (Laine ym. 2020). KTI Kiinteistötiedon arvion mukaan uutta hotellikapasiteettia on Suomessa rakenteilla ja peruskorjattavana yhteensä yli 120 000 neliometriä (Herrala 2022).

Säännöllinen kiinteistön ylläpito ja huolto pidentävät rakennusosien käyttöikää ja vähentävät korjaustarvetta. Jokainen rakennus tarvitsee kuitenkin aika ajoin myös mittavampia korjaustoimenpiteitä. Korjaushanke tarjoaa samalla mahdollisuuden myös parantaa rakennuksen viihtyisyyttä ja nostaa laatutasoa oli tavoitteena sitten energiatehokkuuden parantaminen, esteettömyys tai parempi sisäilman laatu. Parhaimmillaan korjaushankkeet kytkeytyvät osaksi suunnitelmallista kehittämisstrategiaa. (Stambej ym. 2018.) Tarkoituksenmukainen korjaaminen ylläpitää rakennuksen palvelukykyä, ja ajanmukaistamalla rakennus voidaan tuoda tuottavimpaan ja parhaimpaan käyttöönsä. (ROTI, Rakennetun omaisuuden tila 2021.) Käytännössä matkailurakennusten ajanmukaistaminen

voi tarkoittaa esimerkiksi vettä säästävien vesikalusteiden, sähköä säästävän LED-valaistuksen tai esteettömyyttä parantavan porrashissin asentamista. Se voi tarkoittaa myös viihtyisyyden lisäämistä paremmalla äänieristyksellä tai palvelutarjonnan parantamista yhdistämällä aiemmin erillisiä huoneita perhehuoneiksi.

Korjausrakentamisessa parannetaan usein rakennuksen rakenteellista energiatehokkuutta ja talotekniikkaa, jolloin energiankulutuksen päästöt pienenevät merkittävästi (Raivio ym. 2020). Rakennuksen teknisten ominaisuuksien parantaminen saattaa kasvattaa kustannuksia ja päästöjä valmistusvaiheessa, mutta sen seurauksena rakennuksen koko elinkaaren aikainen energiankulutus, ympäristökuormitus ja kustannukset voivat pienentyä huomattavasti (Rakennusteollisuus 2022). Silvennoisen ja muiden (2021) toteuttaman haastattelututkimuksen mukaan suomalaiset matkailu- ja majoitusyritykset ovat innokkaita parantamaan majoituspaikkojen energia- ja resurssitehokkuutta. Visit Finlandin teettämässä *Kestävän matkailun nykytila, haasteet ja kehittämistarpeet* -selvityksessä (FCG & Visit Finland 2018) kestäväään rakentamiseen liittyvinä toimenpiteinä mainittiin rakennusten säilyttäminen ja kunnostus perinteitä kunnioittaen, sekä jo toiminnassa olevien rakennuksien hyödyntäminen. Vastuullisen matkailutoiminnan haasteeksi puolestaan nähtiin se, ettei ympäristö- ja ilmastoystävällistä rakentamista tueta tarpeeksi.

Kunnostamalla matkailurakennuksia vastataan nykyisiin ja vauraudutaan tuleviin käyttötarpeiden muutoksiin. Esimerkiksi hotelleja rakennetaan vähintään kymmeniksi vuosiksi. Näin pitkään ajanjaksoon mahtuu monenlaisia taloudellisia, sosiaalisia ja ympäristöllisiä muutoksia. Myös ajatusmaailmoissa tapahtuu kehitystä vuosien saatossa. Aikaisemmin hotellit määrittivät asiakkaan toimintaa, mutta nykypäivänä asiakas saa tulla sellaisena kuin hän on ja hotellin pitää taipua siihen. Hotellit eivät ole enää jäykkiä instituutioita, vaan toimivat nimenomaan asiakkaita varten. (Malminen 2021.) Menestyäkseen niiden on pysyttävä ajassa mukana. Onnistuneessa korjaushankkeessa korostuu hyvä yhteistyö rakennuttajan, suunnittelijan, urakoitsijan ja käyttäjien kesken. Projekti

vaatii paljon yhteensovittamista – etenkin, jos hotelli on remontin ajan toiminnassa. (Murtomäki 2022.) Melu ja rakennustyömaalta näyttävä hotelli ei houkuttele asiakkaita, mutta huolellisella suunnittelulla haittoja voidaan merkittävästi vähentää.

Ympäristöministeriön selvityksen (Huuhka ym. 2021) mukaan olemassa olevan rakennuksen korjaaminen on sekä kustannustehokkaampaa että vähäpäästöisempää kuin purkamisen ja uuden rakentaminen. Olemassa olevien rakennusten kunnostamista tai vaihtoehtoisesti purkamista tuleekin tarkastella kokonaisuutena ja tiedostaa hankkeen vaikutukset laajemmin. Korjaamista puoltaa esimerkiksi pienempi rakennusmateriaalin menekki ja sitä kautta syntyvät alhaisemmat kokonaiskustannukset. (Hakaste, Huuhka & Vainio 2020.) Korjaamista purkamisen sijaan puoltavat joissain tapauksissa myös rakennukseen liitetyt arkkitehtoniset arvot tai sen merkittävyys maisemassa, kaupunkikuvassa tai paikan historiassa (Huuhka ym. 2021).

Suomessa rakennukset eivät useinkaan ole korjauskelvottomia teknisestä näkökulmasta. Purkamishalujen taustalla on yleensä muita, usein taloudellisia intressejä. Etenkin kasvukeskuksissa purkamiseen ajaa korjauskustannusten sijaan usein maan taloudellinen arvo. (Ylitalo 2021.) Taustalla voivat vaikuttaa kaupunkitumisen aiheuttama rakennuskannan tiivistyminen ja muuttuneet tilankäyttötarpeet. Jotta olemassa olevaa rakennusta voitaisiin uudessa tilanteessa hyödyntää, on tilojen oltava muunneltavissa uusia käyttötärpeitä vastaaviksi. Esimerkiksi esteettömien tilojen toteuttaminen voi kuitenkin olla haasteellista olemassa oleviin rakennuksiin. Samoin, jos rakennuksessa on vaikkapa merkittäviä rakenteellisia tai sisäilman laatuun vaikuttavia ongelmia, voi purkamisen osoittautua ainoaksi realistiseksi vaihtoehdoksi. (Huuhka ym. 2021.) Kiertotalouden mukaisessa rakennetun ympäristön suunnittelussa pyritään pitkiin elinkaariin, mutta toisinaan olemassa oleva rakennus on perusteltua purkaa korjaamisen sijaan.

Rakennusten uudelleenkäyttö tai *mukautuva uudelleenkäyttö* (*adaptive reuse*) tarkoittaa prosessia, jossa olemassa oleva rakennus käytetään uudelleen muuhun tarkoitukseen kuin mihin se alun

perin on rakennettu tai suunniteltu. Käyttötarkoituksen muutoksia eli konversioita tehdään Suomessa vuosittain noin 400. (Tilat käyttöön -klinikka 2022.) Mukautuvalla uudelleenkäytöllä voi olla tärkeä rooli vastattaessa uusien matkailukohteiden kasvavaan tarpeeseen. Lähestymistapa keskittyy yleensä olemassa olevan rakennetun ympäristön ainutlaatuisiin piirteisiin, koska yhä useammat matkailijat arvostavat vierailemiensa paikkojen alkuperäisiä piirteitä. Mukautuva uudelleenkäyttö voikin tarkoittaa esimerkiksi vanhojen rakennusten ja ehkä jo autoituneiden tilojen uudelleenkäyttöä uusien matkailukohteiden luomiseksi. (Nedyalkova 2022.) Näin voidaan välttää rakennuksen purkaminen ja tuoda se osaksi kerroksellista kaupunkikuvaa, jossa myös paikan historia saa näkyä.

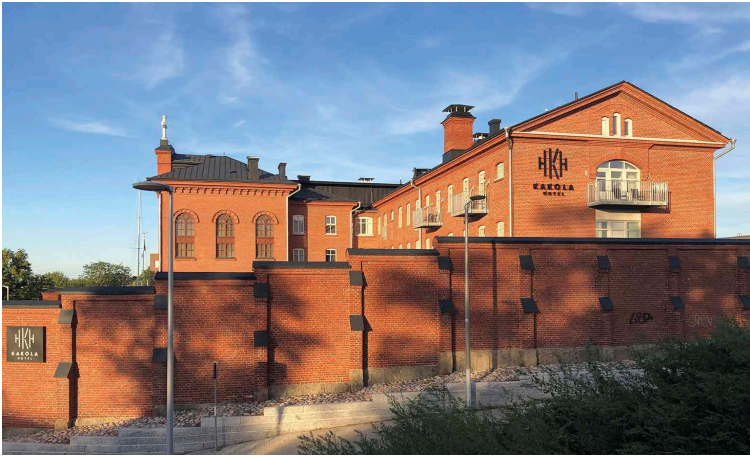
Rakennetun ympäristön kokonaisvaltaiseen laatuun liittyy myös ajallinen ulottuvuus. Kulttuurisesti ja historiallisesti arvokkaiden ympäristöjen vaaliminen kuuluu sekin kiertotalouteen. Samalla on huolehdittava rakennetun ympäristön elinvoimaisuudesta ja käytettävyydestä, mikä tarkoittaa muun muassa käyttötarkoitusten muutosten sekä niitä tukevien ratkaisujen kehittämistä. (ROTI 2021.) Uudelleenkäytettävän rakennuksen ei kuitenkaan tarvitse aina olla arkkitehtuurisesti tai historiallisesti merkittävä, jotta se voi tuoda lisäarvoa matkailulle.

Suomessa on jo hyviä esimerkkejä matkailulle lisäarvoa tuovasta rakennusten uudelleenkäytöstä. Vanhoja teollisuuskiinteistöjä on viime vuosina muutettu ahkerasti kulttuurikäyttöön: esimerkiksi tehtaita, teurastamoja ja varastoja on muutettu kulttuuritiloiksi ympäri Suomea. Kehitys näyttääsi mukailevan kansanvälistä trendiä. (Kotirinta 2021.) Jopa toimistoja ja asuinrakennuksia voidaan hyödyntää matkailun tarpeisiin. Viime vuosina vaikuttaa yleistyneen trendi erityisesti hotellien rakentamisesta entisiin toimistoihin (Tompuri 2021). Toisaalta käyttötarkoituksen muutos voi tapahtua myös toiseen suuntaan, kuten esimerkiksi silloin, kun entinen hotelli saneerataan vaikkapa hoitokodiksi (Paastela 2021). Mukautuva uudelleenkäyttö mahdollistaa rakennuksen sopivuuden uusiin olosuhteisiin.

Rakennusten uudelleenkäyttöön perustuva matkailurakentaminen on lisääntynyt maailmanlaajuisesti viime vuosina. Olivatpa kyseessä entiset pankkirakennukset, teatterit, teollisuusvarastot tai muut vajaakäytössä olevat liiketilat, niiden mukauttamisen esimerkiksi hotellikäyttöön on nähty tarjoavan kiinteistökehittäjille ja sijoittajille taloudellisesti kannattavia mahdollisuuksia. Merkittävässä roolissa tässä on kohteena olevan rakennuksen tai rakennetun ympäristön tarina. Tarinan, joka on kiehtovasti rakennettu tilan historiallisten piirteiden pohjalle sekä tilan, joka on harkiten mukautettu uudelleensuunnittelun avulla, uskotaan vetoavan erityisesti kaupunkimatkailijoihin. Hyvä tarina ja sen kertominen vaativat kuitenkin monialaista yhteistyötä ja osaamista: arkkitehtuuri, muotoilu, taide, brändäys, kestävä kehitys, rakentaminen, historian säilyttäminen ja suunnittelu ovat kaikki osa kokonaisuutta. (Pohlman & Toledano 2020.) Kun nämä näkökulmat punotaan johdonmukaiseksi ja mukaansatempaavaksi kertomukseksi, luodaan edellytykset rakennusten uudelleenkäyttöön perustuvalla menestystarinalla.

Matkailijan kannalta kiinnostavalla kohteella, kuten vanhalla vankila-alueella, voi olla myös karumpi tarina. Tällainen voi viehättää etenkin matkailijoita, jotka etsivät yksilöllisiä lomakohteita ja erikoisia kokemuksia. Entiseen vankilaan rakennettuja majoituskohteita on maailmalla arviolta muutamia kymmeniä, ja niitä löytyy myös Suomesta. Vankilan historiaa voidaan vaalia esimerkiksi säilyttämällä siitä kertovia yksityiskohtia hotellin yleisissä tiloissa. Muutostöiden vuoksi purettuja materiaaleja voidaan hyödyntää vaikkapa sisustuksessa. Esimerkiksi Hotel Kakolassa välipohjasta purettuja lankkuja on käytetty kokoustilojen pöydissä ja tilanjakajina. Lankut ovat puuta, jota kasvoi Kakolanmäellä 1700-luvulla. (Kallikari 2020.) Hyvin toteutettuna erikoiset puitteet, tarina ja brändi voivat toimia vetovoimatekijänä niin, ettei matkailijalle synny ”teemapuistomaista” vaikutelmaa.

Suunnittelun näkökulmasta rakennuksen uusi käyttötarkoitus vaatii selvästi enemmän luovuutta kuin pelkkä peruskorjaus. Käyttötarkoituksen muutos vaatii myös aikaa, ideoita ja osaamista



Kuva 15. Hotelli Kakola Turussa. Entisen vankilan tiloissa toimiva hotelli on esimerkki matkailulle lisäarvoa tuovasta rakennusten uudelleenkäytöstä. Kuva: Nina Aarras.

sekä useissa tapauksissa kaavamuutoksen. Lisäksi hankkeiden vaatima korjausaste on monesti korkea. Kaikki nämä välivaiheet vaikuttavat aikatauluihin merkittävästi; hankkeelle alun perin suunniteltu kokonaiskesto-aika saattaa toisinaan jopa kaksinkertaistua. (Tompuri 2021.) Viime kädessä rakennusten uudelleenkäytön suunnittelussa on kysymys tasapainottelusta uuden ja vanhan välillä. Kirjailija, aktivisti ja kaupunkiteoreetikko Jane Jacobsia seuraten: Vanhat ideat voivat joskus hyödyntää uusia rakennuksia – uusissa ideoissa on hyödynnettävä vanhoja rakennuksia (White 2017).

Yhteenveto

Rakentamisen aiheuttama maankäyttö sekä raaka-aineiden kulutus vaikuttavat merkittävästi sekä luontoon että ilmastoon. Kiertotalouteen siirtymisen nähdään tuovan ratkaisuja näihin haasteisiin. On selvää, että kiertotaloutta edistäviä toimintamalleja on jatkossa

yhä vahvemmin integroitava osaksi matkailua ja samalla myös rakennetun matkailuympäristön suunnittelua. Matkailuympäristöjen kehittäminen entistä vastuullisemmaksi edellyttää panostamista matkailurakentamisen kestävyyttä edistävään suunnitteluun.

Kiertotalouteen siirtyminen edellyttää kokonaisvaltaista muutosta sekä yhteiskunnan päätöksenteossa että suunnittelussa. Vastuullinen suunnittelu sekä ekologisesti ja esteettisesti kestävä rakentaminen edellyttävät kykyä nähdä muutosten ja kehityksen vaikutukset monialaisesti niin lyhyellä kuin pitkällä aikavälillä. Suunnittelussa tehdyt ratkaisut ohjaavat kiertotalouden toteutumisen mahdollisuuksia pitkälle tulevaisuuteen. Merkittävimmät päätökset rakennusten elinkaaren aikaisista vaikutuksista tehdään usein jo suunnitteluvaiheessa eikä tehtyjä valintoja ole aina jälkikäteen mahdollista muuttaa.

Suunnittelijat joutuvat yhä enemmän pohtimaan erilaisten ratkaisujen vaikutuksia kestävyteen ja vastuullisuuteen. Kiertotalous kestävämmän matkailurakentamisen suunnittelussa ei kuitenkaan tarkoita pelkästään kovaa insinööriosaaamista, vaan myös luovaa ja rohkeaa ajattelua arkkitehtuurissa, muotoilussa ja taiteessa. Kiertotalouden integrointi kiinteäksi osaksi suunnittelua edellyttää toimintakulttuurin muutosta, jossa suunnittelun fokus siirtyy osaoptimoinnista kohti kokonaisuuksien hallintaa. Kiertotalouden mukainen matkailurakentaminen vaatiikin lähtökohtaisesti intressien yhteensovittamista ja sujuvaa sopimista. Matkailutoimijoille, rakennuttajille ja urakoitsijoille on tullut yhä tärkeämmäksi osoittaa omaksuvansa kiertotalouden mukaisia periaatteita ja siksi myös suunnittelun tulee kyetä vastaamaan näihin tarpeisiin.

Kiertotalouden mukainen matkailurakentaminen tulisi ymmärtää osaksi vastuullista matkailusuunnittelua. Vastuullinen matkailusuunnittelu on suunnittelua, joka pyrkii edistämään kiertotalouteen siirtymistä katsomalla yksittäisen osa-alueen sijaan kokonaisuutta, tunnistamalla suunnittelussa tehtyjen valintojen merkittävät vaikutukset ja tekemällä niiden pohjalta kestävyyttä vahvistavia ratkaisuja. Kiertotalouden mukaisessa matkailurakentamisessa suunnittelua

ohjaavia arvoja ovat kestävyys, läpinäkyvyys ja uudistuvuus. Kestävyys ilmenee suunnittelussa ja rakentamisessa valintoina, jotka huomioivat ratkaisujen erilaiset vaikutukset nyt ja tulevaisuudessa. Läpinäkyvyys parantaa tiedon saatavuutta ja samalla mahdollisuuksia tunnistaa suunnittelussa ne vaikutukset, joilla on merkitystä kestävyiden näkökulmasta. Uudistuvuus tarkoittaa kykyä vastata ajan kuluessa tapahtuviin muutoksiin.

Kiertotalouden mukaisessa matkailurakentamisessa uuden rakentamista harkitaan tarkkaan. Jos rakentaminen on välttämätöntä, suunnitellaan uusi rakennus pitkäikäiseksi, monikäyttöiseksi ja muunneltavaksi sekä helposti huollettavaksi ja korjattavaksi. Rakennukset nähdään materiaalipankkeina, joihin varastoituu tuhansia tonneja arvokkaita tuotteita ja materiaaleja, jotka voidaan lopulta käyttää uudelleen. Kiertotaloudessa lisätilan tarve pyritään kuitenkin ensisijaisesti tyydyttämään käyttämällä tehokkaammin jo olemassa olevia tiloja. Tämä voi tarkoittaa rakennuksen säästävää purkamista, kunnostamista tai uudelleenkäyttöä.

Rakennuksen säästävään purkamiseen kuuluu rakennusosien huolellinen purkaminen korjausta, uudelleenkäyttöä tai kierrätystä varten. Rakennus voi myös sijaita ei-toivotussa paikassa, jolloin se voidaan purkaa kokonaan osiin ja koota uudelleen toiseen sijaintiin. Rakennusten kunnostaminen voidaan toteuttaa puhdistamalla, sisustamalla tai uudelleen varustamalla. Kunnostaminen voi sisältää myös jälkiasennuksia, joiden tavoitteena on tehdä rakennuksesta energiatehokkaampi. Rakennusten uudelleenkäyttö tarkoittaa prosessia, jossa olemassa oleva rakennus käytetään uudelleen muuhun tarkoitukseen kuin mihin se alun perin on rakennettu tai suunniteltu. Suunnittelun näkökulmasta rakennuksen uusi käyttötarkoitus vaatii selvästi enemmän luovuutta kuin pelkkä peruskorjaus.

Suomesta löytyy jo esimerkkejä kiertotalouden mukaisesta matkailurakentamisesta. Niistä saatuja oppeja tulisi pystyä hyödyntämään entistä enemmän matkailun vastuullisessa suunnittelussa.

Kirjallisuus

- Aarras, Nina, Eija Miettinen, Heta Tammela, Ville Rautiainen, Seitä Romppanen, Kaisa Huhta & Topi Turunen. 2021. *Kiertotalous tarvitsee sujuvaa sopimista*. Poliitikkasuositus. CICAT2025 -tutkimushanke. https://cicat2025.turkuamk.fi/uploads/2021/10/248ea842-cicat2025_kiertotalous-tarvitsee-sujuvaa-sopimista.pdf (Luettu 12.1.2022.)
- Adams, Katherine Tebbatt, Mohamed Osmani, Tony Thorpe & Jane Thornback. 2017. "Circular Economy in Construction: Current Awareness, Challenges and Enablers." Proceedings of the Institution of Civil Engineers. *Waste and Resource Management*, 170:1, 15–24.
- Antikainen, Riina, Helena Dahlbo, Sirkka Koskela, Jari Koskiahho, Tuuli Myllymaa, Olli Sahimaa, Hanna Salmenperä, Jyri Seppälä & Eija Putkuri. 2017. *Lineaaritaloudesta kiertotalouteen*. Ympäristön tila -katsaus. Suomen ympäristökeskus. https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/187405/YT_2_2017_kiertotalous_FI.pdf?sequence= (Luettu 1.3.2022.)
- Ayeni, Dorcas & Victory Omeiza. 2021. "Investigating Design Strategies for Regenerative Development." *EJERS, European Journal of Engineering and Technology Research* 6:1, 87–94.
- Bertino, Gaetano, Johannes Kisser, Julia Zeilinger, Guenter Langergraber, Tatjana Fischer & Doris Österreicher. 2021. "Fundamentals of Building Deconstruction as a Circular Economy Strategy for the Reuse of Construction Materials." *Applied Sciences* 11:3, 939.
- Blinnikka, Petra. 2020. "Mitä on vastuullinen matkailu? Mitä eroa on kestävällä ja vastuullisella matkailulla?" <https://blogit.jamk.fi/turbinaattori/2020/09/08/mita-on-vastuullinen-matkailu-mita-eroa-on-kestavalla-ja-vastuullisella-matkailulla/> (Luettu 16.1.2023.)
- Borg, Pekka. 1997. "Kestävä kehitys: kestävyys matkailussa?" Teoksessa *Kestävä matkailu*, toim. Pekka Borg & Stephen Condit. Kestävän matkailun julkaisuja 1. Savonlinna: Matkailun osaamiskeskus, Joensuun yliopisto, Matkailualan verkostoyliopisto, 34–60.
- Bäckgren, Noona. 2018. "Analyysi: Asuntomarkkinat ovat rikki: Uusien asuntojen ongelmista puhutaan jatkuvasti, mutta silti niille löytyy aina ostaja." *Helsingin Sanomat* 27.9.2018.
- CICAT2025-hanke. <https://cicat2025.turkuamk.fi/fi/cicat2025/#k%C3%A4sitteet> (Luettu 6.1.2022.)
- Copeland, Samuel & Melissa Bilec. 2020. "Buildings as Material Banks Using RFID and Building Information Modeling in a Circular Economy." *Procedia CIRP* 90, 143–147.
- Desing, Harald, Dunia Brunner, Fabian Takacs, Stéphane Nahrath, Karolin Frankenberger & Roland Hischier. 2020. "A Circular Economy within the

- Planetary Boundaries: Towards a Resource-Based, Systemic Approach.” *Resources, Conservation and Recycling* 155, 104673.
- Durmisevic, Elma. 2019. *Circular Economy in Construction. Design Strategies for Reversible Buildings*. BAMB, Buildings as Material Banks. <https://www.bamb2020.eu/wp-content/uploads/2019/05/Reversible-Building-Design-Strategies.pdf> (Luettu 8.3.2022.)
- Eberhardt, Leonora, Charlotte Malabi, Morten Birkved & Harpa Birgisdottir. 2020. ”Building Design and Construction Strategies for a Circular Economy.” *Architectural Engineering and Design Management* 18:2, 93–113. <https://doi.org/10.1080/17452007.2020.1781588>
- Elhacham, Emily, Liad Ben-Uri, Jonathan Grozovski, Yinon M. Bar-On & Ron Milo. 2020. ”Global Human-Made Mass Exceed All Living Biomass.” *Nature* 588, 442–444.
- Ellen MacArthur Foundation. ”Design and the Circular Economy: Deep Dive.” <https://archive.ellenmacarthurfoundation.org/explore/circular-design> (Luettu 6.1.2022.)
- Euroopan komissio. 2020. *Uusi kiertotalouden toimintasuunnitelma*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=COM:2020:98:FIN> (Luettu 17.1.2022.)
- Euroopan komissio 2021a. ”Tuotanto- ja kulutustapojen muuttaminen: Uusi kiertotalouden toimintasuunnitelma viitoittaa tietä kohti ilmastoneutraalia ja kilpailukykyistä taloutta, jossa kuluttajilla on paremmat valinnanmahdollisuudet.” *Lehdistötiedote*. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fi/ip_20_420 (Luettu 20.1.2022.)
- European Commission 2021b. ”Commission Notice: Technical Guidance on the Application of ’Do no Significant Harm’ under the Recovery and Resilience Facility Regulation.” <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021XC0218%2801%29> (Luettu 6.1.2022.)
- FCG (Finnish Consulting Group) & Visit Finland. 2018. *Kestävän matkailun nykytila, haasteet ja kehittämistarpeet*. https://www.businessfinland.fi/48e79a/globalassets/finnish-customers/02-build-your-network/visit-finland/julkaisut/loppuraportti_selvitys_kestavan_matkailun_nykytila_ja_kehittamistarpeet-..._pdf (Luettu 29.3.2022.)
- Gravagnuolo, Antonia, Mariarosaria Angrisano & Luigi Fusco Girard. 2019. ”Circular Economy Strategies in Eight Historic Port Cities: Criteria and Indicators Towards a Circular City Assessment Framework.” *Sustainability* 11, 3512.
- Hakaste, Harri. 2020. ”Rakentamisen kiertotalous.” *Ympäristöministeriö*. https://kierratysteollisuus.fi/wp-content/uploads/2020/09/Harri_Hakaste_esitys.pdf
- Hakaste, Harri, Satu Huuhka & Terttu Vainio. 2020. *Vanhojen rakennusten ilmastopäästöt kuriin*. <https://figbc.fi/wp-content/uploads/sites/4/2020/11/17-VAINIO-Vainio-Kiertotalouden-ajankohtaispaiva-16-11-2020.pdf>

- Hart, Jim, Katherine Adams, Jannik Giesekam, Danielle Densley Tingley & Francesco Pomponi. 2019. "Barriers and Drivers in a Circular Economy: The Case of the Built Environment." *Procedia CIRP* 80:1, 619–624. <https://doi.org/10.1016/j.procir.2018.12.015>
- Haupt, Melanie & Stefanie Hellweg. 2019. "Measuring the Environmental Sustainability of a Circular Economy." *Environmental and Sustainability Indicators* 1–2, 100005. <https://doi.org/10.1016/j.indic.2019.100005>
- Hautajärvi, Harri. 2014. *Autiotuvista lomakaupunkeihin: Lapin matkailun arkkitehtuurihistoria*. Aalto-yliopiston julkaisusarja Doctoral Dissertations 31/2014. Helsinki: Aalto-yliopisto, Taiteiden ja suunnittelun korkeakoulu. <https://aaltodoc.aalto.fi/handle/123456789/19766>
- Herrala, Olli. 2022. "Investointihalua elpyy koronan rasittamalla hotellialalla." *Kauppalehti* 9.2.2022.
- Huuhka, Satu & Jukka Lahdensivu. 2016. "Statistical and Geographical Study on Demolished Buildings." *Building Research & Information* 44:1, 73–96.
- Huuhka, Satu, Terttu Vainio, Malin Moisio, Emmi Lampinen, Mikko Knuutinen, Samuel Bashmakov, Arto Köliö ym. 2021. *Purkaa vai korjata? Hiilijalanjälki-vaikutukset, elinkaarikustannukset ja ohjaukeinoet*. Ympäristöministeriön julkaisuja 2021:9. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-361-221-1>
- Häkkinen, Tarja & Paula Ala-Kotila. 2019. *Monikäyttöisyys ja muunneltavuus kestävässä rakentamisessa*. VTT Technology 363. <https://www.vttresearch.com/sites/default/files/pdf/technology/2019/T363.pdf> (Luettu 24.3.2022.)
- Järvisydän. 2022. "Kestävää matkailua Järvisydämässä." <https://www.jarvisydan.com/ymparisto/> (Luettu 20.3.2022.)
- Kalakoski, Iida & Satu Huuhka. 2017. "Spolia Revisited and Extended: The Potential for Contemporary Architecture." *Journal of Material Culture* 23:2, 1–27.
- Kallikari, Merja. 2020. "Entiseen vankilaan valmistunut Hotel Kakola kiehtoo historiallaan." *meetturku* 7.12.2020. https://www.meetturku.fi/uutinen/2020-12-07_entiseen-vankilaan-valmistunut-hotel-kakola-kiehtoo-historiallaan (Luettu 20.3.2022.)
- Kanters, Jouri. 2020. "Circular Building Design: An Analysis of Barriers and Drivers for a Circular Building Sector." *Buildings* 10:4, 77.
- Kauppi, Tommi toim. 2022. *Handbook for a Data-Driven Circular Economy in Finland: Data Sources, Tools, and Governance for Circular Design*. VTT Technology 401. VTT Technical Research Centre of Finland. <https://doi.org/10.32040/2242-122X.2022.T401>
- Kotirinta, Pirkko. 2021. "Tehtaita, teurastamoja ja varastoja muutetaan kulttuuri-tiloiksi ympäri Suomea: 'Raskain hankeeni', sanoo Seinäjoella tehtaan remontoinut sijoittaja." *Helsingin Sanomat* 8.8.2021.
- Krokkfors, Karin. 2017. *Time for Space: Typologically Flexible and Resilient Buildings and the Emergence of the Creative Dweller*. Väitöskirja. Helsinki: Aalto-yliopisto, Department of Architecture. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-60-7397-2>

- Laine, Anna, Tuomas Raivio, Håkan Jonsson, Anna Heino, Markus Klimscheffskij & Jenny Lehtomäki. 2020. *Vähähiilinen rakennusteollisuus 2035 Osa 1: Rakennetun ympäristön hiilielinkaaren nykytila*. Gaia Consulting Oy.
- Lakkala, Matti & Janne Pihlajaniemi toim. 2019. *Moderni hirsikaupunki. Tutkimushankkeen loppuraportti*. Arkkitehtuuri B 9. Oulun yliopisto. <http://jultika.oulu.fi/files/isbn9789526223070.pdf> (Luettu 23.8.2022.)
- Malminen, Ulla. 2021. ”Helsingin legendaarisen Corona Baarin tilalle tulee uusi hotelli: kilpailu kovenee koronaviruksen keskellä.” *Yle Uutiset* 20.4.2021. <https://yle.fi/uutiset/3-11887442> (Luettu 7.3.2022.)
- Manniche, Jesper, Karin Topsø Larsen, Rikke Brandt Broegaard & Emil Holland. 2017. *Destination: A Circular Tourism Economy: A Handbook for Transitioning toward a Circular Economy within the Tourism and Hospitality Sectors in the South Baltic Region*. Centre for Regional & Tourism Research. https://circulareconomy.europa.eu/platform/sites/default/files/cirtoinno-handbook_eng-rev.-4.pdf (Luettu 18.2.2022.)
- Material Economics. 2018. *The Circular Economy: A Powerful Force for Climate Mitigation*. <https://www.sitra.fi/app/uploads/2018/06/the-circular-economy-a-powerful-force-for-climate-mitigation.pdf> (Luettu 15.8.2022.)
- Maukonen, Merja. 2021. ”Viihtyisä ja ekologinen puu muotoutuu moneen.” *prointerior* 8/2021. <https://www.prointerior.fi/natiivi/2865/viihtyisa-ja-ekologinen-puu-muotoutuu-moneen> (Luettu 10.1.2022.)
- Morselett, Piero. 2020. ”Restorative and Regenerative Exploring the Concepts in the Circular Economy.” *Journal of Industrial Ecology* 24, 763–773.
- Murtomäki, Irene. 2022. ”Suuren hotellin peruskorjaus: Hotelli Presidentti uudessa loistossa.” Fakta.net. <https://faktanetlive.fi/tietopankki/hotelli-presidentti-peruskorjaus/> (Luettu 7.3.2022.)
- Mäkitalo, Annastiina. 2019. ”Vanha hirsikehikko mökiksi? Lue, miten hirsirungon siirtäminen suunnitellaan ja mitä työ käytännössä vaatii.” *Meillä kotona* 2.4.2019. <https://www.meillakotona.fi/artikkelit/vanha-hirsikehikko-mokiksi> (Luettu 20.3.2022.)
- Nedyalkova, Savina. 2022. ”Applying Circular Economy Principles to Sustainable Tourism Development.” https://eventos.segittur.es/_files/_event/_19238/_editorFiles/file/24093_Nedyalkova_15_06%20Circular_tourism_Savina.pdf (Luettu 10.1.2022.)
- Ness, David & Ke Xing. 2017. ”Toward a Resource-Efficient Built Environment: A Literature Review and Conceptual Model.” *Journal of Industrial Ecology* 21:3, 572–592.
- Paastela, Kaisa. 2021. ”Hoitokoti avautuu ex-hotelliin Vuosaaressa 2023: mittava saneeraus jo käynnissä.” *Helsingin Uutiset* 15.9.2021.
- Pedersen Zari, Maibritt. 2010. ”Regenerative Design for the Future.” *BUILD* 115, 68–69.

- Pernu, Niko toim. 2018. *Kestävä rakentaminen -klusteri*. Lapin ammattikorkeakoulu. Sarja B. Tutkimusraportit ja kokoomateokset 7/2018. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-316-224-2>
- Pohlman, Matthew & Alex Toledano. 2020. "6 Factors to Consider When Developing an Adaptive-Reuse Project." *Hotel Management* 13.1.2020. <https://www.hotelmanagement.net/development/6-factors-to-consider-when-developing-adaptive-reuse-project> (Luettu 6.1.2022.)
- Pomponi, Francesco & Alice Moncaster. 2017. "Circular Economy for the Built Environment: A Research Framework." *Journal of Cleaner Production* 143, 710–718.
- Porter, Michael. 1985. *Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance*. New York: Free Press.
- Prevost, Lisa. 2021. "Sustainability Advocates Ask: Why Demolish When You Can Deconstruct?" *The New York Times*. <https://www.nytimes.com/2021/09/01/business/waste-salvage-deconstruction-sustainability.html> (Luettu 6.1.2022.)
- Raivio, Tuomas, Anna Laine, Markus Klimscheffskij, Jenny Lehtomäki, Anna Heino, Håkan Jonsson, Pekka Pokela & Mikael Ahlfors. 2020. *Vähähiilinen rakennusteollisuus 2035: Osa 2: Vähähiilisuuden mahdollisuuksien tarkastelu*. Gaia Consulting Oy. https://www.rt.fi/globalassets/ymparisto-ja-energia/vahahiili_seminaaries/raportit_lopulliset/rt-raportti-2_vahahiilisuuden-mahdollisuudet_final.pdf. (Luettu 21.3.2022.)
- Rakennusteollisuus. 2022. "Rakennuksen elinkaari kestävän rakentamisen lähtökohdana." <https://www.rt.fi/Tietoa-alasta/Ilmasto-ymparisto-ja-energia/Kestava-rakentaminen/Rakennuksen-elinkaari/> (Luettu 15.2.2022.)
- Rodríguez-Antón, José Miguel & María del Mar Alonso-Almeida. 2019. "The Circular Economy Strategy in Hospitality: A Multicase Approach." *Sustainability* 11:20, 5665, 1–14.
- ROTI. 2021. *Rakennetun omaisuuden tila 2021-raportti*. https://www.ril.fi/media/2021/vaikuttaminen/roti2021_low.pdf (Luettu 18.3.2022.)
- Ruokamo, Enni, Hannu Savolainen, Jyri Seppälä, Susanna Sironen, Milja Räisänen, Ari-Pekka Auvinen & Riina Antikainen. 2021. *Kiertotalous vähähiilisuuden edistäjänä ja luonnon monimuotoisuuden turvaajana*. Ympäristöministeriön julkaisuja 2021:6. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-361-205-1>
- Rytty, Aaro. 2021. "Kestävä kehitys haastaa rakennusalaan." *Rakennustekniikka*. <https://www.ril.fi/rakennustekniikka/kestava-kehitys-haastaa-rakennusala.html> (Luettu 17.1.2023.)
- Saarinen, Elina. 2022. "Kiertotalous ja vähähiilisyys kasvattaisivat rakennusbisnestä, mutta osaamisesta on valtava pula: 'Hiilijalanjälkikonsultit myyvät jo ei-oota.'" *Uusiouutiset* 10.2.2022. <https://www.uusiouutiset.fi/kiertotalous-ja-vahahiilisyys/> (Luettu 14.2.2022.)

- Seppälä, Jyri, Olli Sahimaa, Juha Honkatukia, Helena Valve, Riina Antikainen, Petrus Kautto, Tuuli Myllymaa ym. 2016. *Kiertotalous Suomessa: toimintaympäristö, ohjauskeinot ja mallinnetut vaikutukset vuoteen 2030*. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 25/2016. https://tietokayttoon.fi/documents/10616/2009122/25_Kiertotalous+Suomessa.pdf/5a942ae7-9ec8-4b54-a079-f99c8ba2f8fi (Luettu 29.3.2022.)
- Silvennoinen, Daisy, Anne Holma, Vilma Lehtovaara & Timo J. Hokkanen. 2021. *Ratkaisuja matkailuyrityksille energia- ja materiaalitehokkuuteen*. Pohjois-Karjalan ELY-keskus 04/ 2021. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-314-914-4>
- Sipiläinen, Inkariina. 2022. ”Hirsirakentaminen: kiertotaloutta vuosisatojen takaa.” *Puu-lehti* 24.5.2022. <https://puuinfo.fi/2022/05/24/hirsirakentaminen-kiertotaloutta-vuosisatojen-takaa/> (Luettu 30.5.2022.)
- Sitra. 2019. ”Vapaaehtoiset sopimukset edistävät kiertotaloutta lainsäädäntöä vikkelimmin.” <https://www.sitra.fi/caset/vapaaehtoiset-sopimukset-edistavat-kiertotaloutta-lainsaadantoa-vikkelimmin/> (Luettu 30.3.2022.)
- Staffans, Aija & Tiina Merikoski toim. 2011. *Miten kestävä matkailualue tehdään? Käsikirja suunnitteluun ja rakentamiseen*. Aalto-yliopiston julkaisusarja Tiede + teknologia 13/2011.
- Stambei, Atte, Mikko Tarri, Sampsa Heilä, Petri Mattila & Anneli Lyytikä. 2018. ”Korjaushanke.” <https://www.ymparisto.fi/fiFI/Rakentaminen/Korjaustieto/Taloyhtiot/Korjaushankkeet> (Luettu 23.3.2022.)
- Suomela, Miia & Antti Lehto. 2021. *Jätkäsaaren Kiertotalouskortteli: Kiertotalous ja kiertotalouden mukainen suunnittelu rakennusallalla*. Puurakentamisen kiertotalouden ratkaisut -selvityshanke 29.11.2021. Raportti 1. https://inaro.fi/wp-content/uploads/2021/11/inaro_kiertotalous_raportti_1_2021.pdf
- Tilat käyttöön -klinikka. *Kehitysklinikka tyhjiä tilojen käyttötarkoituksista ja tilapäiskäytöstä*. Tuloraportti. RAKLI. <https://view.24mags.com/mobilev/9bda198d70f85cb1589ba45ac00e42#/page=1> (Luettu 24.3.2022.)
- Tompuri, Vesa. 2021. ”Käyttötarkoituksen muutos vaatii aikaa, ideoita ja osaamista.” *Rakennustaito* 28.9.2021. <https://rakennustaito.fi/kayttotarkoituksen-muutos-vaatii-aikaa-ideoita-ja-osaamista/> (Luettu 17.1.2022.)
- Työ- ja elinkeinoministeriö. 2022. *Yhdessä enemmän: kestävä kasvua ja uudistumista Suomen matkailuun: Suomen matkailustrategia 2022–2028 ja toimenpiteet 2022–2023*. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisu 2022:51. https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/164279/TEM_2022_51.pdf?sequence=1&isAllowed=y (Luettu 1.9.2022.)
- Valtioneuvosto. 2021. *Uusi suunta: Ehdotus kiertotalouden strategiseksi ohjelmaksi*. Valtioneuvoston julkaisu 2021:1. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-658-7>

- Virsu, Ville & Paula Sjöblom. 2020. ”Kiertotalouden kehyykset: Vertailussa viranomaisviestintä ja kansalaisten määritelmät.” *Media & viestintä* 43:3, 227–247.
- Wallenius, Marjut. 2014. ”Hirsirakennusten hyvä sisäilma ja kosteustekninen turvallisuus kiinnostavat rakennuttajia.” Hirsitaloteollisuus ry. <https://www.epressi.com/tiedotteet/talous/hirsirakennusten-hyva-sisailma-ja-kosteustekninen-turvallisuus-kiinnostavat-rakennuttajia.html> (Luettu 21.3.2022.)
- White, Meghan. 2017. How To Think Like Jane Jacobs. How To Think Like Jane Jacobs | National Trust for Historic Preservation (savingplaces.org) (Luettu 5.1.2022.)
- Ylitalo, Silja. 2021. ”Korjaaminen kannattaa aina.” *Arkkitehtiutiset* 14.4.2021. <https://www.safa.fi/arkkitehtiutiset/korjaaminen-kannattaa-aina/> (Luettu 12.1.2022.) Ympäristöministeriö. 2019. *Johdatus rakennusten elinkaariarviointiin: Ympäristöministeriön opas*. https://elinkaarilaskenta.fi/wp-content/uploads/sites/6/2019/08/johdatus_rakennusten_elinkaariarviointiin.pdf (Luettu 12.1.2022.)
- Ympäristöministeriö. 2020. ”RAKLI ry:n ja ympäristöministeriön solmima green deal edistää kestävää purkamista.” Tiedote 7.2.2020. <https://ym.fi/-/rakli-ry-n-ja-ymparistoministerion-solmima-green-deal-edistaa-kestavaa-purkamista> (Luettu 10.1.2022.)
- Ympäristöministeriö. 2021. *Tehdään kiertotaloudesta Suomen talouden kestävä perusta*. Valtioneuvosto. <https://ym.fi/documents/1410903/42733297/Kiertotalousohjelmaehdotuksen+tiivistelmä.pdf/6dfe5e4d-8549-772b-4deb-e4ab8e533add/Kiertotalousohjelmaehdotuksen+tiivistelmä.pdf?t=1610462061888> (Luettu 5.1.2022.)
- Ympäristöministeriö. 2022. ”Rakentamisen kiertotalous.” <https://ym.fi/rakentamisen-kiertotalous> (Luettu 5.1.2022.)
- Zhu, Ying, Harriet Lonka, Katja Tähtinen, Markku Anttonen, Päivi Isokääntä, Anssi Knuutila, Jukka Lahdensivu ym. 2022. *Purkumateriaalien kelpoisuus eri käyttökohteisiin turvallisuuden ja terveellisyyden näkökulmasta*. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2022:15. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-253-4> (Luettu 16.6.2023.)

Paikan henki matkailusuunnittelun lähtökohtana*

Kristina Karlsson

Paikan tekee kiinnostavaksi sen syvemmän olemuksen – paikan hengen – ymmärtäminen. Latinan kielen sanapari *genius loci* tarkoittaa paikan (*loci*) henkeä (*genius*). Alun perin sillä on tarkoitettu roomalaisten keskuudessa paikan suojeluhenkeä. Historioitsija ja arkkitehtuuriteoreetikko Christian Norberg-Schulz toi käsitteen osaksi ihmisen ja ympäristön suhdetta tarkastelevaa arkkitehtuurin fenomenologista tutkimusta. Hän näkee paikan hengen muodostuvan monitahoisista sekä fyysisistä että aistittavista piirteistä, kuten paikkaan liittyvistä muistoista ja tunteista. Ymmärryksen paikasta, sen historiasta ja ominaislaadusta, tulee aina olla myös ympäristöön suunniteltavan muutoksen lähtökohtana.

Matkailussa paikalla on aivan erityinen asema. Matkaillessa on perinteisesti haettu etäisyyttä arjesta etsimällä elämyksiä, lepoa tai virkistystä maisemaltaan, luonnonoloiltaan, ilmastoltaan ja kulttuuriltaan erityisistä paikoista. Myös silloin kuin matkakohteena ovat elämystä tai toimintaa varten luodut ympäristöt tai nähtävyydet, on kokemukselle puitteet luovalla paikalla ja sen suhteella ympäristöönsä tärkeä merkitys.

Näen paikan erityisyyden sekä sen historian, ominaislaadun ja kauneuden huomioon ottamisen vastuullisen matkailusuunnittelun

keskeisenä lähtökohtana. Esitän ajatukseni rakennus- ja kaupunkisuunnittelutehtävissä työskentelevänä sekä kulttuuriympäristöjen arviointeja tekevänä arkkitehtina. Matkailijana tekemäni havainnot onnistuneista, paikkaan sovitetuista ja niistä inspiraation saaneista matkailukohteista ja toisaalla epäonnistuneista, paikkaan piittaamattomasti suhtautuvista hankkeista kertovat myös osaltaan aiheen tärkeydestä.

Kaikilla paikoilla on oma paikan henkensä

Rakennettua ympäristöä voidaan tarkastella paikan hengen näkökulmasta sekä arkkitehtonisina tiloina että jokapäiväiseen elämään ja kokemuksiin liittyvinä ihmisille merkityksellisinä paikkoina. Arkkitehtuurin teorioissa *tilan* ja *paikan* käsitteet liikkuvat käsi kädessä; niitä ei aina voi erottaa toisistaan. Tila voidaan pelkistää fyysisesti rajattavissa olevaksi avaruuden osaksi, kun taas paikka nähdään kokemuksellisenä käsitteenä. Tilasta ja *sijainnista* tulee paikka vasta sitten, kun se ihmisen oman kokemuksen kautta saa merkityksen. Tilallisten, arkkitehtonisten sekä muiden fyysisten ominaisuuksien lisäksi paikalla on sosiaalisia, historiallisia ja symbolisia ominaisuuksia. Nämä kaikki yhdessä vaikuttavat siihen, millainen paikasta ja sen hengestä muodostuu.

Jokaisella paikalla on historiansa, joka on varastoitunut ihmisten muistoihin, historiankirjoitukseen, rakennuksiin ja maisemaan. Arkkitehtuurin keinoin luodaan myös uusia paikkoja, mutta nekin liittyvät aina jo olemassaolevaan ympäristöön, jolloin muuttuneesta paikasta tulee osa pitkän historian ketjua. Paikan historian vaiheet voivat olla näkyvillä historiallisina kerrostumina kaupunkirakenteessa, rakennuksissa tai laajemmassa ympäristössä. Voidaan myös sanoa, että kaikilla paikoilla on oma paikan henkensä. Joskus henki on lähes huomaamaton ja joskus taas hyvinkin selvästi havaittavissa. Parhaimmillaan paikan henki on niin voimakas, että kertavierailu paikassa jää mieleen unohtumattomana kokemuksena.

Miten vaalia paikan henkeä?

Jokainen paikka on erilainen, eikä paikan hengen tunnistamiseen siten ole annettavissa yksiselitteisiä ohjeita. Tehtävää voi lähestyä monialaisen taustatyön kautta, johon liittyy paikan historiallisten, fyysisten ja maisemallisten lähtökohtien selvittämisen ohella myös aineettoman ympäristön, valon, äänien, tunnelman ja esteettisten piirteiden tarkastelua. Rakennuspaikan tai suunnittelun kohteena olevan alueen lähtökohtien selvittäminen ja näiden syvälinen ymmärtäminen on kautta aikojen ollut arkkitehdin työssä aivan keskeinen lähtökohta. Rakentamista ja ympäristön suunnittelua, niin matkailussa kuin monella muullakin alalla, ohjaavat kuitenkin monenlaiset – toisinaan ristiriitaisetkin – tavoitteet. Lopputuloksen ratkaisee näiden painotus.

Rakentamista koskevan lainsäädännön ja siihen liittyvän kaavoitus- ja rakennuslupajärjestelmän tehtävä on huolehtia muun muassa siitä, ettei rakentamisella vaaranneta ympäristön tai maiseman arvoja. Maankäytön suunnittelussa edellytettävien vaikutusten arvioinnin avulla pyritään arvioimaan ennalta suunnitellun muutoksen vaikutukset ja estämään siten haitallisten muutosten syntymistä. Tämä ei kuitenkaan yksin riitä – suuri vastuu jää myös toteutusvaiheen suunnittelijoille ja hankkeeseen ryhtyvälle rakennuttajataholle. Laskennallisesti osoitettavat tekijät tai suppeasti nähdyt toiminnalliset tavoitteet saattavat toisinaan liiaksi ohjata suunnittelua paikkaan liittyvien kulttuuristen, ekologisten ja maisemallisten arvojen jäädessä toisarvoisiksi. Hankkeen alussa asetetuista tavoitteista ei yleensä haluta tinkiä, ja esimerkiksi ylisuuren tai muutoin paikkaan soveltumattoman rakentamisen sovittaminen jätetään suunnittelijan tehtäväksi. Ajatellaan, että taitavalla suunnittelulla mikä vain on mahdollista. Näin ei kuitenkaan ole. Siksi on tärkeää, että hankkeeseen ryhtyvä ymmärtää rakentamiseen liittyvän ympäristöllisen ja maisemallisen vastuun ja tärkeyden. Paikan hengen huomioon ottavassa matkailusuunnittelussa paikka tulee nostaa keskiöön heti alkuvaiheessa, jo ennen kuin kehittämisen tavoitteet on lyöty lukkoon.

Koska matkailukohteita suunnitellaan usein luonnonoloiltaan tai maisemaltaan erityisiin ympäristöihin, on näissä erityisen tärkeä tunnistaa paikan sietokyky eli muutosherkkyys. Joissain paikoissa pienelläkin muutoksella voidaan horjuttaa jotain oleellista paikan hengessä, kun taas toisentyypinen ympäristö sietää muutosta paremmin. Esimerkiksi maisemassa kauas näkyvä rakentamaton luontoalue tai yhtenäisenä tiettyjen piirteiden mukaan rakentunut kyläalue on muutosherkkydeltään korkea, kun taas muutoksen sovittaminen kerroksellisesti rakentuneeseen jo moneen kertaan muuttuneeseen tai maisemaltaan sulkeutuneeseen kasvillisuuden peittämään ympäristöön on usein helpompaa.

Paikan henki on jokaisen aistittavissa

Paikan henki ei ole ainoastaan fyysisessä suunnittelussa ja rakentamisessa huomioon otettava asia. Sen tutkiminen ja aistiminen kuuluu kaikille, ja se voi sävyttää jokaisen matkakokemusta samoin kuin myös asukkaan kokemusta omasta kotiseudustaan.

Paikan henki on otettu lähtökohdaksi esimerkiksi Kokkolan yliopistokeskus Chydeniuksen luomalla verkkosivustolla, johon on koottu satoja keskipohjalaiseen kulttuuriperintöön kuuluvia kohteita. Mobiilisti toimivan sivuston tarkoituksena on edistää paikan hengen tuntemusta sekä virtuaalisessa muodossa että apuvälineenä kohteisiin paikan päällä tutustuttaessa. Kohteet on koottu reiteiksi, joita seuraillen voi tutustua tiettyyn teemaan tai alueelliseen ilmiöön. Tällainen alusta palvelee sekä kauempaa tulevia matkailijoita että kotiseudustaan kiinnostuneita lähimatkailijoita. Vastavanlaisia alustoja olisi suhteellisen helppo kehittää edelleen eri toimijoiden kesken ja esimerkiksi yhdistää sovellukseen historiallista kartta- ja ilmakehitysaineistoa, joka avaa tarkastelukenttää myös ennalta valikoitujen kohteiden ulkopuolelle.

Paikkaa voi kokea pysähtymällä, katselemalla, kuuntelemalla ja tuntemalla sekä edelleen syventymällä esimerkiksi sen kehitys- ja kulttuurihistoriaan. Paikan hengen tutkiskelija voi nykypäivänä

hyödyntää erilaisten paikkatietoalustojen kautta helposti saavutettavaa historiallista kartta- ja ilmakehu-aineistoa (esimerkiksi <https://vanhatkartat.fi/> tai kuntien paikkatietomuotoiset kartta-palvelusivustot).

Eri ikäistä aineistoa kartalla vertailemalla on mahdollista sukeltaa paikan kuin paikan historian vaiheisiin – jopa oma piha voi osoittautua vaikkapa vanhaksi torpan paikaksi. Lähiympäristöään havainnoivalle saattaa yhtäkkiä selvitä, että pihan reunalla seisova kiviladelmä on vanhan pihamuurin osa. Pihasta saattaa alkaa löytyä vanhaa puutarhakasvillisuutta ja jopa kasveja, joihin ei aiemmin ole kiinnittänyt huomiota. Oma kotipaikka voi saada aivan uuden merkityksen ja arvon.

Vastaavasti vieras paikka voi saada merkityksen matkailijan maailmassa. Näin käy etenkin silloin, kun me paikan asukkaat ja kehittäjät olemme osanneet kunnioittaa sen henkeä, kauneutta, olemusta ja suhdetta omaan ympäristöönsä. Vastuullisessa matkailusuunnittelussa paikan henki on aina keskiössä.

Kirjallisuus

- Ilmonen, Kari. 2014. *Genius Loci: paikan henki historiallisella Keski-Pohjanmaalla*. Jyväskylän yliopisto, Kokkolan yliopistokeskus. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-951-39-5666-0>
- Ilmonen, Kari. 2016. *Kulttuuriperintö maaseudun matkailuyritysten tuotteissa ja palveluissa*. Jyväskylän yliopisto, Kokkolan yliopistokeskus Chydenius. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-951-39-6628-7>.
- Korpelainen, Heini, Hille Kaukonen & Jaana Räsänen. 2004. *Arkkitehtuurin ABC: Löytöretki rakennettuun ympäristöön*. Helsinki: Suomen Arkkitehtiliitto.
- Norberg-Schulz, Christian. 1979. *Genius Loci: Towards a Phenomenology Architecture*. New York: Rizzoli.
- Jyväskylän yliopisto, Kokkolan yliopistokeskus Chydenius. Genius Loci – Paikan henki - verkkosivusto. <https://geniusloci.chydenius.fi/index.php?lang=fi> (Luettu 20.4.2023.)

9 Rakennusten korjaaminen matkan merkityksellistäjänä

Iida Kalakoski

© <https://orcid.org/0000-0003-4599-0960>

Matkailu on läpi historiansa hyödyntänyt matkakohteiden rakennusperintöä ja kulttuuriympäristöä nähtävyyssorientoituneen matkailun vetovoimatekijänä. Vastuu nähtävyyksien hoidosta ja ylläpidosta on kuitenkin jäänyt kohdemaan tai -alueen vastuulle.

Rakennusperintö ja sen arvot eivät säily ilman hoitoa ja ylläpitoa. Rakennusten korjaaminen ja ylläpito ovatkin osa rakennusperinnettä. Historiallisen rakennusperinnön korjaaminen on käsityövaltaista toimintaa, joka vaatii aikaa ja perehtymistä. Korjaamisella tarkoitetaan toimia, jotka edistävät kohteen säilymistä ja käyttökelpoisuutta.

Korjaamiseen ja ylläpitoon keskittyvät kulttuuriympäristöleirit tarjoavat vaihtoehdon, jossa matkailijat voivat osallistua matkakohteen hoitamiseen ja ylläpitoon. Korjaamisen parissa on mahdollista perehtyä ympäristöön ja oppia uusia taitoja ja tekniikoita. Tästä hyötyvät sekä matkailijat että paikallinen rakennusperintö sekä sen parissa toimiva yhteisö.

Kulttuuriympäristöleirien matkailupotentiaali näyttää liittyvän erityisesti yhteisöllisyyteen. Tärkeänä näyttäytyy myös kokemus mahdollisuudesta tehdä vapaa-ajalla jotain merkityksellistä kulttuuriperinnön ja kestävän kehityksen tukemiseksi. Eri aikatasoja yhteen nivovana, konkreettisenä käsillä tekemisenä korjaaminen voikin tuoda vapaa-aikaan moniulotteista merkityksellisyyttä.

Suunnittelu ymmärretään tässä luvussa ongelmanratkaisuna, jossa erilaisia osaongelmia ratkaisemalla tähdätään kohti laajempaa tavoitetta, nykyistä kestävämpää yhteiskuntaa. Matkailupalveluiden kehittäminen nivelletään tässä luvussa yhteen rakennussuojelun ja kulttuuriympäristöjen vaalimisen kanssa.

Johdanto kulttuuriympäristöleireihin matkailun muotona

Matkaillessamme kiinnitämme huomiota niihin ilmiöihin, jotka poikkeavat meille totutusta ja tavanomaisesta. Usein huomiomme kohteena on paikallinen rakennusperintö, joka tekee paikasta omaleimaisen ja tunnistettavan, omasta arkiympäristöstämme poikkeavan. Uudessa ympäristössä tarkastelemme kaikkea erityisen kiinnostuneina ja uteliaina. Matkailijan huomaamat seikat heijastelevatkin sitä, millainen on se arkiympäristö, johon kokija uutta ympäristöä vertaa (Urry 1990, 1–3). Myös matkailuaktiiviteettien näkökulmasta tärkeämpää kuin se, mitä matkalla tehdään, on usein toiminnan poikkeavuus arkisesta aherruksesta. Matkailu merkitsee monessa mielessä vastakohtaa arkiympäristölle ja arjen käytännölle, eräänlaista arjesta pakenemista. Onkin mielenkiintoista pohtia, miten matkailu ja matkakokemuksemme muuttuisivat, jos katselemisen ja kuvaamisen lisäksi osallistuisimme kohteessamme itse myös paikallisen rakennusperinnön hoitoon, ylläpitoon ja korjaamiseen. Korjaamisen käsityömäiset tekniikat ja materiaaliilähtöisyys sekä leirien yhteisöllisyys toimisivat tällöin vastapainona yhä yleistyvälle tieto- ja etätyölle.

Jo nyt lukuisat ihmiset käyttävät merkittävän osan lomistaan ja viikonlopuistaan rakennusperinnön hoitamiseen remontoidessaan ja huoltaessaan kotejaan ja kesämökkejään. Monet osallistuvat lisäksi esimerkiksi maisemanhoitoleireille ja savirappauksen kunnostustyöpajoihin. Yhteisöt voivat puolestaan tehdä pitkäjänteistä työtä kulttuuriympäristökohteiden vaalimiseksi ylläpitämällä vanhaa seurantaloa tai adoptoimalla monumentin. Erityisen kiinnostavana näen tapaukset, joissa yksittäiset ihmiset käyttävät vapaa-aikaansa joidenkin muiden omistamien rakennus- tai maisemakohteiden korjaamiseen. Aloinkin pohtia, mikä saa ihmiset korjaamaan muiden omaisuutta lomilla ja viikonloppuisin. Samalla mietin, voisivatko *kulttuuriympäristöleirit* muuttua suuremman yleisön suosimaksi matkailun muodoksi, ja mitä etuja korjaustoiminnan

valtavirtaistumisella voisi olla rakennusperinnön ja ihmisten hyvinvoinnin näkökulmasta.

Kulttuuriympäristön käsitteellä viitataan laajasti ihmisen toiminnan synnyttämiin jälkiin ympäristössämme. Kulttuuriympäristö muodostuu siis erilaisista ja eri-ikäisistä maisemista, rakennetuista ympäristöistä ja arkeologisesta perinnöstä. Rakennusperintö maamerkkeineen ja nähtävyyksineen on tärkeä osa kulttuuriympäristöä. (Museovirasto.fi)

Kulttuurimaisemalla tarkoitetaan ihmiskulttuurin synnyttämää ja muokkaamaa maisemaa, muun muassa maisemarakennetta ja perinnemaisemia. Kulttuurimaisemalla viitataan usein maaseudun maisemiin, mutta myös kaupunki- ja kylämaisemat ovat kulttuurimaisemia.

Tarkastelen tässä luvussa kulttuuriympäristöleirien matkailullista potentiaalia arkkitehtuurin historian, rakennusperinnön hoidon ja restauroinnin teorian yliopisto-opettajana. Tutkimuksessani on autoetnografinen ulottuvuus, sillä olen jo vuosien ajan käynyt huonekaluentisöinti-, huonekaluverhoilu- ja ikkunankorjauskursseilla. Ensimmäiset Suomessa korjaamani ikkunat tulivat äitini lapsuudenkodin pihapiiriin siirretyn vanhan riihen ikkunoiksi sen siirto- ja muutostöiden yhteydessä. Nyt työn alla ovat hirsifunkistaloni kymmenet alkuperäiset ikkunat. Koronapandemian ja henkilökohtaisten menetysten vuoksi vuodet 2020–2021 olivat aika kuluttavia, mutta oman talon korjaaminen toi vapaa-aikaan paljon merkityksellisyyttä ja eräänlaista hallinnan tunnetta valtavien muutosten keskelle. Siten myös korjaamiseen liittyvä emotionaalinen ulottuvuus on itselleni henkilökohtainen kokemus.

Kulttuuriympäristöleirit ovat joko suurelle yleisölle tai alan harastajille suunnattuja leirejä, joilla voidaan ennallistaa kulttuuriympäristöjä esimerkiksi korjaamalla historiallisia rakennuksia tai näyttämällä maisemaniittyjä. Leirien aikana opitaan ja harjoitetaan kulttuuriympäristön hoidossa tarvittavia työtapoja yhteistyössä muiden leiriläisten kanssa. Leirien keskeisiä piirteitä ovat yhteisöllisyys, vapaaehtoistyö sekä uusien asioiden oppiminen. Näiden

lisäksi juuri arkiympäristöstä poikkeava, arvokkaaksi koettu kulttuuriympäristö luo leireille merkitykselliset puitteet ja lähtökohdat. Näen kulttuuriympäristöleireillä olevan merkittävää matkailullista potentiaalia ajassa, jona matkailu ja matkailun motiivit monipuolistuvat. Matkailijat haluavat matkoiltaan toiminnallisuutta, oppimisen mahdollisuuksia sekä autenttisen tuntuista kokemuksia pelkän nähtävyyksien katselun sijaan.

Kulttuuriympäristöleirit ja *korjausleirit* mahdollistavat tavallista perinpohjaisemman perehtymisen matkakohteeseen ja siellä toimivaan yhteisöön. Ne tarjoavat myös mahdollisuuksia oppia uusia taitoja. Korjausleirit ovat kulttuuriympäristöleirejä, joilla keskitytään esimerkiksi rakennusperintökohteiden korjamiseen. Korjaaminen ja siihen rinnastuvat konkreettiset, hitaat ja käsityömäiset työtavat saatetaan kokea merkityksellisenä vastapainona tietotyölle ja arjen pirstaleisuudelle. Korjaaminen ja sen kautta vahvistuva kokemus yhteisöllisyydestä ja kuulumisestamme sukupolvien ketjuun voivat lääkittää myös ekoahdistusta ja muita globaalien kriisien aiheuttamia huolia. Kulttuuriympäristöleirin osallistuja voi käsitellä suhdettaan matkakohteeseensa, sen historiaan ja kulttuuriperintöön. Voi myös pohtia, voidaanko korjausleirien tai kulttuuriympäristöleirien toimintamalleista oppia käytäntöjä, joiden avulla matkailu voi kehittyä kestävämpään ja vastuullisempaan suuntaan? (Ks. myös luku 6 kulttuurisensitiivisestä suunnittelusta tässä kirjassa).

Rakennusperinnön arvo matkailussa

Matkailu on läpi historiansa kytkeytynyt matkailukohteisiin – nähtävyyksiin ja niiden katselemiseen. Nähtävyydet ovat erityisesti länsimaissa olleet pääasiassa ihmisen rakentamia monumentteja, taideteoksia ja rakennuksia sekä niiden jäänteitä. Vaihtaessamme maisemaa teemme usein myös eräänlaisen aikamatkan menneisyyteen. Ajallisesti kerrokselliset ympäristöt ovat tyypillisiä matkakohteita ja ihastelemme, usein valokuvaammekin, niiden vanhaa

rakennuskantaa. Historialliset rakennukset voivat herättää nostalgialta tai tuntemuksen kuulumisestamme sukupolvien ketjuun. Voimme lukea ympäristöjä myös historiallisina dokumentteina, jotka viestivät niihin liittyvistä historiallisista tapahtumista. Historialliset monumentit tulkitaan eräänlaisina siltoina menneen ja nykyisyyden (Lowenthal [1985] 2006, xxii) ja ehkä myös meille tunnetun ja tuntemattoman välillä. Historialliset rakennukset ja rakennusperintö ilmentävät ajan kulumista, sillä ne olivat täällä ennen meitä ja jäävät tänne myös meidän jälkeemme. Niihin eri aikoina kohdistuneet muutokset ja kulumisen tekevät ajan kulun näkyväksi. Rakennukset muistuttavat siis rakennusajankohdastaan, rakentajistaan ja alkuperäisestä käyttötarkoituksestaan, mutta myös kaikista myöhemmistä käyttäjistään, muuttuneista käyttötarkoituksistaan sekä esimerkiksi niihin liittyvistä historiallisista tapahtumista.

Rakennusperintö onkin tärkeä *paikallidentiteetin* luoja. Koska sillä on myös matkailullista merkitystä voidaan sanoa, että rakennettu ympäristö tekee paikasta tunnistettavan ja erityisen sekä paikallisille että vierailijoille. Osa rakennuksista muodostuu turistinähtävyyksiksi tai *symbolirakennuksiksi* niiden alkuperäisen ja hyvin säilyneen arkkitehtuurin takia, toiset niihin liittyvien historiallisten tapahtumien vuoksi ja kolmannet, kuten vaikkapa Pisan torni, kokemiensa muutosten tai mullistusten vuoksi. Toki rakennusten matkailullinen merkitys voi liittyä myös yksinomaan tai pääasiallisesti niiden nykyiseen käyttötarkoitukseen, jolloin rakennus itsessään luo vain puitteet matkailutoiminnalle.

Paikallidentiteetillä tarkoitan paikallisten ihmisten kokemaa ja jakamaa käsitystä paikallisuudesta ja siitä, mikä tekee alueesta tai paikkakunnasta erityislaatuisen ja muista poikkeavan.

Symbolirakennuksella tarkoitan rakennusta, jolla on sekä maisemallista että käyttöön liittyvää merkitystä yhteisölle. Usein symbolirakennukset ovat paikallisia maamerkkejä tai kokoontumispaikkoja. Ne saattavat myös ilmentää esimerkiksi paikkakunnan historiaa.

Vaikka matkailu on koko historiansa ajan kytkeytynyt nähtävyyksiin ja läntisissä kulttuureissa usein nimenomaan rakennusperintöön ja historiallisiin monumentteihin, on *rakennussuojelu* ilmiönä huomattavasti nuorempi. Sen synty on ajoitettu 1700-luvun suuriin yhteiskunnallisiin ja kulttuurisiin muutoksiin, joiden seurauksena ihmiset alkoivat kasvavassa määrin hahmottaa nykyisyyden menneisyydestä erottuvana. Samalla historialliset esineet ja rakennukset alettiin nähdä omasta ajasta ja kulttuurista erillisinä. (Jokilehto 1999, 6.) Kun moderni ihminen tunnisti ajallisen ja kulttuurisen erillisyytensä menneisyydestä, myös historiallisten monumenttien merkitys historian ilmentäjänä ja tallentajina korostui uudella tavalla. Rakennuksia oli korjattu ja ylläpidetty toki tätä ennenkin, mutta pääasiassa resurssien niukkuuden ja rakennusten käytettävyyden vuoksi.

Rakennussuojelua ja nähtävyysorientoitunutta matkailua yhdistää se, että ne valikoivat rakennetusta ympäristöstä kohteikseen mielenkiintoisiksi, arvokkaiksi, erityislaatuiseksi ja harvinaisiksi todettuja rakennuksia. Rakennussuojelu ja restaurointi perustuvat kohteiden arvottamiseen ja niiden säilytettävien ominaispiirteiden tunnistamiseen ja varjelemiseen.

Rakennussuojelun päämääränä on merkittävien rakennusten ja rakennettujen ympäristöjen suojeleminen. Toisinaan rakennussuojelu määritellään vain hallinnolliseksi suojeluksi, jonka toimenpiteitä ovat lähinnä lait ja suojelukaavat. Tässä luvussa rakennussuojelu on kuitenkin yläkäsite kaikelle rakennusperinnön säilyttämistä edistävälle työlle, niin hallinnolliselle kuin käytännönläheisellekin, sisältäen näin ollen esimerkiksi korjaamisen ja restauroinnin.

Restauroinnilla tarkoitetaan suojeltuun kohteeseen fyysisellä tasolla kohdistuvia korjaus-, parannus- ja ennallistamistoimia. Tavanomaisesta korjaamisesta restaurointi eroaa siinä, että se perustuu kohteen arvoja vaalivaan filosofiseen tarkasteluun, eikä yksinomaan rakennuksen tai rakennusosan saattamiseen takaisin käyttökuntoon.

Suunnittelu on toimintaa, joka tähtää käsillä olevan ilmiön ja sen tulevaisuudennäkymien kokonaisvaltaiseen ymmärtämiseen ja niihin vaikuttavien toimenpiteiden määrittelyyn.

Korjaus- tai restaurointisuunnittelu pyrkii rakennuksen kunnon ja toiminnallisuuden parantamiseen siten, että rakennukseen liitetyt erilaiset arvot säilyvät tai peräti paranevat. Onnistunut suunnittelu edellyttää tällöin rakennuksen nykytilan, (korjaus)historian ja rakennukseen liittyvien tulevaisuuden toiveiden syvällistä ymmärtämistä sekä kykyä näiden yhteensovittamiseen.

Matkailun vastuullisessa suunnittelussa tulevaisuuden tavoitteeksi on määriteltävy nykyistä vastuullisempi matkailu ja suunnittelulla tähdätään vastuullisuuteen erilaisia osaongelmia ratkaisemalla. Matkailun vastuullinen suunnittelu voi esimerkiksi etsiä matkailun muotoja ja tapoja, joissa matkailijalla on mahdollisuus jättää kohteeseen positiivinen jälki, kuten rakennusperintöä hoitamalla tai korjaamalla.

Korjaamisen tutkimus tarkastelee korjaamista toimintana, jonka avulla ihminen voi jatkaa luomiensa esineiden, rakennelmien ja järjestelmien elinkaarta, käsitellä suhdettaan niihin ja samalla tukea kestävästä kehitystä. (Jackson 2014.) Pääosa rakennetusta ympäristöstämme ei kuulu rakennussuojelun piiriin, vaikka käsityksemme rakennusperinnöstä laajenee koko ajan ja yhä uusia rakennuksia ja rakennustyyppöjä tunnustetaan arvokkaaksi. Virallinen suojelutyö on asiantuntijatyötä, joka tarkastelee ympäristön arvoja usein erilaisten muutosten kynnyksellä, esimerkiksi kaavoitustyötä valmisteltaessa. Virallisella rakennussuojelulla ei ole juurikaan keinoja taistella yksityisomistuksessa olevien rakennusten tai vaikkapa vapaaikäikäyttöisten rakennusten hidasta rapistumisesta vastaan.

Vastuu ympäristöstä ja kulttuuriperinnöstä, myös rakennusperinnöstä, kuuluu kuitenkin perustuslain mukaan kaikille kansalaisille (PeL 731/1999, 20.1 §). Jokainen voi kantaa vastuuta kulttuuriperinnöstä hoitamalla omistuksessaan olevaa rakennusperintöä tai toimimalla aktiivisesti paikallisen rakennusperinnön puolesta esimerkiksi erilaisten kaavoitushankkeiden tai suojelukiistojen yhteydessä. (Ks. myös luku 7 kaavoituslainsäädännöstä tässä kirjassa).

Myös vapaaehtoistyö tarjoaa mahdollisuuden osallistua rakennusperinnön hoitoon. Erilaisten harraste- ja kulttuurimatkojen suosio osoittaa, etteivät kaikki matkailijat vierasta vaivannäköä tai uuden oppimista matkaillessaan (Urry 1990, 153–154; Räikkönen & Suni 2020). Niinpä myös rakennusperinnön hoitoon kiinnittyvä matkailu näyttäytyy mahdollisuutena, jonka avulla vastuuta kulttuuri-perinnöstä voidaan jakaa yhä laajemmalle joukolle ihmisiä.

Keskittyminen yhteen rakennukseen tai sen yksittäiseen rakennusosaan opettaa meille kohteen muutoshistoriasta. Se kutsuu meidät pohtimaan erilaisia ratkaisumahdollisuuksia rakennusosan elinkaaren pidentämiseksi. Korjaamista ei pidä ajatella vastakohtana uuden luomiselle, vaan sen tarkoitus on kannustaa meitä tarkastelemaan ja kehittämään käsityksiämme rakennusten ja muiden hyödykkeiden elinkaaresta, käyttökelpoisuudesta ja korjattavuudesta. Korjaaminen opettaa myös havainnollisesti rakennuksen ja rakennusosien toimintaperiaatteista ja niihin liittyvästä rakennusperinteestä. Rakennusten korjaaminen onkin pedagogista siksi, että toimenpiteiden yhteydessä kohde usein puretaan osiin tai vähintäänkin sen pintakerrokset kuoritaan. Tällöin tutustutaan myös rakennuksen syvempiin rakenteisiin ja rakentamisessa hyödynnettyihin erilaisiin materiaaleihin. Korjaaminen ja siihen liittyvä purkamisen perehdyttävät myös perinteisiin rakennustekniikoihin.

Käsityömäiset työtavat ovat hitaudessaan, toisteisuudessaan ja näennäisessä yksinkertaisuudessaan meditatiivisia ja lohdullisia. Kaiken ei tarvitse tapahtua nopeasti ja digitaalisesti vaan ihmisen tekemälle konkreettiselle työlle ja kekseliäisyydelle on edelleen tarvetta ja tilausta (Graham & Thrift 2007, 4). Korjaaminen on myös tunnistettu ihmislajille tyypilliseksi toiminnaksi; se on laajasti tarkasteltuna ehkä eräs vanhimmista vakiintuneista toimintatavoistamme (Spelman 2002). Korjaaminen liittääkin meidät konkreettisella tavalla sukupolvien ketjuun.

Korjaamisen äärellä koettu merkityksellisyyden tunne voi siis juontua hyvin kaukaa. Olemassa oleva rakennuskanta juurruttaa ihmiset tiettyyn paikkaan ja paikan ajalliseen jatkumoon. Liian nopeasti muuttuva rakennettu ympäristö hävittää ihmisille

merkityksellisiä paikkoja ja näkymiä aiheuttaen juurettomuuden tunnetta. Rakennetun ympäristön kiivastahtisessa muutoksessa korjaaminen ja ylläpito voidaan nähdä elvyttävinä toimintoina niiden edustaessa pysyvyyttä ja pienipiirteisempää muutosta. Korjaaminen nostaakin esiin vastuullisuuden, huolenpidon ja kestävyiden teemoja. (Leifeste & Stiefel 2018.)

Sosiologi Richard Sennett (2009, 199) on todennut, että ”usein vasta korjaamalla asioita ymmärrämme kuinka ne toimivat.” Niinpä käsillä tekeminen ja korjaaminen voivat lisätä myös ymmärrystä matkakohteesta ja sitoutumista siihen. Ei tietenkään ole itsestään selvää, että matkailija kokee tällaisen sitoutumisen tärkeäksi, mutta kestävän matkailun käsite ja ajatus siitä, mihin suuntaan matkailua tulisi jatkossa kehittää, kannustavat siihen, että yhä useampi matkailija haluaisi tulevaisuudessa jättää jälkensä matkakohteeseen myös myönteisessä mielessä. Tällainen vastavuoroisuus puolestaan tuottaa omistautumista ja syventää matkakokemusta. Korjaaminen totuttuja käsityksiä haastavana, eri aikatasoja yhteen nivovana toimintana ja konkreettisena käsillä tekemisenä voikin tuoda vapaa-aikaan moniulotteista merkityksellisyyttä.

Rakennusten korjaaminen vapaaehtoistyönä ja vakavana vapaa-aikana

Rakennussuojelua ja rakennusten korjaamista jarruttavat syvään juurtuneet käsitykset siitä, ettei rikkinäisestä ja vaurioituneesta saa korjaamallaakaan uuden veroista. Rikkinäisyys saatetaan kokea ehjyyden vastakohtana ja kokonaisvaltaisena epäjärjestyksen tilana, uhkana siisteydelle ja järjestelmällisyydelle. (Martinez 2019.) Haasteista huolimatta monilla tieteenaloilla on viime aikoina kiinnostuttu tarkastelemaan korjaamisen ja ylläpidon kysymyksiä. Taustalla on ajatus siitä, että maailmamme monine ihmisen synnyttämine järjestelmineen on haavoittuva ja vaarassa tuhoutua. Ilmastonmuutos ja pandemiat heikentävät luottamustamme siihen, että asiat vain jotenkin lutviutuvat. Niinpä eri alojen, kuten kaupunkimaantieteen,

sosiologian sekä muotoilu- ja mediatutkimuksen tutkijat ovat haastaneet meitä tarkastelemaan korjaamista uuden luomisen sijaan.

Informaatiotutkija Steven Jacksonin (2014, 234) mukaan tällainen ajattelu auttaa meitä ymmärtämään olemassa olevien rakenteiden ja järjestelmien arvon ja saa meidät toimimaan kestävämmiin. Jackson (2014, 223) muistuttaa myös, että korjaaminen on liikkumista erilaisilla aikatasoilla menneisyyden, nykyisyyden ja tulevaisuuden välillä. Korjatessamme olemme aina tekemisissä historian kanssa, vaikka nykyhetkessä tapahtuvan toiminnan tavoitteena on siirtää olemassa olevaa tulevaan ja synnyttää samalla uutta. Jokainen korjausvaihe onkin mahdollisuus oppia aiemmin tehdyistä virheistä ja tehdä tällä kertaa hieman paremmin. Tai kuten maantieteilijät Stephen Graham ja Nigel Thrift (2007, 5–6) toteavat, rikkinäisyys tarjoaa yksilöille ja yhteiskunnalle mahdollisuuden oppia, sopeutua, improvisoida ja jopa keksiä aivan uudenlaisia ratkaisuja.

Muotoilun tutkija Marium Durrani (2019) on tarjonnut yhteisöllisiä vaatteiden paikkaamistyöpajoja yhtenä mahdollisena vasta-reaktiona pikamuodille ja kertakäyttökulttuurille. Johannes Turunen (2017) on käyttänyt kulttuuriympäristöleirien käsitettä pro gradu -tutkielmassaan, jossa hän viittaa sillä Pirkanmaan maakuntamuseon samannimisiin leireihin. Turusen mukaan leireille tehtävä vapaaehtoistyö jatkaa suomalaisen talkootyön perinnettä, mutta kulttuuriympäristöleirejä voidaan tarkastella myös historian ja arkeologian harrastamisen muotona tai, kuten tässä luvussa esitetään, eräänlaisena protestina kertakäyttöisten rakennusten purkamiselle ja nykyrakentamisen kehnolle laadulle.

Ruotsissa, missä vastaavilla leireillä on vakiintuneempi asema ja pidemmät perinteet kuin Suomessa, niihin viitataan käsitteellä *byggnadsvårdsläger*. Sana *byggnadsvård* käännetään suomeksi rakennussuojeluksi, mutta kielten välillä on tämän käsitteen osalta ratkaisevia eroja. Suomen kielessä rakennussuojelulla viitataan, kuten aiemmin luvussa on jo todettu, useimmiten viralliseen, esimerkiksi asemakaavoituksen yhteydessä tehtävään suojeluun, kun taas ruotsissa käsite sisältää olemassa olevien rakennusten hoidon, kunnostuksen ja ylläpidon sekä käytännön että teoreettisen työn

muodossa. Niinpä *byggnadsvård* on käsitteenä monipuolisempi ja sisältää myös kansalaisten rakennusperinnön parissa tekemän työn. Englanniksi leireistä on käytetty käsitettä *restoration camp*, mikä viittaa itse konkreettiseen tekemiseen eikä niinkään tekemisen kohteeseen, kuten suomen- ja ruotsinkielisissä käsitteissä.

Turusen (2017) tapaustutkimukset käsitelivät talkootyötä pirkanmaalaisissa kulttuuriympäristöissä ”Adoptoi Monumentti”-kohteissa ja maakuntamuseon kulttuuriympäristöleireillä. Hän tunnistaa vapaaehtoistoimijoiden leireille osallistumisen motiivit monipuolisiksi ja moniulotteisiksi ja toteaa vapaaehtoistyön edellyttävän ennakkoluulottomuutta uusia asioita kohtaan (Turunen 2017, 5). Vapaaehtoistyötä voidaankin tarkastella myös *vakavan vapaa-ajan* käsitteen kautta. Siinä on tyypillistä, että vapaa-ajan tekeminen muodostuu niin merkitykselliseksi ja kunnianhimoiseksi, että siitä tulee eräänlainen vapaa-ajan ”ura”, jonka aikana kehitytään ja kerrytetään uusia taitoja. (Räikkönen & Suni 2020, 156.)

Useimmiten kulttuuriympäristöleirejä järjestetään maaseutumaisissa ympäristöissä. Niinpä niitä on mahdollista tarkastella myös maaseutumatkailun viitekehyksessä. Maaseutumatkailu kytkeytyy maaseudun elinkeinoihin ja elämäntapoihin ja sitä pidetään eräänä mahdollisuutena tuoda maaseudulle elinvoimaa ja työpaikkoja.

Maaseutumatkailu on matkailua, joka hyödyntää maaseudun tarjoamia luontaisia elämyksiä ja maatilojen voimavaroja. Maaseutumatkailun muotoja voivat olla esimerkiksi maatala-, eko- tai kulttuurimatkailu, joihin on mahdollista liittää erilaista leiri- ja talkootoimintaa.

Soile Veijolan ja Janne Säynäjäkankaan toimittama *Matkasana-kirja hiljaisuuteen* (2018) tarkastelee hiljaisuuden roolia matkailussa tyhjenevällä maaseudulla. Teoksen taustalla on muun muassa pienessä lappilaisessa maaseutukylässä, sen yhteisötalossa ja lähiympäristössä järjestetty kokeileva ”hiljaisuusleiri”. Läsnäolon kokemus ja yhteys ympäristöön eivät vaadi aina puhumattomuutta, vaan myös yhdessä tekeminen rakentaa hiljaisuuden kokemuksia (ks. myös Veijola ym. 2019). Hiljaisuusleirillä vieraat muun muassa siivosivat kylmilleen jääneen omakotitalon hylätyn pihasaunan.

Kulttuuriympäristöleireillä hiljaisuus jää yhteisöllisyyden ja työkalujen paukkeen rinnalla toissijaiseksi, mutta keskittymistä vaativa, hidas ja käsityövaltainen työskentely koetaan usein meditatiiviseksi. Näin kävi myös saunaa siivotessa, ja yhdessä oleminen ja tekeminen sekä talkoolaisuus rakennusperinnön parissa muokkasivat *Matkasanakirja hiljaisuuteen* -kokoelmaa, jossa esiintyy muitakin maa-seudulta tuttuja rakennustyypppejä, kuten mummola, kesämökki ja kylätalo. Kylätalot esitellään siinä arvokkaana rakennusperintönä, joiden säilyttämisessä vapaaehtoistoimijoilla on merkittävä rooli, ja vapaaehtoistyö nähdään keinona korjaustaitojen säilyttämiselle ja välittämiseksi eteenpäin (Veijola 2018, 64–65). Kulttuuriympäristöleirejä järjestetään usein kylätaloissa tai niitä vastaavissa yhteisöllisissä ympäristöissä, jolloin ympäristöjen korjaamiseen ja ylläpitoon kohdistuva vapaaehtoistyö kohdistuu myös koko yhteisöön ja sen toimintamahdollisuuksiin.

Myös kansainvälisissä tutkimuksissa on tarkasteltu materiaallisen kulttuuriperinnön konservointia vapaaehtoistyön viitekehäksessä. Romanianlaiset puurakentamisen tutkijat Maria Cristina Timar, Emanuela Beldean ja Anca-Maria Varodi (2015) esittelevät tutkimuksessaan paikallisen yliopiston ja museon yhteistyönä järjestämän leirin, jonka aikana kunnostettiin kolme puista museoesineitä. Tutkijoiden mukaan kulttuuriperinnön vaaliminen on ihmiskunnan moraalinen velvollisuus, jota ei kuitenkaan tulisi syyttää vain museoiden ja kulttuuritoimijoiden harteille. Heidän mukaansa vapaaehtoistyöllä on osansa tässä vastuun jaossa. Myös koulutusorganisaatioiden, kuten yliopistojen, tulisi kouluttaa paitsi asiantuntijoita kulttuuriperintötyöhön myös ottaa aktiivinen rooli kulttuuriperinnön säilyttämisessä. Kirjoittajien mukaan leiriläisten työ kulttuuriperinnön hyväksi oli arvokasta. Lisäksi yhdessä oppiminen ja yhteisen päämäärän tavoittelu ja saavuttaminen tekevät vapaaehtoistyöstä leirillä merkityksellistä. (Timar, Beldean & Varodi 2015.)

Kulttuuriympäristöleirit voi rinnastaa myös harrastematkailuun, jossa matkailijoiden kokemukset rakentuvat mielekkään vapaaajan harrastuksen varaan. Harrastematkailulla viitataan pieniin ja

erikoistuneisiin matkailumuotoihin, joita motivoivat matkailijan harrastukset tai mielenkiinnonkohteet. Harrastematkoja on pidetty eräänlaisena vaihtoehtona massaturismin yleispätevyydelle. (Räikkönen & Suni 2020, 149.)

Edellisessä alaluvussa todettiin matkailun ja nähtävyyksien jakavan pitkän yhteisen historian. Myös matkailu ja erilaiset vapaaehtoistyön muodot ovat pitkään liittyneet toisiinsa. Poliitiikan tutkija Wanda Vrasti (2010; ks. myös Viljanen 2009) on tutkinut kenttä-tutkimuksilla *vapaaehtoisturismin etiikkaa* ja sitä, millaisia eettisiä kysymyksiä uudentyypisen vapaaehtoisturismin vuorovaikutussuhteisiin liittyy. Vrasti (2010, 2) näkee erityisesti kansainvälisessä vapaaehtoismatkailussa moraalisesti arveluttavia piirteitä, sillä matkojen välittäjäorganisaatiot saattavat ensisijaistaa oman taloudellisen voittonsa vapaaehtoistyön varsinaisen tarkoituksen edelle.

Matkailulehti *Mondon* julkaisemassa *Vastuullisen matkailijan käsikirjassa* (Kalmari & Ketola 2009) vastuullinen matkailu rinnastetaan pääasiassa ekologisuuteen ja matkakohteessa tehtäviin eettisiin valintoihin. Kirjan loppupuolella käsitellään myös vapaaehtoistyötä matkakohteessa. Vapaaehtoisturismi eroaa vapaaehtoistyöstä siinä, että se edellyttää matkustamista. Eräänä vapaaehtoisturismin riskinä tunnustetaan, että vapaaehtoistyötä tekevät turistit saattavat viedä työpaikkoja paikallisilta. Sen eduiksi puolestaan todetaan, että matkailija tutustuu ja todennäköisesti myös sitoutuu paikalliseen kulttuuriin työtä tehdessään paremmin ja monisyisemmin kuin bussin ikkunasta tarkkaillaessaan. Matkailijalle tarjoutuu mahdollisuuksia oppia sekä kohteestaan että esimerkiksi perinteisistä käsityötekniikoista tai perinnerakentamisesta. Itsensä kehittämisen lisäksi leiriläisten vapaaehtoistyö hyödyttää myös matkakohdetta ja paikallista yhteisöä. (Kalmari & Ketola 2009, 164.)

Eräs mahdollinen näkökulma kulttuuriympäristöleireihin on *edutainment*; se yhdistää sanat *education* eli opetus ja *entertainment* eli viihde tai ajanviete. Käsite liitetään erityisesti teemapuistojen, kiertokävelyiden ja museoiden kasvavaan pyrkimykseen olla yhtä aikaa sekä opettavaisia että hauskoja (Lou 2021, 170).

Rakennusperinnön ja matkailun kiinteää yhteyttä kuvaa, kuinka kulttuuriympäristöjä *edutainmentin* hengessä matkailullistetaan ja toisaalta matkailun ja viihtymisen ympäristöjä tarinallistetaan kulttuurikohteiden kaltaisiksi (Lou 2020, 171). *Edutainmentia* on tarkasteltu mahdollisuutena säilyttää erityisesti aineetonta kulttuuriperintöä. Huvin kautta oppimisen ja samanaikaisen kulttuuriperinnön säilyttämisen näkökulmasta voikin tarkastella myös kulttuuriympäristöleirejä, joilla vaalitaan ensi sijassa aineellista kulttuuriperintöä, mutta rakennusperinteen ja korjaustaitojen ylläpitämisen kautta myös kulttuuriperinnön aineettomia ulottuvuuksia.

Kaiken kaikkiaan kulttuuriympäristöleirit ja osallistujien niihin liittämät odotukset ja oivallukset kytkeytyvät moniin erilaisiin matkailun teemoihin. Matkustamiseen tarvitaan kohde, johon siirrytään joko konkreettisesti tai virtuaalisesti. Kulttuuriympäristöleireillä kohdetta ei vain katsota, vaan siihen myös kohdistetaan aktiivisia toimenpiteitä. Matkailun historiasta löytyy lukuisia esimerkkejä, joissa matka ja kohteet ovat toimineet matkailijan henkilökohtaisen kasvun mahdollistajina, eräänlaisina opettajina. Niin myös kulttuuriympäristöleireillä rakennuksia korjatessa itse rakennus ja sen aiemmat korjausvaiheet toimivat opettajina ja mahdollisuuksina uuden oppimiseen.

Kulttuuriympäristöleireillä matkailija saa vastapainoa arkeen ja tilaisuuden itsensä kehittämiseen. Samalla hänelle tarjoutuu mahdollisuus tehdä itse työtä matkakohteen hyväksi. Kulttuuriympäristöleirit voisivat toimia esikuvana matkailun kehittämislle vastuullisempaan ja kestävämpään suuntaan. Matkailu, jonka lähtökohdانا on korjaaminen tai huolenpito, kuormittaa matkakohtetta ja sen yhteisöä vähemmän kuin tavanomainen matkailu, jossa matkailija jättää jälkensä paikkaan pääosin kohteiden ja luonnonvarojen kulumisena sekä mahdollisesti roskien ja rikkoutuneiden esineiden muodossa.

Kulttuuriympäristöleirit kokemuksellisenä oppimisympäristönä

Vaikka korjaamisen merkityksellisyys ja matkailijoiden potentiaallinen kiinnostus harraste- ja vapaaehtoisturismia kohtaan on todettu jo aiemmissa tutkimuksissa, on kiinnostavaa pohtia, miksi matkailija valitsisi rannalla loikoilun tai nähtävyyksien metsästämisen sijaan lomakohteeseen esimerkiksi puukorjausleirin Latviassa tai savirappausleirin Forssassa. Voisivatko leirit valtavirtaistua, tai voisiko tavanomainen matkailu hyödyntää niiden käytäntöjä tulevaisuudessa? Voiko kulttuuriympäristöleiri tarjota syvällisemmän ja monipuolisemman kokemuksen kuin tavanomainen turistimatka tarjoamalla mahdollisuuden luoda erityinen suhde matkakohteeseen ja sen historiaan?

Haluan luvussani tutkia niitä motiiveja, joiden perusteella leiriläiset päättävät osallistua korjausleireille. Samalla haluan selvittää leirien ja korjaamisen matkailullista potentiaalia. Aihevalinnan taustana ovat omat kokemukseni ja havaintoni korjauskursseilta ja -leireiltä sekä aiempi tutkimukseni rakennusperinnön merkityksistä. Omakohtaisen tarkastelun lisäksi haluan kuitenkin laajentaa näkökulmaani, ja siksi pidän tärkeänä kuulla myös muita leireille osallistuneita sekä niitä järjestäneitä ja tarkastella vapaamuotoisten keskustelujen avulla leiriläisten syitä osallistua leireille sekä heidän kokemuksiaan korjaamisen ja perinteisten käsityötekniikoiden merkityksellisyydestä.

Leireistä, joiden osallistujien kokemuksista luvussani ammennan, ensimmäinen on kesällä 2021 arkkitehti Mimmi Koposen aloitteesta järjestetty savirappausleiri Forssassa. Siellä kunnostettiin jo tuhoutuneesta kartanomiljööstä jäljelle jääneen talousrakennuksen sisätiloja ja harjoiteltiin samalla perinteistä savirappaus tekniikkaa. Forssan leiri järjestettiin tuolloin ensimmäistä kertaa hyvin itseohjautuvasti ja ilman valmista toiminta-alustaa. Leiriläiset olivat pääosin entuudestaan tuttuja, entisiä tai nykyisiä Tampereen yliopiston arkkitehtiopiskelijoita. Keskustelin heidän kanssaan rennosti ja vapaamuotoisesti työskentelyn lomassa. Tärkein

kysymykseni oli se, miksi haastateltava oli osallistunut leirille. En nauhoittanut keskusteluja vaan kirjasin niiden keskeisimmät huomiot kenttäpäiväkirjaani.

Toinen tarkastelemani leiri, Aizputen leiri Latviassa, järjestettiin kesällä 2021 jo seitsemännen kerran. Leirin taustalla on paikallinen residenssi- ja työpajatoimintaa järjestävä taiteilijaosuuskunta SERDE, joka toimii vanhassa puutalopihapiirissä. Leirien aikana kunnostetaan pihapiirin rakennuksia Riiassa toimivien ammattilaisten opastuksella. Haastattelin kesällä 2021 latvialaista Ance Ausmanea Teamsin välityksellä leirin aikana. Hän on ollut mukana järjestämässä kyseisiä puukorjausleirejä (*wood conservation camp*) Aizputessa useiden vuosien ajan. Osallistuin itsekin tällaiselle puukorjausleirille vuonna 2017, sillä halusin kartuttaa osaamistani käytännön restaurointityöstä. Toivoin saavani keskusteluun mukaan myös leirin osallistujia, mutta halukkaita englanninkieliseen haastatteluun ei löytynyt. Ausmanella oli kuitenkin näkemyksiä kurssilaisten osallistumisen syistä ja motiiveista, sillä kurssin hakemukseen liitetään lyhyt motivaatiokirje. Hän kuvasi kurssilaisten motiiveja näiden motivaatiokirjeiden ja kurssilaisten kanssa käymiensä keskustelujen perusteella. En nauhoittanut tätäkään keskustelua vaan kirjasin keskeisimpiä havaintoja kenttäpäiväkirjaani puhelunne aikana.

Näiden kahden vapaa-ajan leirin lisäksi hyödynnän luvussani myös kolmatta leiriä, jossa tein havaintoja leirimuotoisesta arkkitehtuurin historian opetuksesta korkeakoulukontekstissa. Kyseessä on vuoden 2021 Tampereen yliopiston arkkitehtiopiskelijoille suunnattu *mittausleiritoteutus* Amurin työläismuseokorttelissa, Tampereella.

Tarkastelemieni aineistojen tuotantoehdot eivät ole samat. Forsassa haastattelin leiriläisiä paikan päällä kasvatusten, kun taas Aizputen leirin osalta haastattelin etäyhteydellä leirin järjestäjää, jolla oli käytössään leiriläisten motivaatiokirjeet ja monivuotinen kokemus leirien järjestämisestä. Yliopistokontekstiin puolestaan kurkistetaan oman työni ja opiskelijoiden harjoitustöissä esiin tuomien näkemysten kautta. Erilaisten leirikokemusten ja -havaintojen

perusteella pyrin kuitenkin esittelemään, millaista merkityssisältöä rakennusperintö ja sen hoitaminen voivat mielestäni tuottaa myös vapaa-ajan ja matkailun kontekstiin.

Vaikka esiteltyjä leirejä ei toteutettu nimellä kulttuuriympäristöleiri, ne sopivat tässä luvussa käytettyyn määritelmään kulttuuriympäristöleiristä. Molempien vapaa-ajan leirien tarkoituksena oli opetella perinteisiä, käsityömäisiä tekniikoita ja samalla korjata kohteena olevaa rakennusta. Forssan leiri keskittyi savirappaustekniikan opetteluun. Tekniikka on kohtuullisen helppo oppia ja osallistujille annettiin vapauksia jättää pintatekstuuriin oma käden jälkensä. Latvian leirillä tehtiin muun muassa ikkunoiden puukorjauksia sekä hirsiristikkorakenteisen seinän oikaisua ja vahvistamista. Nämä työtavat ovat teknisesti melko vaativia, eikä taiteellisia vapauksia juurikaan voi ottaa. Käytettävien tekniikoiden vaativuus on tärkeää pohdittaessa niiden soveltuvuutta laajemman yleisön matkailuaktiviteeteiksi. Juuri tästä syystä Latvian leirin hakemuslomakkeella tiedusteltiin hakijoiden aiempaa kokemusta restaurointityöstä. Mittausleirillä puolestaan harjoiteltiin mittatarkkaa mittauspiirustusta lyijykynällä ja tussilla jostain kohderakennuksesta.

Arkkitehdit hakivat Forssassa vastapainoa arkiselle tietotyölle

Forssan leiriläiset olivat pitkälti arkkitehteja ja arkkitehtiopiskelijoita, ja eräs osallistujista totesi jatkuvan oppimisen olevan ammattikunnalle luonteenomaista, eräänlainen elämäntapa. Osallistujia motivoi ajatus vanhan talon hankkimisesta ja halu kerryttää taitoja sen korjaamista varten. Esiin tuli myös vastakkainen ajatus siitä, että nuorta sukupolvea saattaa kiinnostaa korjausleireissä nimenomaan se, että niillä pääsee tekemään erilaisia mielenkiintoisia asioita ilman omistamisen taakkaa. Leiri nähtiin myös eräänlaisena vapaaehtoistyönä, jossa vapaa-ajalla tehty työ saa erityistä merkityksellisyyttä. Myös leirin yhteisöllisyys ja mahdollisuus oppia yhdessä tehden ja keskustellen osoittautui tärkeäksi ja merkitykselliseksi osaksi leirin antia.

Forssan leiriläiset pitivät rakennusperinnön säilyttämistä tärkeänä motiivina leirille osallistumiselle, mutta vielä enemmän

korostuivat rakennusperinteen ja vanhojen työtapojen elvyttäminen ja siirtäminen eteenpäin. Juuri kädentaitojen avulla osallistujat kokivat voivansa syventää suhdettaan sekä edeltäneisiin sukupolviin että rakennusten materiaaliin ulottuvuuksiin. Savirappausleirille oli hankittu Virosta valmiiksi käsiteltyä savea ja olkimattoa helpottamaan työssä alkuun pääsemistä. Syvennyttyään tekniikkaan moni kyseenalaisti tällaiset ”oikoreitit” ja kertoi haluavansa oppia lisää ja käsittelemään materiaaleja alusta asti itse.

Käsillä tekeminen näyttäytyi myös oman palkkatyön vastapainona, ja leiriläiset kiittelivät savirappauksen melko helposti omaksuttavana tekniikkana mahdollistavan rentoutumisen ja nautiskelun. Leiriläisiä oli myös nimenomaan kannustettu luovuuteen ja oman kädenjäljen esittämiseen. Pääosin tietotyötä tekeville arkkitehdeille ja arkkitehtiopiskelijoille käsityömäiset tekniikat näyttäytyivät mahdollisuutena kehittää omaa osaamisrepertuaaria ja käsitystä siitä, että pystyy omin käsin synnyttämään jotain konkreettista ja pysyvää. Eräs leiriläisistä pohti myös, hoivaako hän leirillä huonoa omaatuntoaan siitä, että tekee arkityötään lähinnä rakennusliikkeille suunniteltavien kustannustehokkaiden kohteiden parissa.

Aizputessa perinteiset tekniikat liitettiin terveellisyteen

Myös Latviassa yhteisöllisyyttä pidettiin tärkeänä osana leiriä. Monet leiriläisistä palaavatkin leirille vuodesta toiseen. Leirin osallistujien joukko oli varsin moninainen taiteilijoista paikallisiin kodinkorjaajiin. Osa leiriläisistä oli hakemassa oppia oman vanhan talonsa korjaamiseen, toisille taas tärkeintä oli paikallisen taiteilijayhteisön tukeminen ja kolmansille itse leiri ja sen yhteisöllisyys. Haastatteleman leirin järjestäjä kertoi kiinnostuksen vanhoihin taloihin ja niiden hankkimiseen ja korjaamiseen olevan kasvussa Latviassa. Vanhoista rakennuksista ja rakennusperinteen elvyttämisestä etsitään hänen mukaansa ratkaisuja ennen kaikkea terveellisempään asumiseen ja muovittomiin rakenteisiin. Leiriläiset liittivät perinteiset rakennustekniikat ja vanhojen rakennusten vaalimisen myös kestävään kehitykseen ja ekologisuuteen.

Leirin järjestäjä kuvasi myös, kuinka leiriläiset kiintyvät korjaamaansa rakennukseen tai rakennusosaan jo yhden viikon mittaisen leirin aikana. He oppivat leirin aikana näkemään arvoa vanhassa materiaalissa ja rakentamisen tavassa, mutta myös ajan myötä kertyneessä patinassa. Niinpä leiriläiset oppivat välttämään *ylikorjaamista* ja haluavat jättää yhä enemmän vanhaa materiaalia paikoilleen.

Rakennusperinne ymmärrettiin leireillä kohderakennusta laajemmin Yhdessä tekeminen ja yhteiseen päämäärään pyrkiminen olivat keskeisessä roolissa, kun osallistujat kuvasivat leirillä viihtymistään tai sinne hakeutumisen motiiveja. Vertaisoppiminen muodostuikin leireillä tärkeäksi: yhteisen projektin äärellä eri-ikäisistä ja erilaisella osaamisella ja kokemuksella varustetuista leiriläisistä tulee yhteistyökumppaneita, jotka voivat jakaa tietoa ja oivalluksia keskenään. Myös rakennusperinteen ekologisuus ja terveellisyys motivoivat leiriläisiä.

Hieman yllättäen leiriläiset eivät maininneet kohderakennusta tai sen korjaamista keskeisenä motiivina leirille hakeutumiseen, vaan tärkeämpää oli yleinen kiinnostus esimerkiksi perinnerakentamiseen. Forssassa työn alla oli kartanon talousrakennus ja Aizputessa paikallisesti melko tavanomainen puinen asuinrakennus. Voikin pohtia, olisivatko vastaukset näiltä osin olleet hyvin erilaisia, jos työn alla olisi ollut esimerkiksi kirkko, kartano tai jokin muu selkeämmin arvokohteeksi mielletävä rakennus.

Suhde rakennuksiin kuitenkin syveni leirin edetessä, eli niin korjaaminen itsessään kuin rakennukseen investoitu aika ja vaivannäkö tekivät siitä ennen pitkää merkityksellisen korjaajilleen. Niinpä hyvin monenlaiset rakennukset voivat soveltua korjausleirien kohteiksi. Korjausleiri ja sen aikana saavutetut tulokset voivat olla merkityksellisiä myös lähiseudun asukkaille, jotka voivat seurata ympäristönsä ehostumista ohi kulkiessaan tai esimerkiksi paikallisissa medioissa. He saattavatkin havahtua oman arkiympäristönsä merkityksellisyyteen, kun ulkopuoliset kohdistavat huomionsa ja vaivannäkönsä heille tuttuun ympäristöön. Sennettin (2009, 8) mukaan voimme uudistaa ajatteluamme ja toimintatapojamme

pohtimalla, mitä konkreettisten asioiden korjaaminen omin käsin kertoo ja paljastaa meistä. Korjaamisen ja käsillä tekemisen kyy merkityksellistää kohteitaan onkin osoitus tällaisesta ajattelun vahvistumisesta.

Leirit osana korkeakouluopetusta

Tampereen yliopiston arkkitehtuurin opintoihin kuuluvaan arkkitehtuurin historian kurssiin sisältyy pakollisena osana mittausleiri. Mittausleiri poikkeaa kulttuuriympäristöleireistä erityisesti sen vuoksi, että se on pakollinen osa korkeakouluopetusta, ei siis matkailua tai vapaaehtoistoimintaa. Mittausleiri vertautuukin siksi kulttuuriympäristöleireihin pikemmin sisältönsä kuin kohde-ryhmänsä puolesta. Kurssin osana järjestettävä viikon mittainen leiri toteutetaan vuosittain jossakin rakennusperinnöltään kiinnostavassa kohteessa, kuten Vanhassa Raumassa tai Tampereella Amurin työläismuseokorttelissa. Sen tarkoituksena on perehdyttää opiskelijat suomalaisen rakennusperintöön ja perinteisiin rakennustekniikoihin.

Kurssilla opeteltavat työtavat ja -tekniikat poikkeavat merkittävästi muista arkkitehtuurin opinnoista. Kurssin tärkein harjoitustyö on mittauspiirustus, mittatarkka lyijykynällä ja tussilla toteutettava dokumentaarinen piirros jostain kohderakennuksesta. Piirros voi olla esimerkiksi julkisivuprojektio, pohjapiirros tai leikkaus. Työlään piirustustekniikan lisäksi on tärkeää tutustua rakennuksen mittasuhteisiin, rakenteisiin ja yksityiskohtiin. Harjoitustyö antaa aikaa ja mahdollisuuden uppoutua kerralla vain yhteen rakennukseen sekä hitaaseen, käsityövaltaiseen dokumentointitekniikkaan.

Samalla kurssilla tehdään myös toinen harjoitustyö, joka vaihtelee leirin kohteen mukaan. Vuosina 2020 ja 2021 mittausleiri on järjestetty Amurin työläismuseokorttelissa Tampereella ja tässä toisessa harjoitustyössä on pohdittu museokorttelin toiminnan kehittämistä. Harjoitustöistä selviää, että nykyopiskelijoiden silmissä Amurin työläismuseokorttelin vanhahtava museototeutus kaipaa päivitystä. Monet opiskelijaryhmät esittivätkin museon elävöittämistä tavalla tai toisella. Opiskelijat ehdottivat muun muassa

erilaisten korjausleirien, -kurssien tai -larpkien järjestämistä korttelissa. He kyseenalaistivat toimintamallin, jossa museoalueen kunnostustöitä tehdään vain talvikaudella museon ollessa kiinni.

Opiskelijoiden mielestä juuri korjaaminen voisi tarjota paitsi mielenkiintoista tekemistä myös katsottavaa museokävijöille. Osa vierailijoista voisi siis osallistua leireille ja oppia perinteisistä rakennus- ja korjaustekniikoista ja toiset taas voisivat seurata leiriläisten työtä eräänlaisina työnäytöksinä. Arkkitehtiopiskelijoiden harjoitustöiden perusteella nuoret aikuiset kokevat käsillä tekemisen ja korjaamisen mielenkiintoisena ulottuvuutena tarkastella rakennusperintöä. Amurissa rakennusperinnön ei haluttu jäävän taka-alalle, ikään kuin lavasteiksi, vaan rakennuksille haluttiin antaa aktiivinen rooli museokokemuksen elävöittäjinä. Opiskelijoiden esiintuoma ajatus korjaamisesta sekä mielenkiintoisena ajanvietteenä että mielenkiintoisena tarkastelun kohteena haastaa pohtimaan, voisiko korjaamisesta ja ylläpidosta tehdä yhä merkittävämmän osan kulttuuriympäristökohteiden pedagogista tarjontaa.

Kotiinviemisiä

Kulttuuriympäristöleireissä on havaintojeni perusteella piirteitä sekä hitaasta että aktiivisesta matkailusta. Yhtäältä maisemat ja ympäristö pysyvät samankaltaisina ja hitaat, käsityömäiset tekniikat voivat olla jopa meditatiivisia. Toisaalta osallistujat muokkaavat leireillä itse omaa kokemustaan, ja toimivat aktiivisesti passiivisen tarkkailun sijaan. Uusien työtapojen oppiminen tuottaa onnistumisen kokemuksia ja vahvistaa osallistujan kokemusta omista taidoista ja pystyvyydestä. Korjaaminen rinnastuu erilaisiin retriitteihin tarjotessaan rauhaa ja mahdollisuuden keskittyä hitaaseen ja käsityömäiseen työhön. Se voi olla myös fyysisesti haastavaa ja saattaa siten rinnastua erilaisiin extreme-lajeihin tai muihin matkoilta haettavaan äärikokemuksiin. Tekniikasta ja toteutustavasta riippuen korjaaminen voikin vastata hyvin monenlaisiin matkailullisiin tarpeisiin.

Havainnoistani nousee esiin myös mahdollisuus tarkastella leirijä vastuullisuuden näkökulmasta. Leiriläiset kuvasivat kokemukseensa siitä, miten yksittäisen kohteen korjaamisen kautta heidän

arvostuksensa rakennusperinnettä ja perinteisiä työtapoja kohtaan vahvistui. Kokemus voi siis havahduttaa matkailijan tarkastelemaan korjaamista ja rakennusperinnettä aiempaa laajemmin ja kokonaisvaltaisemmin. Leirillä vahvistunut käsitys rakennusperinnön merkityksestä tai rakennusten korjattavuudesta saattaa vaikuttaa yksilön kestäviin ja vastuullisiin valintoihin leirin jälkeinkin. Niinpä tehdessään korjaamista ja rakennusten ylläpidon tapoja näkyviksi kulttuuriympäristöleirit saattavat vaikuttaa asenteisiimme ja valintoihimme myös matkailun ulkopuolella.

Leireillä toteutui myös matkailulle tyypillinen tavoite vastapainon löytämisestä arkselle toiminnalle ja toimintaympäristölle. Leirit tarjoavat leiriläisille yhteisöllisyyttä, mahdollisuuden oppia uusia tekniikoita ja työtapoja sekä merkityksellisyyden tunteen, jota vapaaehtoistyö ja talkooperinne synnyttävät. Jo pieni otos keskusteluja osoitti, että leiriläisten motiivit osallistumiselle vaihtelevat: joillekin



Kuva 16. Kirjoittaja korjausleirillä Aizputessa Latviassa kesällä 2017. Kuva: Riikka Huuskonen.

tärkeintä voi olla kulttuuriperinnön säilyttäminen, toisille paikallisen yhteisön eteen toimiminen ja kolmansille esimerkiksi perinteisten käsityötekniikoiden oppiminen ja välittäminen eteenpäin.

Kulttuuriympäristöleirit matkailusuunnittelun näkökulmasta

Kulttuuriympäristöleirien matkailullista potentiaalia pohtiessa voidaan tarkastella olemassa olevien leirien osallistujia, heidän ammatillisia taustojaan sekä muuta perehtyneisyyttään rakennusperintöön ja käsillä tekemiseen. Nyt esitellyissä esimerkeissä leiriläiset olivat leirille osallistumaan velvoitettuja korkeakouluopiskelijoita, ammatillista osaamistaan syventäviä arkkitehtuurin opiskelijoita ja alalla jo työskenteleviä sekä Aizputen tapauksessa moninainen joukko taitteen tekijöistä kodinkorjaajiin. Kaikilla osallistujilla voi siis katsoa olleen jonkinlaista tieto- tai taitopohjaa korjaamiseen, rakennusperintöön tai käsillä tekemiseen. Voidaankin olettaa, että tällainen tietopohja olisi kenties tyypillinen myös laajemmalle otannalle vapaa-ajallaan kulttuuriympäristöleireille osallistuvia. Kullakin leirillä harjoitettavista työtavoista riippuen osallistujien lähtötaso on tarpeellista selvittää jo leirille hakeutumisen yhteydessä tai viimeistään leirin aluksi erilaisiin työtehtäviin jakauduttaessa, jottei synny vaaratilanteita osanottajille, ulkopuolisille tai korjattaville rakennuksille.

Muutoinkin turvallisuusasioista huolehtiminen sekä vakuutus-ten ja oikeanlaisten, turvallisten työvälineiden ja suojarusteiden hankkiminen on tärkeä osa leirien järjestämistä. Mitä moninaisempi joukko leireille osallistuu, sitä enemmän on kiinnitettävä huomiota työskentelyn turvallisuuteen. Vaaraa aiheuttavien työkalujen käyttö on minimoitava, niiden käyttöön on opastettava huolella ja käyttöä on valvottava. Tarpeellisia suojarusteita on oltava tarjolla riittävä määrä ja niiden käyttöä on valvottava. Lisäksi on huomioitava mahdollisesti putoavista esineistä aiheutuvat vaarat, korkealla työskennellessä putoamisvaara ja matalissa tiloissa työskennellessä siitä mahdollisesti aiheutuvat vaarat. Etenkin kellareissa

tai ullakoilla voi olla eläinten jätöksiä tai muita taudinaiheuttajia, joilta on suojauduttava. Myös likaantumiselta suojaavat varusteet kannattaa joko tarjota järjestäjän puolesta tai muistuttaa niiden mukaan ottamisesta.

Kohderyhmän ja turvallisuuden lisäksi on pohdittava myös monia muita käytännön asioita sekä leirin elämyksellisyyttä työskentelyajan ulkopuolella. Miten leiriläiset ruokailevat, majoittuvat ja peseytyvät leirin aikana? Fyysisen työskentelyn vastapainoksi perustarpeiden tyydyttäminen ja toisaalta viihtyminen vapaa-ajalla ovat tärkeitä seikkoja leirin onnistumisen kannalta. Näihin teki- jöihin panostettiin sekä Aizputen että Forssan leireillä tarjoamalla mahdollisuuksia muun muassa saunomiseen, järviuintiin ja kohdevierailuihin lähiseudun mielenkiintoisissa kohteissa. Nämä ovat myös tapoja, joilla leirejä on mahdollista muokata entistä monipuolisemmiksi ja sitä kautta matkailullisesti houkuttelevammiksi moninlaisille yleisöille. Tällaisen kokonaisuuden hallinta vaatii matkailusuunnittelun osaamista ja asiantuntemusta.

Mitä arvokkaammasta kohteesta on kysymys, sitä enemmän on kiinnitettävä huomiota myös itse kohteen suojaamiseen vaurioilta. Työskentely ei saa vaarantaa rakennusta tai kuluttaa liiaksi niitä osia, joihin korjaustyö ei kohdistu. Työskentely ja sille varattava tila on siis rajattava selkeästi ja tarvittaessa on suojattava herkkiä, säilytettäviä rakennuksen osia. Joissain tapauksissa myös kohteen lähiympäristö saattaa olla herkkä kulumiselle. Silloin saapuminen kohteeseen, työvälineiden ja materiaalien kuljettaminen ja säilyttäminen sekä ylipäätään leirin volyyymi ja osallistujamäärä on suunniteltava kohteen ehdoilla.

Kulttuuriympäristöleireillä tehtävä työ tutustuttaa ja sitouttaa leiriläiset syvällisesti matkakohteen rakennusperintöön ja mahdollisesti myös kohteessa toimivaan yhteisöön. Leirien koettua merkityksellisyyttä saattaa syventää myös mahdollisuus edistää sekä rakennusperinnön säilymistä että rakennusta käyttävän yhteisön toimintaa. Siksi voisikin olla mielenkiintoista, jos yleisöllä olisi mahdollisuus vierailta korjauskohteella tutustumassa leiriläisiin, heidän työskentelyynsä ja heidän käyttämiinsä työtapoihin leirin

aikana. Kasvava yleisömäärä saattaisi kuitenkin tuottaa haasteita leirien järjestäjille, sillä tällöin on huomioitava sekä yleisön, leiriläisten että kohteen turvallisuus esimerkiksi riittävin turvaetäisyyksin.

Jo turvallisuusnäkökulmasta on tärkeää, että käytetyt tekniikat sovitetaan leiriläisille sopiviksi. Savirappausleirillä mukana olleet pitivät tekniikan yksinkertaisuutta ja heille annettuja taiteellisia vapauksia miellyttävänä. Oma kokemukseni Aizputen puukorjauksista olivat hieman päinvastaiset, sillä käytetyt työtavat osoittautuivat melko vaikeiksi ja työ eteni hitaasti. Motiivini leirille osallistumiseen oli kuitenkin uuden oppiminen, joten otit haasteet vastaan ilolla. Suuremman yleisön matkailuun sopinevat paremmin yksinkertaisemmat tekniikat, jotka mahdollistavat rentoutumisen ja luovuuden.

Kulttuuriympäristöleirit näyttäytyvät ennen kaikkea mahdollisuutena kehittää, laajentaa ja monipuolistaa maaseutu- ja kotimaanmatkailua. Kotimaanmatkailussakin on kuitenkin varmistettava, että leirin järjestäjät ja leiriläiset kehittävät kohdetta vastaamaan paikallisen yhteisön käsityksiä ja toiveita. Kulttuuriympäristöleirit voivat tuoda lähi- ja kotimaanmatkailuun uusia mahdollisuuksia ja näin tarjota suuntia myös ekologisesti kestäväälle matkailulle. Ne suuntautuvat itsestään selvästi jo olemassa oleviin ympäristöihin, joten niitä varten ei tarvitse rakentaa uusia rakennuksia tai infrastruktuuria. Suunnittelun näkökulmasta on kuitenkin tärkeää valita ja löytää oikeanlaiset kohteet oikeanlaisille työtavoille ja kohde-ryhmille.

Yhteenveto

Arjesta poikkeava ympäristö ja toiminta ovat tärkeitä matkailun osatekijöitä. Tässä luvussa on pohdittu rakennusperinnön korjaamiseen ja ylläpitoon keskittyviä kulttuuriympäristöleirejä toimintamallina, joka yhdistää arjesta poikkeavan toiminnan ja miljöön matkailullisesti mielenkiintoiseksi kokonaisuudeksi. Korjaaminen

on ihmisajalle tyypillistä ja merkityksellistä toimintaa, joka kulttuuriympäristöihin kohdistuvana syventää suhdettamme aikaan ja paikkaan.

Kulttuuriympäristöt ovat kautta historian olleet tärkeä matkailullinen vetovoimatekijä; niiden avulla on eläydytty kohteen kulttuuriin ja historiaan tyypillisimmin kiertoajelujen ja kohdevierailujen välityksellä. Kulttuuriympäristöleireistä ammentava matkailun muoto tukisi matkailijan syvempää tutustumista kohteeseen. Löyhöilyn tai nähtävyyksillä kiertelyn sijaan korjaaminen ja käsillä tekeminen voisivat olla matkailijan näkökulmasta kiinnostavia vaihtoehtoja tehdä arjesta poikkeavia asioita.

Kulttuuriympäristöleirejä voikin tarkastella tapana hyödyntää rakennusperintöä totutusta poikkeavalla tavalla osana matkailutoimintoja. Parhaimmillaan rakennusperinnön hoitoon perustuva matkailu hyödyttäisi niin matkailijaa kuin matkakohdettakin. Samalla matkailun suunnittelu kulttuuriympäristöleirien näkökulmasta käsin voisi tuoda yhteen monenlaisia toimijoita matkailuyrittäjistä restauroinnin osaajiin ja kulttuuriympäristön asiantuntijoihin.

Kulttuuriympäristöleireille osallistuneiden toiveet, odotukset ja kokemukset leirien suhteen osoittavat, että niihin liittyy matkailullista potentiaalia, jota voitaisiin hyödyntää vastuullisemman matkailun suunnittelussa. Lukua varten haastatellut leiriläiset korostivat oppimisen ja kehittymisen näkökulmia. Leirien eräs vetovoimatekijä perustuikin matkailijan mahdollisuuteen oppia matkallaan uusia taitoja. Toiset halusivat oppia rakennusperinteestä tai luonnonmukaisesta rakentamisesta yleisesti, toiset taas toivoivat pääsevänsä käyttämään oppimiaan taitoja jo omistuksessaan olevaan tai vasta haaveilemaansa rakennusperintökohteeseen.

Kulttuuriympäristöleirit vastaavat vastuullisen matkailun haasteeseen kantamalla vastuuta rakennusperinnön hoidosta ja tuottamalla siten hyötyä myös kohdealueelle. Niiden takia ei myöskään tarvitse rakentaa erillisiä matkailurakennuksia tai muuta infrastruktuuria, ja siksi korjausmatkailu voisi tarjota myös verrattain ekologisen matkailun muodon. Korjaamisen ja ylläpidon positiivisten

vaikutusten näkyväksi tekeminen saattaa myös vaikuttaa ihmisten arvostuksiin ja valintoihin yksittäisiä matkailukokemuksia laajemminkin.

Kirjallisuus

- Durrani, Mariam. 2019. *Through the Threaded Needle: A Multi-Sited Ethnography on the Sociomateriality of Garment Mending Practices*. Väitöskirja 204/2019. Helsinki: Aalto University.
- Graham, Stephen & Nigel Thrift. 2007. "Out of Order: Understanding Repair and Maintenance." *Theory, Culture & Society* 24:3, 1–25.
- Jackson, Steven. 2014. "Rethinking Repair." Teoksessa *Media Technologies: Essays on Communication, Materiality, and Society*, toim. Tarlaton Gillespie, Pablo J. Boczkowski & Kirsten A. Foot. Cambridge: MIT Press.
- Jokilehto, Jukka. 1999. *A History of Architectural Conservation*. New York: Routledge.
- Kalmari, Heidi & Kati Ketola. 2009. *Vastuullisen matkailijan käsikirja*. Helsinki: Image Kustannus Oy.
- Leifeste, Amalia & Barry L. Stiefel. 2018. *Sustainable Heritage: Merging Environmental Conservation and Historic Preservation*. New York: Routledge.
- Lou, Yu. 2021. "Safeguarding Intangible Heritage Through Edutainment in China's Creative Urban Environments." *International Journal of Heritage Studies* 27:2, 170–185.
- Lowenthal, David. [1986] 2006. *The Past Is a Foreign Country*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Martinez, Francisco. 2019. "Introduction." Teoksessa *Repair, Brokenness, Breakthrough: Ethnographic Responses*, toim. Francisco Martinez & Patrick Laviolette. New York: Berghahn.
- Museovirasto.fi/Räikkönen, Juulia & Jarkko Suni. 2020. "Harraste matkailun motiivina: esimerkkeinä tie- ja metsästysmatkailu." Teoksessa *Matkailuliiketoimintaa teoriasta käytäntöön*, toim. Henna Konu, Juho Pesonen & Helen Reijonen. Tampere: Vastapaino, 149–172.
- Sennett, Richard. 2009. *The Craftsman*. Lontoo: Penguin books.
- Spelman, Elizabeth. 2002. *Repair: The Impulse to Restore in a Fragile World*. Boston: Beacon Press.
- Suomen perustuslaki 11.6.1999/731, 20.1 §
- Timar, Maria Cristina, Emanuela Beldean & Anca-Maria Varodi. 2015. "The Restoration Camp '13 for Astra': The Experience of Volunteering." *Pro Lig-no* 11:1, 18–25.

- Turunen, Johannes. 2017. *Vapaaehtoistoiminta kolmannen sektorin kantavana voimavarana: Tapaustutkimuksena talkootyö Adoptoi Monumentti -kohteissa ja maakuntamuseon kulttuuriympäristöleireillä*. Pro gradu -tutkielma. Tampereen yliopisto.
- Urry, John. 1990. *The Tourist Gaze*. Lontoo: SAGE Publications.
- Veijola, Soile & Säynäjäkangas (toim.) *Matksanakirja hiljaisuuteen*, Helsinki: ntamo.
- Veijola, Soile. 2018. ”Kylätalo.” Teoksessa *Matksanakirja hiljaisuuteen*, toim. Soile Veijola & Janne Säynäjäkangas. Helsinki: ntamo, 64–65.
- Veijola, Soile, Emily Höckert, David Carlin, Ann Light & Janne Säynäjäkangas. 2019. ”The Conference Reimagined: Postcards, Letters, and Camping Together in Undressed Places.” *Digithum* 24, 21–35. <https://doi.org/10.7238/d.voi24.3168>
- Viljanen, Anna. 2009. *Vapaaehtoisturismin etiikka: Sosiokulttuurinen analyysi kansainvälisen vapaaehtoistyön vaihtosuhdejärjestelmästä*. Lapin yliopiston matkailun ja liiketoiminnan tiedekunnan julkaisuja B. Tutkimusraportteja ja selvityksiä 6. Rovaniemi: Lapland University Press. <https://urn.fi/URN:NBN:fi:ula-20113101099>
- Vrasti, Wanda. 2010. *The Self as Enterprise: Volunteer Tourism in the Global South*. Väitöskirja. McMaster University. <http://hdl.handle.net/11375/19053> (Luettu 22.3.2022.)



V

Ihmiset ja infrastruktuurit

10 Yhdyskuntainfrastruktuurin asiakaslähtöisen käytön vastuullinen suunnittelu matkailukohteissa

Teemu Loikkanen

🔗 <https://orcid.org/0000-0002-3145-3665>

Markku Vieru

🔗 <https://orcid.org/0000-0002-8833-5248>

Pasi Satokangas

🔗 <https://orcid.org/0009-0007-7523-0854>

Matkailun voimakas kasvu etenkin Suomen Lapissa on synnyttänyt kunnissa paljon taloudellista aktiivisuutta, mutta myös haasteita. Eräs niistä on vähälle tutkimukselle jäänyt yhdyskuntainfrastruktuurin asema ja kuormittuminen kasvavan matkailun alueilla.

Infrastruktuurin käsite on herättänyt viime vuosina paljon keskustelua yhteiskuntatieteellisessä tutkimuksessa. Infrastruktuurien tarkastelu käytäntöinä valottaa niiden näkyvyyttä ja roolia myös matkailussa, joka kuormittaa infrastruktuuria. Samalla lisääntyy tietoisuus ympäristön tilasta ja kantokyvystä etenkin energian hinnan kallistuessa.

Yhdyskuntainfrastruktuurin kuormitusta voidaan arvioida erilaisin mittarein. Koska Suomessa yhdyskuntainfrastruktuurin rakentaminen ja ylläpito on kunnan vastuulla, julkinen johtaminen vaikuttaa keskeisesti niihin arvoihin, joiden pohjalta esimerkiksi jäte-, vesi- ja energiahuolto suunnitellaan.

Infrastruktuuripalveluiden suunnitteluun voidaan soveltaa asiakkuuksien johtamista. Yhdyskuntainfrastruktuurit nähdään tällöin palveluina, joilla on mahdollista luoda asiakasarvoa. Asiakkaat tekevät valintoja, jotka vaikuttavat niin infrastruktuurien kuormittumiseen ja ympäristövaikutuksiin kuin asiakaskokemukseenkin.

Tulevaisuutta voi pohtia muun muassa esineiden internetiin kytkeytyvien ja resursseja säästävien sovellutusten näkökulmasta.

Johdanto matkailun yhdyskuntainfrastruktuuriin

Kun matkailija saapuu esimerkiksi Suomen Lappiin, valittavana on monenlaisia kohteita. Yöpyä voi vaikkapa lasi-iglussa revontulia katsellen, syrjäisessä mökissä luontoa ihailien tai kaupungin keskustassa sijaitsevassa asunnossa. Kaikki edellyttävät jonkinlaista infrastruktuuria, jotta matkailijoiden perustarpeet peseytymisestä lämmitykseen ja jätehuoltoon voidaan täyttää. Suomessa kaikki nämä palvelut kuuluvat kunnan hallinnoiman *yhdyskuntainfrastruktuurin* piiriin.

Yhdyskunta itsessään tarkoittaa ”selkeästi rajattavissa olevaa suppeahkoa aluetta, jossa jokin ihmisyyhteisö elää” (Tekniikan sanasto-keskus 1998). Yhdyskuntainfrastruktuurille ei ole yhtenäistä määritelmää, mutta useimmiten se ymmärretään seuraavasti:

Yhdyskuntainfrastruktuuri tarkoittaa tietyn alueen – esimerkiksi kunnan – toiminnan mahdollistavia palveluja ja rakenteita, kuten katuja, vesiväyliä, ratoja sekä jäte-, vesi- ja energiahuoltoa.

Suomessa yhdyskuntainfrastruktuuri on perinteisesti käsittänyt erilaisia kunnan tuottamia palveluita, mutta nykyisin myös yksityiset toimijat ovat kuntien yhteistyökumppaneita. Kaikissa maissa infrastruktuuri ei ole kuntien hallinnoimaa, vaan jopa kokonaan yksityisesti omistettua, rakennettua ja ylläpidettyä.

Ympäristökriisin konkretisoitumisen tuottamat vaatimukset energian- ja vedenkulutuksen vähentämisestä sekä jätteiden lajittelusta, kierrätyksestä ja hyödyntämisestä ovat nostaneet yhdyskuntainfrastruktuurin uudella tavalla näkyväksi. Myös energian hinnavaihtelut ovat pitäneet aiheita esillä erityisesti sähkönkulutuksen osalta.

Infrastruktuurin käsitteen muuttuvia merkityksiä tutkinut kulttuuriantropologi Ashley Carse (2017) kuvaa, kuinka ranskalainen junaraiteiden perustuksia tarkoittanut termi on muuttunut modernia maailmaa muotoilevaksi ajattelun työkaluksi. Käsitteestä on tullut viime vuosina jopa muodikas. Infrastruktuuri voidaan

ymmärtää ”plastisena” eli muovautuvana käsitteenä, jonka käyttöön ovat vaikuttaneet sen avulla kuvattujen historiallisten ilmiöiden muutokset.

Esimerkiksi Nato (North Atlantic Treaty Organization) esitteli toisen maailmansodan jälkeen oman ”infrastruktuurihohjelmansa”. Insinööreiltä lainattua termiä pidettiin sopivana juuri sen epäselvän merkityksen vuoksi. Termin avulla voitiin puhua yhdellä sanalla monenlaisista sotilaallista toimintaa ylläpitävistä asioista, kuten kommunikaatiojärjestelmistä, putkista ja polttoainesäiliöistä tai lentokoneiden laskeutumiskentistä. Kylmä sota oli suurten infrastruktuuriprojektien aikaa, ja myös sosialistiset maat kilpailivat lännen kanssa rakentamalla massiivisia ja yhä tehokkaampia infrastruktuureja, jotka nähtiin edistyksen konkreettisina merkkeinä. Esimerkiksi Yhdysvaltojen ja Neuvostoliiton kilpailu avaruuden valloittamisesta tai patojen ja energiantuotantolaitosten rakentamisesta vaativat valtavia panostuksia infrastruktuuriin.

Teknisten infrastruktuurien lisäksi käsite laajeni tarkoittamaan myös erilaisia *tiedollisia järjestelmiä*. Yhdysvalloissa alettiin jo Ronald Reaganin presidenttikaudella puhua ”demokratian infrastruktuurin” vahvistamisesta. Se tarkoitti vapaata lehdistöä, ammattiliittoja, yliopistoja ja poliittisia puolueita. Näiden instituutioiden ajateltiin toimivan ihmisten vapaan valinnan mahdollistavana ”alarakenteena”. Infrastruktuurin käsitteen voidaankin nähdä muotoutuneen tarpeesta järjestää sosiaalisia odotuksia, arkipäiväistä toimintaa ja julkisia keskusteluja siitä, millä tavalla talous, kehitys, hallinta ja teknologia kytkeytyvät yhteen. (Carse 2017.) Nykypäivänä infrastruktuurilla voidaan tarkoittaa kaikenlaisia alarakenteita, jotka mahdollistavat erilaisen toiminnan, kuten liikkumisen, tietoverkoissa työskentelyn, asumisen ja niin edelleen.

Matkailija kohtaa toki erilaisia infrastruktuureja myös kotoa lähtiessään ja matkustaessaan, mutta keskitymme tässä luvussa yhdyskuntainfrastruktuurin käyttöön matkakohteessa ja rajaamme tarkastelun käsittämään etupäässä veden, energian ja jätteen käsittelyyn tarkoitettuja järjestelmiä. Matkailijan näkökulmasta

lomalla halutaan yhtäältä ottaa etäisyyttä arkisiin asioihin, kuten siivoamiseen ja roskien viemiseen; toisaalta yhä useammat matkailijat vaativat kohteelta ympäristövastuullisuutta. Jos kotonakin on totuttu esimerkiksi kierrättämään jätteet ja käyttämään sähköä tai vettä säästeliäästi, samoja mahdollisuuksia odotetaan myös loma-kohteessa.

Matkailijamäärien kasvaminen ja keskittyminen suhteellisen pienille alueille voi suosituissa matkakohteissa johtaa yhdyskunta-*infrastruktuurin* hetkelliseen kuormittumiseen tai jopa kapasiteetin riittämättömyyteen. Keinot, joilla tällaiset kuormitushuiput havaitaan ja joilla niihin varaudutaan kuvastavat sitä, miten järjestelmä palvelee myös kuormittavissa tilanteissa ja pystyy huolehtimaan tarjottujen palveluiden toimivuudesta.

Ympäristökriisi voi myös osaltaan vaikuttaa *infrastruktuurin* kuormittumiseen. Esimerkiksi Keski-Euroopan Alpeilla sijaitsevat hiihtokeskukset ovat ilmaston lämpenemisen vuoksi entistä enemmän riippuvaisia keinotekoisesti valmistetusta lumesta. Talvet ovat lyhentyneet, eikä lumipeitettä välttämättä enää tule. Rakennettu yhdyskunta-*infrastruktuuri* on vajaakäytöllä ilman lunta, koska alueen matkailu on riippuvainen laskettelusta. Ratkaisuna on lumetus, jossa sähkökäyttöisellä tykillä painevettä ja -ilmaa käyttäen tuotetaan lunta. Tämä lisää yhdyskunta-*infrastruktuurin* käyttöä sähkön tuotannon muodossa ja voi kiihdyttää myös ilmaston lämpenemistä – siis pahentaa alkuperäistä ongelmaa. (Harvey, Bruun Jensen & Morita 2017.) Lisäksi lumetettu lumi vaikuttaa alueen luontaiseen vedenkiertoon sulaessaan keväällä ja häiritsee näin ekosysteemin toimintaa. Lumetusta tehdään myös Suomen hiihtokeskuksissa, jotta laskettelukausi voi edelleen alkaa ja loppua tiettyyn aikaan lumikauden lyhenemisestä huolimatta.

Lapin matkailun suosio on tuottanut haasteita alueen yhdyskunta-*infrastruktuurille*. Ylen uutisessa kerrottiin vuonna 2019 Levin matkailualueen kasvavista jätteiden kierrätykseen liittyvistä haasteista: ”Alppikylää muistuttavan Levin keskustan roskikset pursuavat sesonkiaikana yli äyräidensä” (Paasoja 8.1.2019). Uutisen

mukaan ”hiihtokeskuksen maine ei kestä nykymenon jatkumista”. Jutussa haastatellun brittiläisen naisen mielestä vähintäänkin mökeissä asuvien tulisi kierrättää jätteensä: ”Jos asut mökissä ja teet itse ruokasi, niin tuotat enemmän jätettä. Siinä tapauksessa kierrättäisin ehdottomasti, jos vain jäteasiat ovat saatavilla. Minun mielestäni niin pitää tehdä kaikkialla maailmassa.” Silloin kun roskankeruustiat ”pursuavat yli äyräidensä”, jäteinfrastruktuuri on muuttunut näkyväksi. Tällöin siitä tulee ongelma. Hyvä jäteinfrastruktuuri toimii huomaamattomasti taustalla, eikä näy matkailijoiden arjessa.

Monet matkailijat odottavat nykyään asianmukaisesti järjestettyjä kierrätysmahdollisuuksia matkakohteissa. He eivät halua lajitella jätteitään huolellisesti ainoastaan kotona, vaan haluavat toimia samoin muuallakin. Tämä on yksi syy kehittää jätehuoltoa myös matkailukeskuksissa. Yhdyskuntainfrastruktuuria voidaan ajatella alarakenteena, joka mahdollistaa kaiken muun toiminnan alueella. Majoitustoimintaa ei voi harjoittaa ilman toimivaa jäte-, vesi- ja energiahuoltoa. Matkailukeskukset eivät kuitenkaan yleisesti itse rakenna infrastruktuuriaan. Suomessa kunnalla on lakisääteinen vastuu sen toiminnasta.

Kunnan toimintaan vaikuttavat useat eri lait. Ympäristönsuojelulain (27.6.2014/527) avulla kunnat voivat puuttua ympäristön pilailmiseen, turvata terveellisen ja viihtyisän ympäristön asukkaille sekä torjua ilmastonmuutoksen vaikutuksia. Jätelain (646/2011) tarkoituksena on puolestaan muun muassa varmistaa toimiva jätehuolto ja ehkäistä roskaantumista. Yhdyskuntainfrastruktuuri, joka matkailualueelle on rakennettava, määritellään jo kaavoitusvaiheessa. Suomessa kukin kunta vastaa oman yleiskaavansa laatimisesta, mutta erillisestä sopimuksesta kunnat voivat laatia myös yhteisen yleiskaavan, jonka hyväksyy kuntien yhteinen toimielin. Yleiskaavan sisältövaatimukset on kuvattu maankäyttö- ja rakennuslaissa (5.2.1999/132) ja kunnan velvoitteista maankäytön ja infrastruktuurin rakentamisen järjestämisen osalta määrätään asemakaavassa. Julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetulla lailla (1397/2016) eli hankintalailalla puolestaan säädellään rakentamista.

Lain mukaan kunnat voivat sopimusteitse siirtää rakentamisen myös muille toimijoille. Kunnan rakennusvalvonta huolehtii kuitenkin rakentamista koskevien lupien käsittelystä ja rakennustyön aikaisesta valvonnasta. Kuntien *johtaminen* ja siihen *liittyvät arvoalinnat* vaikuttavat siihen, miten yhdyskuntainfrastruktuureja rakennetaan ja hallinnoidaan.

Matkailukeskukset pyrkivät vastuullisuuteen liittymällä esimerkiksi erilaisiin ympäristöohjelmiin, joiden kautta yritetään saavuttaa energiansäästöön ja päästöjen vähentämiseen liittyviä, yhdyskuntainfrastruktuurin kestävyuden kannalta keskeisiä tavoitteita. Tässä luvussa tarkastelemme näiden tavoitteiden asettamisen lisäksi myös muita keinoja, joiden kautta matkailusta voisi tehdä vastuullisempaa ja samalla tuottaa lisäarvoa matkailijakokemukseen.

On tärkeää tutkia, millaisena yhdyskuntainfrastruktuurin asema matkailussa näyttäytyy ympäristökriisin (ks. Intergovernmental Panel on Climate Change [IPCC] 2022; Gregow ym. 2021; Kotiaho ym. 2021) aikakaudella. Voitaisiinko sen avulla muovata matkailua entistä vastuullisemmaksi, ja samalla tehdä matkakohteista houkuttelevampia asiakkaille? Miten erilaisista teknisistä osista muodostuva yhdyskuntainfrastruktuuri ”kommunikoi” matkailijalle? Voiko se saada matkailijat lajittelemaan ja kierrättämään tai käyttämään vähemmän sähköä ja vettä, vai rohkaiseeko se suurempaan kuluutukseen kuin kotona? Ennen näihin kysymyksiin vastaamista luomme katsauksen arvoihin, joiden pohjalta veden, sähkön ja jätteiden hallintaa on perinteisesti toteutettu julkisen johtamisen kautta.

Julkisen johtamisen vastuullisuuskäsitykset

Julkinen johtaminen, joka vaikuttaa keskeisesti yhdyskuntainfrastruktuurin rakentamiseen ja hallintaan, pohjautuu kolmeen eettisten arvojen ryhmään: 1) tilivelvollisuus ja vastuullisuus, 2) luottamus ja lojaalisuus ja 3) avoimuus ja läpinäkyvyys (Salminen 2016, 7).

Max Weberin byrokratiateoriassa *vastuullisuudella* tarkoitetaan lakien, sääntöjen ja ohjeiden noudattamista sekä vastuuta teoista ja tekemättä jättämisestä (Weber 1980, 12).

Tilivelvollisuus taas liittyy määrätyn tehtävän tulokselliseen toteuttamiseen ja siitä raportointiin (Autioniemi 2021, 6).

Julkisjohtamisen yhteiskunnallinen ja demokraattinen luonne monimutkaistaa kuitenkin tätä eettisyyden ryhmien asetelmaa (Habermas 1984, 8–11), sillä johtaminen tapahtuu hallinnon ja politiikan dikotomiassa eli kahtiajaossa. Tällä tarkoitetaan yhteisymmärryksen ja demokraattisten päämäärien tavoittelua huolimatta erilaisista tulkinnoista, käsityksistä ja argumentaatioista julkisyhteisön toimijoiden välillä (Autioniemi 2021, 35–37, 56).

Perinteisessä byrokratisessa organisaatiossa ulkopuoliseen kontrollointiin suhtaudutaan pidättyvästi, sillä organisaation katoaan olevan tilivelvollinen vain poliittis-hallinnollisille auktoriteeteille ja demokraattisesti valituille toimielimille. Siksi edellisen kaltaista logiikkaa harjoittavalla julkisella organisaatiolla ei ole herkkyyttä ottaa huomioon yksittäisten ihmisten moninaisia tarpeita, vaan tällaiset interventiot koetaan häiriöksi. Uusi julkisjohtaminen (*new public management*, NPM), joka levisi länsimaissa julkishallintoon 1980- ja 1990-luvuilla, on kuitenkin haastanut byrokrattisen organisaatioajattelun asemaa. NPM:ssä vastuullisuuden nähdään olevan lähellä yksityisen sektorin manageriaalista tulosvastuullisuutta. (Hyyryläinen 1999, 25; Lähdesmäki 2003, 76–77; Vigoda 2000, 169.)

Byrokrattinen julkinen toimija on vastuussa prosesseista ja menetelmistä, kun taas NPM:ssä se asetetaan tulosvastuuseen. Tarkoituksena on luoda vastiketta veronmaksajille eli tuottaa julkisia palveluita tehokkaasti, taloudellisesti ja vaikuttavasti. NPM:n eräs keskeinen periaate on, että johtamiskäytännöt ja legitimitietin perusta haetaan yksityisen sektorin arvomaailmasta. Tähän kuuluu myös yksityiselle sektorille tyypillinen vuorovaikutus sidosryhmiensä kanssa, niiden tarpeiden kuunteleminen ja asiakkuusajattelu.

Tilivelvollisuuden voidaankin sanoa perustuvan palveluiden tuottamiseen mahdollisimman kustannustehokkaasti, niin että asiakkaiden tarpeet on huomioitu tyydyttävällä tavalla (Denhardt & Denhardt 2007, 131–133; Hood 1995, 95–98; Menzel 2005, 25; Viinamäki 2008, 65).

Resurssien käytön tehostamiseen pyritään julkishallinnon sisäisten prosessien virtaviivaistamisen lisäksi myös julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksien ja esimerkiksi yhteisomisteisten osakeyhtiöiden avulla. Tällöin puhutaan verkosto- ja sopimushallinnasta eli siitä, miten julkisia palveluita voidaan ulkoistaa sopimusteitse tai toteuttaa esimerkiksi kuntien välisen yhteistyön avulla. Suomalaisessa julkishallinnossa NPM-ajattelu on saanut huomattavan aseman ja esimerkiksi Pasi-Heikki Ranniston (2005) hallintotieteiden alaan kuuluvassa väitöskirjassa sen näkyvyys kunnan strategisessa johtamisessa tulee hyvin esiin. Viime vuosikymmeninä NPM-käsitteen rinnalle on *new public governance* -käsite (NPG), joka tarkastelee erityisesti julkisen hallinnon toimintaa erilaisissa yhteistyöverkostoissa (Osborne 2006).

Vastuullisuuskäsitysten muutos julkishallinnossa vaikuttaa sen tehtäviin kuuluvan yhdyskuntasuunnittelun, kuten myös matkailua ja matkailijaa palvelevien infrastruktuurien suunnitteluun, rakentamiseen ja ylläpitoon. Aikaisemmin esimerkiksi jätehuoltojärjestelmän rakentaminen ja ylläpitäminen matkailualueella oli normi- ja byrokraatiohjattua lakien, asetusten ja säännösten vaatimusten mukaista toimintaa, jossa julkisjohtajan vastaanottavuus asiakkaiden ja sidosryhmien tarpeita ja palveluiden laatuvaatimuksia kohtaan oli vaatimatonta. Julkisjohtaja oli vastuussa ennen muuta poliittis-hallinnollisille auktoriteeteille. Näin ollen jätehuoltojärjestelmän suunnitteluun suhtauduttiin lähinnä teknisenä julkishallinnollisena toimenpiteenä, eikä kuntalaisten ja matkailijoiden havaintoja palvelujärjestelmän toimivuudesta, kasvaneita vastuullisuusvaatimuksia tai mainehaittariskejä ollut tarvetta ottaa erityisesti huomioon.

Julkishallinnon omaksuttua uudemmat hallinto-opit (NPM & NPG) tilanne on muuttunut. Perinteisesti on ajateltu, että

asiakasarvon luominen matkakohteessa on matkailuyritysten asia ja toteutuu niiden tuottamien palveluiden ja elämysten kautta. Tällaisia palveluita ovat esimerkiksi ohjelmapalveluyritysten husky-safarit ja avantouinnit sekä ravintoloiden tunnelmaillalliset. Matkailuyritysten tarjoamia palveluita ei kuitenkaan ole mahdollista toteuttaa ilman alueen peruspalveluiden, kuten jätehuollon sekä veden ja sähkön jakelun, suunnittelua ja toteutusta, jotka nekin vaikuttavat matkailun tuottamaan asiakasarvoon.

Asiakasarvolla (customer value) tarkoitetaan yksinkertaisesti sitä arvoa, joka koetaan vuorovaikutuksessa tuotteiden tai palveluiden kanssa, niitä käytettäessä tai kulutettaessa (Grönroos 2007, 155).

Jos esimerkiksi kunnallistekniset ratkaisut nähdään annettuna rakentamisrutiinina ja matkailuelämyksistä erillisinä toimenpiteinä, ne eivät kommunikoi mitään erityistä matkailijalle. Tällöin ne ovat matkailijalle mykkiä välttämättömyyksiä ja muistuttavat arkisesta elämästä. Vastuullisuuden ohjaavan *palvelumuotoilun (service design)* avulla tilannetta on mahdollista muuttaa. Sen kohteiksi voisivat sopia esimerkiksi tiestöt ja pysäköintialueet, lumen auraus, sade- ja hulevesien ohjaus, sähkön ja veden tuotanto ja niiden jakeluverkko tai jätteenkeräyksen toteutus. Näiden palveluiden saumaton sujuminen ja palvelumuotoilu ovat mukana vaikuttamassa siihen, millainen elämys matkailukohteesta ja sen palveluista muodostuu ja miten matkasta kommunikoidaan esimerkiksi sosiaalisessa mediassa.

Julkinen sektori on siis omaksunut voimakkaasti uuden julkisjohtamisen (NPM) ja sen verkostomaisen toimintatavan (NPG) myötä vastuullisuuden ilmentymäkseen asiakaslähtöisen hallintopöytäkirjan. Näin matkailualueiden kunnallistekniset ratkaisut eivät tapanne niinkään byrokraatiohjatusti ja tuotantolähtöisesti osana yhdyskuntasuunnittelua, vaan ennen muuta asiakaslähtöisesti sidosryhmien ja yhteistyökumppaneiden tarpeista käsin. Tämän myötä palveluihin sisältyy olennaisena osana asiakasarvon luominen. Aiemmassa tuotantolähtöisessä toimintalogiikassa asiakkaiden

oletettiin valitsevan edullisia tuotteita, jolloin huomio kiinnittyi tehokkuuteen ja volyymiin. Nykyinen asiakaslähtöinen organisaatio ei kuvittele tietävänsä asiakkaidensa toiveita tai odotuksia, vaan asettaa heidät etusijalle keräämällä, jakamalla ja käyttämällä asiakas- ja kilpailijatietoa kehittääkseen entistä parempia palveluita ja luoden arvoa sitä kautta (Buttle & Maklan 2019; Grönroos 1994; 2007). Asiakaslähtöinen organisaatio myös oppii koko ajan, sillä se sopeutuu jatkuvasti asiakkaiden tarpeisiin ja olosuhteisiin. Kun tarpeet, toiveet ja odotukset ymmärretään ja tunnetaan paremmin, myös niiden täyttäminen ja ylittäminen on mahdollista.

Matkailu yhdyskuntainfrastruktuurin kuormittajana

Yhteiskuntatieteellisen infrastruktuuritutkimuksen keskeisiin ulottuvuuksiin kuuluvat *näkyvyys* ja *näkymättömyys*. Informaatikko Geoffrey Bowker ja sosiologi Susan Leigh Star (1999, 33) ovat esittäneet, että infrastruktuurit ovat yleisesti näkymättömiä, ja että mitä suurempia ne ovat, sitä vaikeampi niitä on huomioida. Yksi syy tähän on siinä, että infrastruktuurit ulottuvat varsinaista tapahtumapaikkaansa laajemmalle. Esimerkiksi jäte-, vesi- ja energiainfrastruktuurit jatkuvat kodin piiristä erilaisia putkia, johtimia ja kuljetusmenetelmiä pitkin puhdistuslaitoksiin, voimaloihin, jätteenpoltto- ja kierrätyslaitoksiin ja niin edelleen. Kun infrastruktuuri toimii suunnitellusti ja normaalisti, se muuttuu päivittäisen elämän taustakankaaksi, tavalliseksi ja ei-huomionarvoiseksi kuten puut, päivänvalo tai hiekka (Edwards 2002; Schelly 2017, 20). Infrastruktuurien on ajateltu tulevan näkyviksi vain hajotessaan tai häiriön sattuessa (Star 1999).

Infrastruktuurien näkymättömyyden korostaminen on kohdannut kuitenkin myös kritiikkiä, jonka mukaan niiden näkyvyyttä tulisi ajatella pikemminkin vaihteluvälinä. Jotkut infrastruktuurit, kuten kuulennon mahdollistavat varustelut, ovat suuria spektaakkeleja, joiden näkyvyyttä korostetaan mahdollisimman paljon.

(Larkin 2013.) Kodin infrastruktuurit, esimerkiksi sähkö-, vesi- ja jätehuolto, ovat puolestaan useimmiten suunniteltu niin, että ne toimivat saumattomasti osana kodin arkisia käytäntöjä. Niidenkin välillä on kuitenkin suuria eroja, sillä esimerkiksi sähkö- ja vesiinfrastruktuurit toimivat Suomessa yleensä niin, ettei niiden käyttäjän tarvitse varsinaisesti tietää tai osata mitään. Ne on vieläpä piilotettu kulkemaan seinien sisässä niin, että käyttäjä näkee vain veden ilmestymisen hanasta tai valojen syttymisen katkaisijaa painamalla. Jäteinfrastruktuurin käyttö on kuitenkin näkyvämpää ja vaatii nykyaikana enemmän osallisuutta myös käyttäjältä, jonka on tiedettävä mitä materiaaleja voi lajitella eteenpäin, missä roska-astiat sijaitsevat ja niin edelleen (Loikkanen, Valkonen & Huilaja 2022).

On kuitenkin myös niin, että kaikki edellä mainitut infrastruktuurit ovat muuttuneet entistä näkyvimmiksi ympäristökriisin aikakaudella. Sähköä ja vettä ei säästetä enää ainoastaan kustannussyistä, vaan niiden liikakäytön ympäristölle tuottaman haitan vuoksi. Sähkön hinnan vaihtelu on tuonut entistä enemmän syitä välttää tämän keskeisen infrastruktuurin kuormitusta, sillä mitä enemmän sähköä käytetään, sitä kalliimpaa se on. Tiedetään myös, että ylikuormitus saattaa pahimmillaan johtaa jopa sähkökatkoihin.

Myös suosituissa matkailukohteissa yhdyskuntainfrastruktuurin kuormitusta tulee ennakoida ja hallita, minkä vuoksi mahdollisen kuormituksen ajoittaminen ja paikallistaminen on tärkeää. Yksi perinteinen tapa on tarkastella matkailijoiden yöpymistilastoja. Suomessa matkailijatilastoja on kerätty vuodesta 1971 lähtien. Aluksi kerättiin tietoja majoitusliikkeiden kapasiteetista sekä yöpymismääristä lääneittäin (Nurmi 2013). Vuodesta 1995 lähtien Tilastokeskuksen (2023) tilastotietokannasta on ollut saatavilla kuu-kausittaisia majoituspalvelujen tarjontaa, käyttöä sekä palvelujen hintatasoa kuvaavia tietoja. Nämä tilastot palvelevat monenlaisia tietotarpeita. Tätä vanhempia tilastoja on saatavilla digitaalisesti Tilastokeskuksen julkaisuarkistosta.

Rudolf-palvelun mukaan vuonna 2019 Lapissa toteutui yhteensä ennätyselliset 3 121 782 matkailijayöpymistä. Näistä yli puolet

oli ulkomaalaisia matkailijoita. Koska Lapin matkailulle on tyyppillistä voimakas kausivaihtelu, vuoden 2019 yöpymisistä noin vajaan viidesosa ajoittui pelkästään joulukuulle, ja hiljaisimmat kaksi matkailukuukautta keräsivät yhteensä noin seitsemän prosenttia kaikista yöpymisistä.

Matkailukohteen yhdyskuntarakenteisiin liittyvät suunnitelmat perustuvat arvioihin alueelle kohdistuvasta tulevasta matkailukysynnästä ja -tarjonnasta. Tässä arviointityössä Tilastokeskuksen matkailijatilat ovat hyödyksi. Taulukosta 3 on havaittavissa, miten voimakkaasti majoitusliikkeet ovat investoineet kapasiteetin lisäämiseen Suomessa ja erityisesti Lapissa. Kun vuodepaikkakapasiteetti on koko Suomen alueella lisääntynyt tällä vuosituohannella noin 29 prosentilla, on kasvu Lapissa ollut noin kaksinkertainen, 62 prosenttia. Myös kuntakohtaiset erot ovat, jo ainoastaan Lapin matkailun kohdalla, merkittäviä. Erot vuodepaikkakapasiteetin kehityksessä konkretisoivat sitä, kuinka paljon matkailun kausivaihtelut vaikuttavat yhdyskuntainfrastruktuurin rakentamistarpeisiin. Yhdyskuntainfrastruktuurin kapasiteetin täytyy riittää myös silloin, kun matkailijamäärät ovat suurimmillaan.

Taulukosta 3 havaittava kehitys on johtunut useasta syystä. Esi merkiksi voimakkaat investoinnit matkailukeskusten ja -kohteiden majoitustilojen ja palveluiden laajentamiseen perustuvat käsitykseen niiden kannattavuudesta, mikä kannustaa huolehtimaan korkeasta kapasiteetin käyttöasteesta. Investointien tueksi on puolestaan suunniteltava ja rakennettava yhdyskuntatekniikkaa, kuten teitä, vesi- ja sähköjohtoja sekä viemäreitä. Yhdyskuntatekniikka mahdollistaa matkailijoiden loman sujumisen.

Matkailijatilastoista saatavat tiedot eivät kuitenkaan riitä kaikkien yhdyskuntainfrastruktuurin suunnittelu- ja mitoituskysymysten ratkaisemiseen, eikä tilastoja ole tähän tarkoituksen suunniteltukaan. Vaikka rakentaminen tehdään suomalaisessa ja lappilaisessa toimintaympäristössä perusteiltaan osaavasti ja vaikka esimerkiksi energia-, vesi- ja jätehuolto hoitavat perustehtävänsä taustalla asianmukaisesti, on hetkellisten kuormitushuippujen tunnistaminen ja ajantasainen reagointi niihin haasteellista. Vertailukohdaksi voidaan

Taulukko 3. Majoitusliikkeiden keskimääräiset vuodepaikkakapasiteetit vuosina 2021 ja 2000 sekä kapasiteetin prosenttimuutokset Suomessa, Lapissa ja eräissä Lapin kunnissa. Lähde: Visit Finlandin (2023) Rudolf-tilastotietokanta.

	vuosi 2022	vuosi 2000	muutos %
Suomi	165 989	121 173	37
Lapin maakunta	26 868	16 016	68
Kolari (Ylläs)	3 738	1 222	206
Pelkosenniemi	1 131	431	162
Kittilä (Levi)	4 044	1 744	132
Salla	1 412	704	101
Sodankylä	2 488	1 259	98
Kemi	835	603	38
Rovaniemi	4 149	2 793	49
Inari (Saariselkä)	4 124	2 788	48
Tornio	372	380	-2
Muonio	1 097	978	12
Enontekiö	1 160	1 096	6

ottaa esimerkiksi lumenauraus ja hiekoitus, jotka edellyttävät kaluston liikkeellelähtöä tilanteen niin vaatiessa vuorokaudenajasta riippumatta. Vastaavaa ei tapahdu kuitenkaan yleisesti esimerkiksi roskankeruustoihin tyhjentämisessä. Vaikka jätehuollon tarpeisiin vastaavia informaatiojärjestelmiä onkin kehitetty (SmartCitiesWorld 2022), ei alueen jätehuollosta vastaavalla toimijalla monestikaan ole näitä ajankohtaisia tietoja saatavilla; niiden hankkimista ei useimmiten myöskään koeta olennaisena tai kustannus-hyötyanalyysissä merkityksellisenä.

Majoitustilaston käyttöä esimerkiksi yhdyskuntainfrastruktuurin kuormittumisen paikallistamiseksi ja ajoittamiseksi rajoittaa useampi muukin tekijä. Ensinnäkään tiedot eivät ole ajantasaisia, vaan ne julkaistaan noin kuukauden viiveellä. Toiseksi tilastoyksikö on muodostettu yhdistelemällä majoitusliikkeiden yöpymismäärät alueellisesti niin isoiksi kokonaisuuksiksi, että paikallista kuormitusta on vaikea tunnistaa ja ajoittaa. Tilastokeskuksen (2022b)

tuottamat majoitustiedot sisältävät ne alueen majoitusliikkeet, joissa on vähintään 20 vuodepaikkaa. Tätä pienemmät majoituskohteet eivät sisälly tilastoihin. Majoitustilasto ei kata myöskään esimerkiksi yksityisten mökkien tai asuntojen vuokrausta tai majoittumista omissa, ystävien tai tuttavien vapaa-ajan asunnoissa. Tilastointi kuitenkin kehittyä, sillä esimerkiksi vuokramökkit ovat tulossa sen piiriin (Business Finland 2018). Puutteena on myös se, että majoitustilastot kertovat vain yöpymisistä hotelleissa ja muissa vastaavissa majoitusliikkeissä eivätkä huomioi ilman yöpymistä tapahtuvia päivämatkoja matkailukohteeseen. Myös päivämatkat aiheuttavat osaltaan paineita yhdyskuntainfrastruktuurille.

Niin sanottua rekisteröimätöntä majoitusta on kuvattu esimerkiksi Airdna-palvelun tuottamilla tiedoilla. Nykyään on myös mahdollista selvittää tietyllä alueella olevien henkilöiden määrää myös matkapuhelinliittymien paikannusta hyödyntämällä. Matkailuun liittyen myös muut kuin yöpymisten määrät ovat tärkeitä kerättäviä tietoja matkailutoimijoiden ja kohteiden suosion ennakoimisen näkökulmasta. Matkailun vaikutuksista on toistaiseksi seurattu erityisesti talousvaikutuksia, kuten matkailutuloa ja -työllisyyttä eri toimialoilla. Tilastoviranomaiset kokoavat ajoittain matkailutilinpitona julkaistua tietoa talousvaikutuksista tarkimmillaan maakunnittain. Kuntatason tarkasteluja talousvaikutuksista tehdään yleensä erillisselvityksinä. Google Trends ja Amadeus ovat tietolähteitä, joiden avulla voi tarkastella matkustuskiinnostusta ja lentovarauksia. Asiakaspalautetta on puolestaan koottu MyReputation-palveluun.

Visit Finland käynnisti keväällä 2023 aiempien rajahaastattelijoiden työtä jatkavan Matkailijamittari-tutkimuksen, joka mittaa ulkomaisten matkailijoiden määrää, rahankäyttöä, hiilijalanjälkeä ja matkailijasegmenttejä Suomessa. Tutkimus perustuu Suomes-ta poistuvien matkailijoiden haastatteluihin. Matkailun alueorganisaatiot, matkailuyritykset, Visit Finland, Tilastokeskus, kunnat, ministeriöt ja muut tahot käyttävät tutkimuksessa kerättävää tietoa markkinoinnin kohdentamiseen, palveluiden kehittämiseen, matkailun taloudellisen merkityksen kuvaamiseen sekä strategia-työhön.

Taulukossa 4 on esitetty kootusti matkailun seurantaan käytettäviä, lähinnä määrällisiä tiedonlähteitä. Maissa, joissa matkailua kehitetään aktiivisesti, käytetään näitä tai vastaavia palveluja. Amadeus, Google Trends ja MyReputation ovat yritysten tuottamia palveluja, mutta omissa lajeissaan hyviä, elleivät peräti parhaita, esimerkkejä.

Taulukko 4. Matkailun seurantaan käytettäviä lähinnä määrällisiä tietoja, koonnut Pasi Satokangas.

Yöpymiset ja matkailijamäärä

Rekisteröidyt yöpymiset, tilastoviranomainen
 Rekisteröimättömät yöpymiset, esimerkiksi Airdna
 Matkapuhelinpaikannusaineisto, tietopalveluyritykset

Talousvaikutukset

Matkailutilinpito, tilastoviranomainen
 Erillisselvitykset esimerkiksi kunnista, oppilaitokset ja konsulttitoimistot

Ennakointi

Google Trends -hakutiedot matkailukohteista
 Amadeus-lentovaraustiedot

Asiakaspalaute

MyReputation-palvelu

Hiilijalanjälki

Matkailijamittari-tutkimus
 Erillisselvitykset

Eräs mahdollisuus ajantasaisempaan ja kattavampaan yhdyskuntainfrastruktuurin kuormituksen ajoittamiseen on käyttää *epäsuoria laskentatapoja*. Niissä perusideana on ensin tunnistaa normaali, paikallisten asukkaiden aiheuttama kulutus, ja tulkita sen ylittävä kulutus matkailijoista aiheutuvaksi. Laskentatavat voisivat perustua esimerkiksi vesijohtoveden ja sähkön kulutuksen tietoihin tai mobiililaitteiden paikkatietoihin. Tuloksia matkailijoiden määrän arvioinnista vedenkulutustietojen perusteella on saatu esimerkiksi Lapin ammattikorkeakoulun toteuttamassa Tilma-hankkeessa,

johon osallistui myös Lapin yliopisto. Hankkeessa tehtiin esimerkiksi Levin aluetta koskevia kokeellisia laskelmia (Satokangas & Vieru 2017). Kittilän Sirkan kylässä sijaitseva Levi on tyypillinen hiihtokeskus, jossa matkailijamäärä vaihtelee vuoden aikana huomattavasti. Arvioinnin perusideana oli käyttää matkailun kausivaihtelua hyväksi matkailijamäärän selvittämiseen. Menetelmä edellyttää kuitenkin reaaliaikaista vedenkulutuksen rekisteröintiä, ja silloinkin se antaa vain arvion alueen matkailijamäärästä.

Myös mobiililaitteiden sijaintitietojen perustella on mahdollista havainnoida, miten paljon tietyllä alueella on yhdyskuntainfrastruktuuria kuormittavaa matkailua. Esimerkiksi Telia kerää paikkatietoja käyttäjiltään (Heiskanen 2020). Kyseessä on Telian kehittämä anonymisoitu ja aggregoitu ihmisvirtojen liikkeitä kuvaava palvelu, Telia Crowd Insights, jota on käytetty myös koronaviruksen taltuttamisessa (Telia 2022). Paikkatietoja voi kuitenkin saada käyttöön helpomminkin, sillä Google Maps -karttasovellukseen on vuonna 2020 tuotu ominaisuus, jolla saa reaaliaikaista tietoa paikkakohtaisesta ruuhkaisuudesta (Google 2020). Digitalisaatio tarjoaa ylipäättään paljon mahdollisuuksia kehittää Lapista enemmän asiakasarvoa tuottava vastuullinen matkailukohde. Tähän liittyvää mielenkiintoista kehitystyötä massadatan hyödyntämisestä matkailukohteessa on tehty esimerkiksi Ruotsin Åressa (Höpken ym. 2019).

Valinta-arkkitehtuurit asiakaslähtöisessä toiminnassa

Energian ja veden kuluttamisessa ja jätteiden tuottamisessa on useimmiten kyse toiminnan yhteyteen muodostuneista vakiintuneista käytännöistä, eikä niinkään vaihtoehtojen punninnasta tai valinnoista, jotka tehdään miettien niiden ympäristövaikutuksia tai hintaa. Tällaiset vakiintuneet käytännöt ovat vaikuttaneet infrastruktuuripalveluiden suunnitteluun, rakentamiseen, toimintaan ja kulutukseen. (Shove 2003; 2016.) Esimerkiksi veden käyttöön liittyvä suihkussa käymisen käytäntö kytkeytyy vesihanauksen tuomiseen kodin piiriin. Ympäristön kannalta merkitykselliset valinnat, kuten

veden ja energian säästö tai jätteiden kierrättäminen, liittyvät puolestaan käytäntöihin, jotka infrastruktuurit mahdollistavat ja joiden muotoutumiseen niillä voidaan vaikuttaa. (Shove & Trentmann 2018; Valkonen 2022.)

Hotelliaamupalaan liittyvien käytäntöjen on havaittu tuottavan suuria määriä ruokahävikkiä. Vaikka ihmiset ovat varsin tietoisia hävikin haitallisista vaikutuksista, hotellin aamiaisbuffetissa vakiintuneena käytäntönä vaikuttaa olevan monenlaisen ruoan maistelu, joka kuuluu huoneen hintaan. Tästä syystä hotellivieraat ”syövät silmillään” ja ottavat herkästi liikaa ruokaa. Jos valittu ruoka ei tyydytäkään, se muuttuu hävikiksi. (Romppainen 2018, 19–21).

Kuten yllä luvussa ”Julkisen johtamisen vastuullisuuskäsitteet” esitimme, julkinen sektori on omaksunut asiakaslähtöiseen hallinto-oppiin (NPM ja NPG) perustuvan tulkinnan vastuullisuudesta. Sen mukaan yhdyskuntainfrastruktuuripalveluja ei tuoteta niinkään normiohjatusti ja tuotantolähtöisesti, vaan asiakaslähtöisesti sidosryhmien ja yhteistyökumppaneiden tarpeista käsin. Näin ol- len palveluihin sisältyy olennaisena osana asiakasarvon luominen.

Asiakaslähtöistä toimintatapaa ja -kulttuuria harjoittava organisaatio keskittyy sellaiseen keskinäiseen vuorovaikutukseen asiakkaan kanssa, josta molemmat osapuolet hyötyvät ja joka synnyttää näin arvoa molemmille osapuolille. Organisaatio tuottaa palveluja, jotka tarjoavat ratkaisuja asiakkaalle, ja asiakas taas vastavuoroisesti tarjoaa informaatiota palvelun tuottavalle organisaatiolle. (Grönroos 2007.) Kun vastuullista matkailijaa pidetään yhdyskuntainfrastruktuuripalveluiden asiakkaana, voidaan niiden suunnitteluun soveltaa asiakkuuksien johtamisen periaatteita. Esimerkki tällaisesta on palveluiden yhteiskehittäminen (*co-creation*), jossa julkis- palveluiden tarjoajat ja käyttäjät yhdessä osallistuvat palveluiden suunnitteluun (Torfing, Sørensen & Røiseland 2019).

Matkailukeskusten infrastruktuuripalveluja tuottavien toimijoiden, kuten kuntien sekä julkisen ja yksityisen sektorin muodostamien osakeyhtiöiden ja verkostokumppanuuksien tulisikin osallistaa matkailijat palveluiden suunnitteluun. Tällöin uuden matkailukohteen muodostumista edesauttaa se, että yhdyskuntainfrastruktuuria

tuottavat toimijat ovat välittömässä kanssakäymisessä matkailijoiden kanssa ja kykenevät keräämään tietoa asiakaskokemuksista, seuraamaan palveluprosessin toimintaa sekä reagoimaan muutostarpeisiin asiakasarvon aikaansaamiseksi.

Nobel-palkitut taloustieteilijät Richard Thaler ja Cass Sunstein (2009) kuvaavat, miten *valinta-arkkitehtuurit* (*choice architecture*) vaikuttavat valintoihimme. Valinta-arkkitehtuurit tarkoittavat sitä, miten valintatilanne on rakennettu ja esitetty päätöksentekijälle. Ajattelu perustuu *prospektiteoriaan* (*prospect theory*), jonka keskeisinä kehittäjinä yleisesti pidetään Amos Tverskyä ja Daniel Kahnemania (1981; 1986). Käyttäytymistaloustieteessä on jo kauan sitten havaittu ja todennettu lukuisissa koeasetelmissä päätöksentekijän inhimilliset heikkoudet, minkä perusteella on voitu päätellä, että päätöksentekijän preferensseihin voidaan myötävaikuttaa myös erilaisissa arkielämän tilanteissa. Prospektiteoria selittää, miksi vaihtoehtojen esittämistapa eli *kehystys* (*framing*) vaikuttaa tehtyihin valintoihin. Tverskyn ja Kahnemanin (1986, S254–S255) kuuluisassa esimerkissä kuvattiin, miten yksinkertaisella tavalla voidaan vaikuttaa potilaan tekemiin hoitovalintoihin. Teorian mukaan potilaan valinta riippuu siitä, kohdistetaanko valintatilanteessa huomio vaihtoehdon tuottamaan mahdolliseen hyötyyn (potilas saattaa selvitä) vai mahdolliseen tappioon (potilas saattaa menehtyä).

Toisessa koeasetelmassa päätöksenteon psykologiaa tutkineet Irwin Levin ja Gary Gaeth (1988) havaitsivat, että ihmiset arvioivat naudanlihan terveellisyyttä eri tavoin riippuen siitä, esitettiinkö lihan rasvapitoisuus rasvattomuus- vai rasvapitoisuusprosentteina. Tulosten mukaan valinta riippui siitä, korostettiinkö sitä, kuinka paljon lihassa on rasvaa vai sitä, kuinka paljon siinä ei ole rasvaa.

Ilmiön taustalla on prospektiteorian esittämä arvofunktiio, joka kuvastaa sitä, koetaanko valinnan tuottavan voittoa vai tappiota. Mielenkiintoista on, että ihmiset näyttäisivät kokevan voitot laimeammin kuin tappiot. Toisin sanoen voitosta saatava hyöty olisi itseisarvoltaan pienempi kuin samansuuruisesta tappiosta koettu menetys.

Se, miten valintatilanne esitetään, näyttäisi siis vaikuttavan valintoihin. Seuraavaksi annetaan esimerkkejä, joissa prospektiteoriaa voidaan hyödyntää nimenomaan matkailuun liittyen. Markkinoinnin tutkijat Aristeidis Theotokis ja Emmanouela Manganari (2015) havaitsivat, että jos hotellivieraita pyydettiin erikseen kertomaan halukkuutensa pyyhkeiden ja lakanoiden vaihtoon jättämällä sitä ilmaiseva kortti huoneeseen, pyyhkeitä ja lakanoita jouduttiin vaihtamaan huomattavasti harvemmin kuin jos hotellivieraita pyydettiin päinvastoin ilmaisemaan kortilla halukkuus siihen, että pyyhkeitä ja lakanoita ei vaihdeta. Näin hotellin vastuullisuusohjelmaan osallistuttiin paremmin, jos se kuului normaaliin käytäntöön, jota ei tarvinnut erikseen ilmaista. Jos vastuullisuusohjelmaan (eli tässä tapauksessa pyyhkeiden ja lakanoiden pidempään käyttöön hotellihuoneessa) osallistuminen edellytti erillistä ilmaisua, osallistuminen oli heikompaa.

Taloustieteen ja matkailun tutkijat Dale Miller, Bill Merrilees ja Alexandra Coghlan (2015) ovat havainneet, että vaikka matkailijoilla olisi ympäristömyönteinen asenne, monella on silti vaikeuksia noudattaa omaksumiaan periaatteita matkalla. Erityistä tyytymättömyyttä voidaankin ajatella syntyvän, kun matkailija saapuu muuten laadukkaaseen lomamökkiin, mutta jätteen lajittelu keittiössä on puutteellista ja kotitalousjätteen keräyspiste kilometrien päässä mökistä. Jos kierrättäminen tehdään helpoksi ja vaivattomaksi ja siihen liitetään ripaus sosiaalista painetta, siihen on helppo kenen tahansa ryhtyä. Vastaavasti matkailun tutkijat Mark Holmes, Rachel Dodds ja Isabelle Frochot (2021) esittävät matkailijoiden, joilla on jo valmiiksi ympäristömyönteinen asenne, kierrättävän todennäköisemmin myös matkalla ollessaan. Ympäristöasioihin myönteisesti suhtautuvien matkailijoiden määrä on nousussa. Matkailuyrittäjien kannattaa siis ottaa asia huomioon toiminnassaan.

Edellisten esimerkkien perusteella on pääteltävissä, että yhdyskuntainfrastruktuurin toimijoiden tarjoamilla ratkaisulla on vaikutusta asiakkaan tekemiin vastuullisuusvalintoihin. Infrastruktuuriin tuleekin kiinnittää erityistä huomiota, jotta se kokonaisuudessaan tukisi ja edesauttaisi vastuullisten valintoja tekemistä. Varoittavia

esimerkkiä huonojen vaihtoehtojen tarjoamisesta ei tarvitse kaukaa hakea. Rahapelien sijoittelu kauppojen ja huoltoasemien oviaukkojen läheisyyteen houkuttelevasti näkyville ja helposti saataville ilman asianmukaista kontrollia altistaa pientä jännitystä hakevan ylipelaamiselle (THL 2020). Asian tekee erityisen ongelmalliseksi se, että rahapelejä on käytetty lukuisissa prospektiteoriaa käsittelevissä tutkimuksissa havainnollistamassa sitä, miten riskinottohalu lisääntyy peliriippuvaisen käyttäytymisessä.

Asiakaslähtöisyyden ja valinta-arkkitehtuurien lähtökohtia seuraten siirrymme seuraavassa alaluvussa esittelemään mahdollisia sovellutuksia, joiden avulla yhdyskuntainfrastruktuurit voisivat vaikuttaa vastuullisempaan käyttäytymiseen ja samalla lisätä asiakasarvoa.

Vastuullisuutta tukemaan suunniteltu yhdyskuntainfrastruktuuri palveluna

Luvun aluksi kuvasimme jätehuoltoon liittyvän esimerkin kautta yhdyskuntainfrastruktuurin kuormittumisen tuottamia ongelmia matkailukohteissa. Lopuksi tarjoamme hahmottelemiemme ajatusten pohjalta käytännön neuvoja siihen, miten energia-, jäte- ja vesi-infrastruktuurit voitaisiin suunnitella kestävämmiin niin, että ne kuluttaisivat vähemmän resursseja, tuottaisivat vähemmän haitallisia ympäristövaikutuksia sekä palvelisivat vastuullisen matkailijan tarpeita ja odotuksia asiakasarvon lisäämiseksi. Keskeisenä välineenä tässä toimii *esineiden internet* (*Internet of Things*, IoT), johon kytkettyjä laitteita voidaan etälukea ja ohjata internetin kautta.

Ensinnäkin ajattelemme, että ajatus siitä, mikä on luksusta ja toivottavaa matkalla, on muutoksessa. Palvelumuotoilija Riina Iloranta huomauttaa, että luksusta palveluna on toistaiseksi tutkittu yllättävän vähän, ja tähän mennessä tehdyt tutkimukset ovat hänen mukaansa osoittaneet, että luksus nähdään matkailussa entistä enemmän yksilöllisinä kokemuksina kalliiden tavaroiden kuluttamisen

sijaan (Iloranta 2021, 2, 4). Siksi olisi tärkeää määritellä *uusi luksus*, joka voisi liittyä vastuullisuuteen: se voisi tarkoittaa esimerkiksi laadukkaiden ja paikallisten ruokien tarjoamista kohtuullisissa määrin, veden maltillista käyttöä saunoessa tai illanviettoa kynttilän valossa sähkölaitteiden intensiivisen hyödyntämisen sijaan. Yksi mahdollisuus on myös *ekoluksus*. Palvelumuotoilija Piia Ryttilähti on kollegoidensa Minna Uotilan ja Maxim Narbrough'n (2007) kanssa havainnut, että ekoluksuksessa voi yhdistyä yhtäältä perinteisten elämäntapojen kuten metsästyksen ideologia materiaalien hyödyntämisestä ja ekologisen kokonaisuuden kunnioittamisesta sekä toisaalta modernin teknologian tuomat mahdollisuudet. Matkailijaa voi opettaa ja kannustaa uuteen luksukseen IoT-teknoologioita hyödyntäen. Siitä esitämme seuraavassa esimerkkejä.

Internetin kautta tarjottavien energiaan, veteen ja jätteenkeruuseen liittyvien infrastruktuuripalveluiden avulla on mahdollista vaikuttaa matkailijan valintoihin. Mahdollisuudet tähän ovat parantuneet vuoden 2020 lopussa EU:n energiatehokkuusdirektiivin astuttua voimaan, sillä se on edellyttänyt muutoksia suomalaiseen energiatehokkuuslainsäädäntöön. Uusiin rakennuksiin on esimerkiksi asennettava etäluettavat huoneistokohtaiset kulutusmittarit sekä lämpimälle että kylmälle vedelle, ja vesilaskutuksen tulee perustua todelliseen mitattuun kulutukseen (Valtioneuvosto 2020). Vanhempiin rakennuksiin etäluettavuus on tehtävä putkiremontin yhteydessä. Vastaava etäluettavuus on ollut sähkönkulutuksessa voimassa jo aikaisemmin. Tämä osaltaan luo edellytyksiä *water as a service* (WaaS) sekä *energy as a service* -tyyppisten (EaaS) palveluiden syntyemiselle (Xu, Ahokangas & Reuter 2018).

Taloustieteilijät Kjell Arne Brekke, Gorm Kipperberg ja Karina Nyborg (2007) ovat tarkastelleet, miten kokemus velvollisuudesta on yhteydessä vastuulliseen käyttäytymiseen. Velvollisuuden kokemus syntyy, kun tietoa muiden käyttäytymisestä on saatavilla. Tutkimuksessa havaittiin, että kotitalouden lasin lajittelua lisäsi merkittävästi sen yleisyys omassa sosiaalisessa viiteryhmissä. Tulosta voidaan soveltaa matkailuun edistämällä toivottuja käytäntöjä.

Matkailukeskus tai matkailijamajoitusta tarjoava taho voi esimerkiksi saattaa nähtäville tietoa muiden matkailijoiden tekemistä valinnoista, kuten kierrättämisestä tai veden ja energian käytöstä. Näin matkailijat voisivat verrata ”omaa suoritustaan” muihin matkailijoihin ja ymmärtää oman yhdyskuntainfrastruktuurin käyttönsä vaikutuksia. Esimerkiksi Nordic Choice Hotels (2022) paljasti vastuullisuusviestinnässään tavoitteekseen, että vedenkulutus olisi 180 litraa vierasyöltä vuoden 2021 loppuun mennessä. Pidemmällekkin voidaan edetä; tavoitteet voi konkretisoida esimerkiksi pelillistämällä. Näin vastuullisuustavoitteet voivat saavuttaa myös sellaiset matkailijat, jotka eivät tavallisesti ole erityisen kiinnostuneita veden, sähkön tai jätteiden käyttöön liittyvistä valinnoista.

Thaler ja Sunstein (2009) tarjoavat lukuisia esimerkkejä kulutuksen hillitsemiseksi. Esimerkiksi lämminvesikylypy kuluttaa useita satoja litroja vettä ja useita kilowattitunteja energiaa. Brekke, Kipperberg ja Nyborg (2007) ovat puolestaan ideoineet, että hotellit voisivat sijoittaa huoneistoihin sähkönkulutusmittarit, liittää huonetervehdyksen yhteyteen vastuullisuusviestin edellisten kävijöiden kulutustiedoista ja kannustaa alittamaan tämän. Sähköä voi säästää esimerkiksi sammuttamalla valot ja television silloin, kun niitä ei tarvitse sekä välttämällä mobiililaitteiden tarpeetonta lataamista. Kysymys voi olla myös isoista rahasummista ja energiamääristä. Esimerkiksi Lapissa suosioon nousseet lasi-iglut, joissa voi katsella revontulia esteettömästi, kuluttavat paljon sähköä. Vaikka monet majoituksen tarjoajat pyrkivät huomioimaan lämmitysmuodon vaihtamisen käyttämällä esimerkiksi ilmalämpöpumppuja, on monissa igluissa lattialämmitys ja ulkona oleva poreallas, jotka kuluttavat suuria määriä sähköä. Kellokytkimellä ja etätoiminnolla varustetut sähkölaitteet puolestaan säästävät sähköä.

Suomen kolme suurinta laskettelukeskusta, Levi, Ylläs ja Ruka, kertovat vastuullisuudestaan omilla internet-sivuillaan laajasti osana vastuullisuusohjelmiaan. Matkailijoita ohjeistetaan säästämään sähköä ja vettä muun muassa pitämällä huoneiston lämpötila kohtuullisena, saunomalla yhdessä maltillisissa lämpötiloissa,

käyttämällä suihkua vain parin minuutin ajan kerrallaan ja pitämään valot päällä vain huoneistossa oleskellessa. Hiihtokeskukset kannustavat myös jätteiden lajitteluun ja pyrkivät jatkuvasti kehittämään jätehuoltoaan. On tietenkin selvää, etteivät etenkin kansainväliset vieraat seuraa matkakohteessa ollessaan kohteen internet-sivuja, jos ne on suunnattu ennen muuta matkakohteen valintapäätöksen tueksi. Kohteeseen saapuneet tulisikin saada kiinnostumaan siitä, miten veden- ja sähkönkulutuksen kanssa voi toimia vastuullisesti, ja miten jätteen määrää voi vähentää. Majoittujaa tulisi kokonaisvaltaisesti ohjata vastuullisuuteen internet-sovellutusten ja niihin kytkeytyvien innovatiivisten ratkaisujen avulla. Asian tekee hankalaksi se, että yleensä matkalla pyritään vapautumaan arjen paineista. Siksi sähkön ja veden säästämisen tai jätteiden lajittelun pitäisi olla yksinkertaista, helppoa, mukavaa ja palkitsevaa.

Hiihtokeskuksissa yhdyskuntainfrastruktuuriin kohdistuu valtava rasitus etenkin talvisesongin aikana. Kiinnostavaa on, että osana Rukan vastuullisuusohjelmaa kerrotaan alueen vedenpuhdistamosta, jolle on asetettu ”Suomen tiukimmat lupaehdot” juuri virtaaman suuren kausivaihtelun (ks. alaluku ”Matkailu yhdyskuntainfrastruktuurin kuormittajana”) vuoksi. Rukalla ”jätevesien määrä vaihtelee 150 kuutiosta vuorokaudessa sesonkihuipun noin 2 000 kuutiioon vuorokaudessa” (Kuusamon EVO 2023).

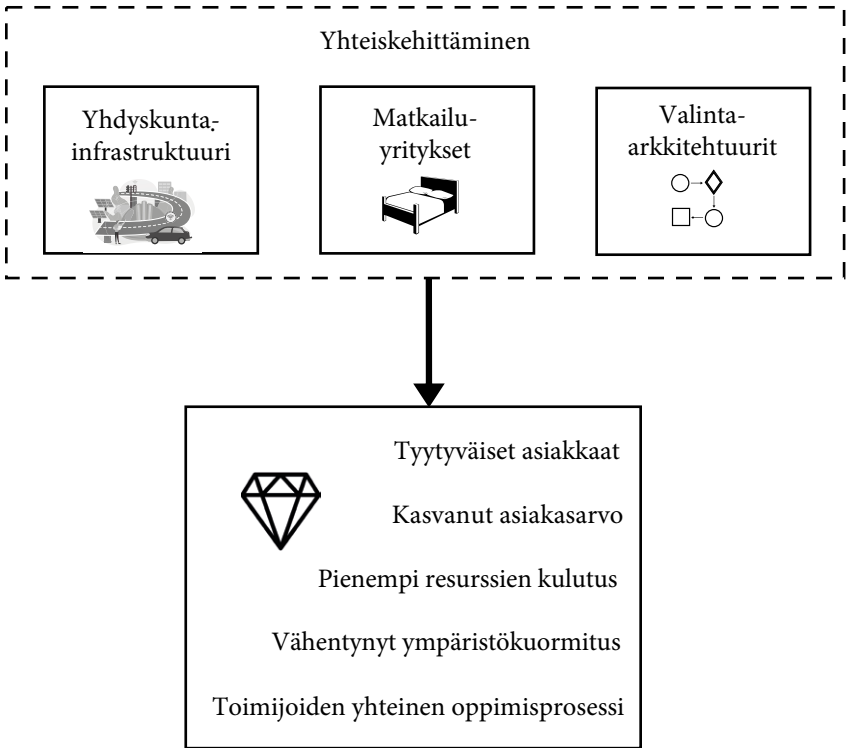
Yllä käsitellyn näkyvyyden problematiikan (Larkin 2013; Star 1999) näkökulmasta infrastruktuurien näkyvyyttä tulisi siis lisätä, jotta vastuullinen toiminta niiden käytössä lisääntyisi. Yhtenä näppäränä keinona tähän on käytetty esimerkiksi suihkun yhteyteen liimattuja tarroja, joissa kerrotaan kuinka monta litraa viiden minuutin suihku kuluttaa. Samaan tapaan esimerkiksi jäteastioiden yhteydessä voitaisiin esitellä jätteiden lajittelun tuottamia hyötyjä.

Hotellien aamupalat ovat 2020-luvun taitteessa saaneet paljon huomiota mediassa. Ruokahävikin vähentämiseksi jotkut hotellit ovat karsineet ilmaisia aamupaloja ja siirtyneet riisutumpaan malliin, jossa lisäpalvelut ostetaan erikseen. Toiset ovat pyrkineet

muovaamaan aamupalakäytäntöjä niin, että hävikin vähentämiseen kiinnitetään tarkempaa huomiota. Majoitusliikkeessä voitaisiin esimerkiksi tiedustella jo edellisenä iltana yöpyjän aamiaishalukkuutta ja -valintoja, jotta rutiininomaisesta ja tuotantolähtöisestä aamiaistarjoilun valmistelusta siirryttäisiin asiakaslähtöisempään toimintakulttuuriin. Tällaisen ajattelutavan mukaan rakennetusta palvelusta ovat esimerkkinä Haymo-hotellit. Niissä palvelut, kuten aamiainen, tilataan erikseen (Zitting 2021). Käytäntö saattaisi vähentää ruokahävikkiä, joka esimerkiksi Suomessa tutkituissa erilaisissa ravintoloissa oli keskimäärin noin 20 prosenttia valmistetun ruoan määrästä (Silvennoinen ym. 2015).

Myös jätteiden käsittelyn ja kierrätyksen suunnitteluun ja toteutukseen voidaan helposti soveltaa käyttäytymistaloustieteellistä ajattelua. Esimerkki tällaisesta kehityssuunnasta on Tampereen Sorsapuistossa sijaitseva Lehtovuori Oy:n (2022) valmistama älykäs roska-astia, joka ”puristaa ja säilöö aurinkoenergian voimin yhtä paljon roskaa kuin 20 perinteistä 60 litran katuroska-astiaa”. Perinteisiin jäteastioihin verrattuna se viestii ohikulkijalle siitä, miten infrastruktuurin avulla voidaan edistää ja tukea vastuullisuuskulttuuria. Olemassaolollaan ja hiljaisella viestinnällään se muistuttaa hienovaraisesti siisteyden ja yleisen viihtyvyyden merkityksestä puistossa liikkujalle ja voi näin jopa houkutella tuomaan roskat pidemmänkin matkan päästä älykkääseen roska-astiaan. Thaler ja Sunstein (2009) tarkoittavat juuri tätä, kun he korostavat infrastruktuureihin liittyvien ratkaisujen vaikutusta vastuulliseen käyttäytymiseen.

Vastaavia ”älykkyyksiä” on kehitetty myös muualla, esimerkiksi EU:n Smart City -verkostossa (World Smart Cities Forum 2020). Liäsäksi on mielenkiintoista, että näennäisen pienetkin yksityiskohdat voivat aikaansaada suuriakin vaikutuksia valinnoissa. Älykkääseen jätteiden lajitteluun liittyviin esimerkkeihin kuuluvat myös Tanskasta löytyvät, polkupyöräilijöitä kohti ”kumartavat” roska-astiat, jotka veikeällä ja hupaisalla tavallaan tekevät käyttönsä helpommaksi. Vastaavanlaisia sovellutuksia lisäämällä matkailijan vastuullista toimintaa voidaan edesauttaa edelleen.



Kuvio 11. Yhdyskuntainfrastruktuurin vastuullinen suunnittelu. Lähde: luvun kirjoittajat.

Yhteenveto

Olemme tarkastelleet luvussamme yhdyskuntainfrastruktuuria osana vastuullista matkailusuunnittelua. Infrastruktuurin käsite on muuttunut historiallisesti, ja nykyään sillä voidaan tarkoittaa hyvin monenlaisia asioita. Käytämme käsitettä yhdyskuntainfrastruktuu-ri viittaamaan kunnan tuottamiin tai sopimusteitse yksityisille toi-mijoille siirrettyihin palveluihin. Näihin luetaan esimerkiksi tiestö ja sen kehittäminen, rakentaminen ja ylläpito. Tässä luvussa olem-me kuitenkin keskittyneet erityisesti sähköön, veteen ja jätteisiin,

joiden suhteen matkailijat tekevät erilaisia valintoja. Tiestöön he harvemmin kykenevät suoranaisesti vaikuttamaan. Kiinnostuksemme taustalla ovat myös ympäristökriisin luomat vaatimukset lajitella jätteitä ja säästää sähköä ja vettä (ks. myös luku 3 ympäristömuutoksesta ja luku 8 kiertotaloudesta tässä kirjassa). Näkyvyyden ja näkymättömyyden vastinparit ja infrastruktuurien ymmärtäminen käytäntöinä ovat kiinnostava tapa tarkastella niiden taustalla olevia ajattelumalleja.

Matkailun voimakas kasvu ja sen paikallinen keskittyminen kuormittavat infrastruktuuria ja sen kapasiteetin riittävyttä sekä haastavat vallitsevia käytäntöjä. Infrastruktuurien kuormitusta tietyllä alueella voi tarkastella yksilotteisesti perinteisten yöpymistilastojen avulla, mutta koska matkailu on todellisuudessa paljon moni-ilmeisempi kokonaisuus, tarkemman kuvaan saaminen kuormituksesta ja sen ennakoinnista edellyttävät älykkäämpiä menetelmiä ja ratkaisuja.

Siirtyminen asiakaslähtöiseen toimintaan uuden julkisjohtamisen periaatteiden kautta on muuttanut yhdyskuntainfrastruktuurin suunnittelun arvoja. Valinta-arkkitehtuurin kautta ajateltuna se, miten valintatilanne esitetään päätöksentekijälle, vaikuttaa keskeisesti tehtyihin valintoihin. Käsite ohjaa pohtimaan vaihtoehtoisia tapoja järjestää matkailun yhdyskuntainfrastruktuuriin nojaavat palvelut.

Vesi-, sähkö- ja jätteenhallintapalvelut voisikin järjestää asiakaslähtöisesti, jolloin käyttäjää pidetään infrastruktuurin asiakkaana. Tällaisessa ajattelussa infrastruktuurit voisivat ohjata matkailijaa toimimaan vastuullisemmin, eli säästämään sähköä ja vettä ja tuottamaan mahdollisimman vähän jätettä. Esimerkiksi sosiaalisen paineen on havaittu vaikuttavan paljon kierrätykseen. Matkailijalle voisikin antaa tietoa muiden matkailijoiden keskimääräisestä toiminnasta, kuten siitä, kuinka paljon vettä ja sähköä on kulunut ja miten jätteet on kierrätetty. Nämä tiedot voisivat sitten ruokkia myönteistä asennetta vastuullisia käytäntöjä kohtaan. Matkakohteen infrastruktuuri voisi olla paitsi suunniteltu tukemaan vastuullisia valintoja, myös tuottamaan sellaisia kokemuksia vastuullisuudesta, jotka voivat vaikuttaa matkailijoiden toimintaan myös kotona

matkan jälkeen. Näin voitaisiin määritellä matkailun uusi luksus, jolle yhtenä vaihtoehtona voisi toimia ekoluksus (Ryttilahti, Uotila & Narbrough 2007; Kela 2019). Sen on havaittu olevan tällä hetkellä ajankohtainen, hyödyntämättömiä mahdollisuuksia tarjoava käsite.

Yhdyskuntainfrastruktuurien innovatiivisen suunnittelun ja teknologioiden, esimerkiksi etäluettavien vesimittareiden, sähkön reaaliaikaisen seurannan ja älykkäiden jäteastioiden, avulla ja niiden sijoittelua hyödyntämällä voidaan vähentää matkailukohteiden tuottamaa ympäristörasitusta ja nostaa samalla kestävien matkailukohteiden profilia.

Kirjallisuus

- Autioniemi, Jari. 2021. *Vastuullinen julkinen johtaminen: Hallinto-oppien kommunikatiivinen arviointi*. Väitöskirja. Vaasa: Acta Wasaensia, 464.
- Bowker, Geoffrey C. & Susan Leigh Star. 1999. *Sorting Things Out: Classification and Its Consequences*. Cambridge: MIT Press.
- Brekke, Kjell Arne, Gorm Kipperberg & Karine Nyborg. 2007. "Reluctant Recyclers: Social Interaction in Responsibility Ascription." Memorandum 16. Oslo: University of Oslo.
- Business Finland. 2018. "Matkailutilastointiin tulossa merkittävä parannus: vuokramökkit tilastoinnin piiriin". <https://www.businessfinland.fi/ajankohtaista/uutiset/2018/matkailutilastointiin-tulossa-merkittava-parannus--vuokramokit-tilastoinnin-piiriin> (Luettu 28.2.2022.)
- Buttle, Francis & Stan Maklan. 2019. *Customer Relationship Management: Concepts and Technologies*, 4. laitos. Lontoo: Routledge.
- Carse, Ashley. 2017. "Keyword: Infrastructure: How a Humble French Engineering Term Shaped the Modern World." Teoksessa *Infrastructures and Social Complexity: A Companion*, toim. Penny Harvey, Casper Bruun Jensen & Atsuro Morita. New York: Routledge, 27–39.
- Denhardt, Janet V. & Robert B. Denhardt. 2007. *The New Public Service: Expanded Edition: Serving, not Steering*. Lontoo: M.E. Sharpe.
- Edwards, Paul N. 2002. "Infrastructure and Modernity: Scales of Force, Time, and Social Organization in the History of Sociotechnical Systems." Teoksessa *Modernity and Technology*, toim. Thomas J. Misa, Philip Brey & Andrew Feenberg. Cambridge: MIT Press, 185–225.
- Google. 2020. "Google Maps Updates to Get You Through the Holidays." <https://blog.google/products/maps/google-maps-updates-get-you-through-holidays/> (Luettu 8.3.2022.)

- Gregow, Hilppa, Antti Mäkelä, Heikki Tuomenvirta, Sirkku Juhola, Janina Käyhkö, Adriaan Perrels, Eeva Kuntsi-Reunanen ym. 2021. *Ilmastonmuutokseen sopeutumisen ohjauskeinot, kustannukset ja alueelliset ulottuvuudet*. Suomen ilmastopaneelin raportti 2/2021. https://www.ilmastopaneeli.fi/wp-content/uploads/2021/09/SUOMI-raportti_final.pdf (Luettu 8.3.2022.)
- Grönroos, Christian. 1994. "From Marketing Mix to Relationship Marketing." *Management Decision* 32:2, 4–20. <http://dx.doi.org/10.1108/00251749410054774>
- Grönroos, Christian. 2007. *Service Management and Marketing: Customer Management in Service Competition*, 3. laitos. Haddington: Wiley & Sons Ltd.
- Habermas, Jürgen. 1984. *The Theory of Communicative Action, Volume 1: Reason and the Rationalization of Society*. Boston: Beacon Press.
- Harvey, Penny, Casper Bruun Jensen & Atsuro Morita. 2017. "Introduction: Infrastructural Complications." Teoksessa *Infrastructures and Social Complexity: A Companion*, toim. Penny Harvey, Casper Bruun Jensen & Atsuro Morita. New York: Routledge, 1–22.
- Heiskanen, Saara. 2020. "Telia kerää asiakkailtaan sijaintitietoja, vaikka gps olisi pois päältä: tiedot myydään kaupungeille, jotka näkevät kartalla väkijoukkojen liikkeet." *Yle Uutiset* 23.1.2020. <https://yle.fi/uutiset/3-11169972> (Luettu 20.3.2022.)
- Holmes, Mark Robert, Rachel Dodds & Isabelle Frochot. 2021. "At Home or Abroad, Does Our Behavior Change? Examining How Everyday Behavior Influences Sustainable Travel Behavior and Tourist Clusters." *Journal of Travel Research* 60:1, 102–116.
- Hood, Christopher. 1995. "The 'New Public Management' in the 1980's: Variations on a Theme." *Accounting, Organizations and Society* 20:2–3, 93–109.
- Hyyryläinen, Esa. 1999. *Reformit, hallintopoliittika ja yhdenmukaistuminen: Vertaileva tutkimus neljän Euroopan valtion 1980- ja 1990-lukujen hallintopoliittisen päätöksenteon yhdenmukaistumisen edellytyksistä*. Väitöskirja. Acta Wasaensia 73, Hallintotiede 5. Vaasa: Vaasan yliopisto.
- Höpken, Wolfram, Tobias Eberle, Matthias Fuchs & Maria Lexhagen. 2019. "Google Trends Data for Analysing Tourists' Online Search Behaviour and Improving Demand Forecasting: The Case of Åre, Sweden." *Information Technology & Tourism* 21, 45–62.
- Iloranta, Riina. 2021. "Luxury Tourism: A Review of the Literature." *European Journal of Tourism Research* 30, 3007. <https://doi.org/10.54055/ejtr.v30i.1925>
- IPCC (Hallitustenvälinen ilmastomuutospaneeli/Intergovernmental Panel on Climate Change). 2022. *Climate Change 2022: Impacts, Adaptation, and Vulnerability: Contribution of Working Group II to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*, toim. Hans-Otto Pörtner, Debra. C. Roberts, Melinda M. B. Tignor, Elvira Poloczanska, Katja Mintenbeck, Andrés Alegría, Marlies Craig ym. Cambridge: Cambridge University Press.

- Jätelaki 646/2011 (<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110646>).
- Laki julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista 1397/2016 (<https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2016/20161397>).
- Kela, Maiju. 2019. *EKOLUKSUS: ilmentyminen ja tulevaisuus: Uudesta ilmiöstä tuottavaa vastuullisuutta*. Opinnäytetyö. Laurea-ammattikorkeakoulu. <https://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-2019110620710>
- Kotiaho, Janne S., Lassi Ahlvik, Christoffer Boström, Jaana Bäck, Irina Herzon, Jukka Jokimäki, Kirsi Pauliina Kallio ym. 2021. *Keskeiset keinot luontokadon pysäyttämiseksi: Luontopaneelin viestit hallituksen puoliväliriiheen*. Suomen Luontopaneelin julkaisuja 2/2021. <https://doi.org/10.17011/jyx/SLJ/2021/2>
- Kuusamon EVO. 2023. "Kuusamon energia- ja vesiosuuskunta. Vesihuolto." <https://kuusamonevo.fi/vesihuolto/> (Luettu 20.3.2022.)
- Larkin, Brian. 2013. "The Politics and Poetics of Infrastructure." *Annual Review of Anthropology* 42, 327–343.
- Lehtovuori Oy. 2022. "Älyroska-astia." <https://www.lehtovuori.fi/fi/30-alyroska-astiat> (Luettu 22.3.2022.)
- Levin, Irwin P. & Gary J. Gaeth. 1988. "Framing of Attribute Information Before and After Consuming the Product." *Journal of Consumer Research* 15, 374–378.
- Loikkanen, Teemu, Jarno Valkonen & Heikki Huilaja. 2022. "Circular Economy as Infrastructural Change: Waste Citizenship in the Bin." Teoksessa *Infrastructural Being: Rethinking Dwelling in a Naturecultural World*, toim. Jarno Valkonen, Veera Kinnunen, Heikki Huilaja & Teemu Loikkanen. Cham: Palgrave Macmillan, 115–143. https://doi.org/10.1007/978-3-031-15827-8_6
- Lähdesmäki, Kirsi. 2003. *New Public Management ja julkisen sektorin uudistaminen: Tutkimus tehokkuuspriaatteista, julkisesta yrittäjyydestä ja tulostasusta sekä niiden määrittelemistä valtion keskushallinnon reformeista Suomessa 1980-luvun lopulta 2000-luvun alkuun*. Väitöskirja. Acta Wasaensia 113, Hallintotiede 7. Vaasa: Vaasan yliopisto.
- Maankäyttö- ja rakennuslaki (Alueidenkäyttölaki) 1999/132. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990132>.
- Menzel, Donald C. 2005. "State of the Art of Empirical Research of Ethics and Integrity in Governance." Teoksessa *Ethics in Public Management*, toim. H. George Frederickson & Richard K. Ghere. New York: M. E. Sharpe, 16–43.
- Miller, Dale, Bill Merrilees & Alexandra Coghlan. 2015. "Sustainable Urban Tourism: Understanding and Developing Visitor Pro-Environmental Behaviours." *Journal of Sustainable Tourism* 23:1, 26–46. <https://doi.org/10.1080/09669582.2014.912219>
- Nordic Choice Hotels. 2022. "Kestävyys kaikissa vaiheissa: ympäristön vuoksi." <https://www.nordicchoicehotels.fi/yhteiskuntavastuu/kestava-hotellitoiminta/> (Luettu 28.2.2022.)

- Nurmi, Ossi. 2013. ”Tilastokeskuksen tuottamat matkailutilastot: Lukuja matkailusta -seminaari Rovaniemi, 14.4.2013.” <http://matkailu.luc.fi/loader.aspx?id=2612734c-8a30-40f5-8522-7879277c8520> (Luettu 20.3.2022.)
- Osborne, Stephen P. 2006. ”The New Public Governance?” *Public Management Review* 8:3, 377–387. <https://doi.org/10.1080/14719030600853022>
- Paasoja, Annu. 2019. ”Tunturikeskukset ratkovaat jäteongelmia matkailijoiden vaatimuksesta: alkutekijöissään oleva kierrätys vaatisi roskarallia taksilla.” *Yle Uutiset* 8.1.2019. <https://yle.fi/uutiset/3-10584548> (Luettu 28.2.2022.)
- Rannisto, Pasi-Heikki. 2005. *Kunnan strateginen johtaminen: tutkimus Seinämaan purikuntien strategiaprosessien ominaispiirteistä ja kunnanjohtajista strategisina johtajina*. Väitöskirja. Acta Universitatis Tamperensis 1072. Tampere: Tampereen yliopisto.
- Romppanen, Antti. 2018. *Ruokahävikin vähentäminen Original Sokos Hotel Arinan aamiaisravintolassa*. Opinnäytetyö, Kajaanin ammattikorkeakoulu. <https://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-2018120419949>
- Rytilahti, Piia, Minna Uotila & Maxim Narbrough. 2007. *Understanding the Essence of Environmentally Sound Products: Some Insights into Ecoluxury Design*. Nordes 2007 – Design Inquiries. Tukholma: University of Arts, Crafts and Design.
- Salminen, Ari. 2016. *Julkisen johtamisen etiikka*. Opetusjulkaisuja 60. Julkisjohtaminen 3, 4. laitos. Vaasa: Vaasan yliopisto.
- Satokangas, Pasi & Markku Vieru. 2017. ”Liite 1: Rekisteröimättömän majoituksen arviointi vedenkulutuksen perusteella.” Teoksessa *Tilastoja tutkimassa: lukuja Lapin matkailusta*, toim. Heli Ilola, Pasi Satokangas & Mirva Tapaninen. Rovaniemi: Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutti, 51–55.
- Schelly, Chelsea. 2017. *Dwelling in Resistance: Living with Alternative Technologies in America*. New Brunswick: Rutgers University Press.
- Shove, Elizabeth. 2003. ”Converging Conventions of Comfort, Cleanliness and Convenience.” *Journal of Consumer Policy* 26, 395–418. <https://doi.org/10.1023/A:1026362829781>
- Shove, Elizabeth. 2016. ”Infrastructures and Practices: Networks Beyond the City.” Teoksessa *Beyond the Networked City: Infrastructure Reconfigurations and Urban Change in the North and South*, toim. Olivier Coutard & Jonathan Rutherford. Lontoo: Routledge, 242–258.
- Shove, Elizabeth & Frank Trentmann toim. 2018. *Infrastructures in Practice: The Dynamics of Demand in Networked Societies*. Abingdon: Routledge.
- Silvennoinen, Kirsi, Lotta Heikkilä, Juha-Matti Katajajuuri & Anu Reinikainen. 2015. ”Food Waste Volume and Origin: Case Studies in the Finnish Food Service Sector.” *Waste Management* 46, 140–145. <http://dx.doi.org/10.1016/j.wasman.2015.09.010>

- SmartCitiesWorld. 2022. "Smart Waste, an Opportunity Cities Should not Trash." <https://www.smartcitiesworld.net/opinions/opinions/smart-waste-an-opportunity-cities-should-not-trash> (Luettu 20.3.2022.)
- Star, Susan Leigh. 1999. "The Ethnography of Infrastructure." *American Behavioral Scientist* 43:3, 377–391.
- Tekniikan sanastokeskus. 1998. *Ympäristösanasto*. TSK 27. Jyväskylä: Gummerus.
- Telia. 2022. "Oikeuskansleri ei näe esteitä valtioneuvoston ja Telian yhteistyölle koronaviruksen vastaisessa taistelussa." <https://www.telia.fi/artikkelit/artikkeli/oikeuskansleri-hyvaksyi-telian-ja-valtioneuvoston-yhteistyon-newsroom> (Luettu 4.11.2022.)
- Thaler, Richard H. & Cass R. Sunstein. 2009. *Nudge: Improving Decisions about Health, Wealth and Happiness*. New York: Penguin cop.
- Theotokis, Aristeidis & Emmanouela Manganari. 2015. "The Impact of Choice Architecture on Sustainable Consumer Behavior: The Role of Guilt." *Journal of Business Ethics* 131, 423–437.
- THL (Terveyden ja hyvinvoinnin laitos). 2020. "Huomattava osa rahapeleihin käytetystä rahasta tulee pelaajilta, joilla on peliongelma." <https://thl.fi/fi/-/huomattava-osa-rahapeleihin-kaytetysta-rahasta-tulee-pelaajilta-joilla-on-peliongelma> (Luettu 4.1.2022.)
- Tilastokeskus. 2023. Majoitustilasto. <https://www.stat.fi/til/matk> (Luettu 15.8.2023.)
- Torfin, Jakob, Eva Sørensen & Asbjørn Røiseland. 2019. "Transforming the Public Sector Into an Arena for Co-Creation: Barriers, Drivers, Benefits, and Ways Forward." *Administration & Society* 51:5, 795–825. <https://doi.org/10.1177/0095399716680057>
- Tversky, Amos & Daniel Kahneman. 1981. "The Framing of Decisions and the Psychology of Choice." *Science* 211, 453–458.
- Tversky, Amos & Daniel Kahneman. 1986. "Rational Choice and the Framing of Decisions." *The Journal of Business* 59:4, S251–S278.
- Valkonen, Jarno. 2022. *Mökin kanssa ajattelu: Ympäristösosiologinen mielikuvi- tus ympäristökriisin aikakaudella*. Tampere: Vastapaino.
- Valtioneuvosto. 2020. "Huoneistokohtainen vesilaskutus todellisen kulutuksen mukaan: vanhoihin taloyhtiöihin etäluettavat vesimittarit putkiremontin yhteydessä." <https://valtioneuvosto.fi/-/1410877/huoneistokohtainen-vesilaskutus-todellisen-kulutuksen-mukaan-vanhoihin-taloyhtiöihin-etäluettavat-vesimittarit-putkiremontin-yhteydessä> (Luettu 20.3.2022.)
- Vigoda, Eran. 2000. "Are You Being Served? The Responsiveness of Public Administration to Citizen's Demands: An Empirical Examination in Israel." *Public Administration* 78:1, 165–191.
- Viinämäki, Olli-Pekka. 2008. *Julkisen sektorin arvoympäristön kompleksisuus: Tutkimus julkisten organisaatioiden arvojen, johtamisteorioiden ja arvojo-*

- tajuuden erityisyydestä*. Tutkimuksia 283, Hallintotiede 35. Vaasa: Vaasan yliopisto.
- Visit Finland. 2023. Rudolf-tilastotietokanta. Majoitusliikkeiden keskimääräinen vuosikapasiteetti ja sen käyttö, 1995–2023. http://visitfinland.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/VisitFinland/VisitFinland__Majoitustilastot/visitfinland_matk_pxt_116y.px/ (Luettu 15.8.2023.)
- Weber, Max. (1980). *Protestanttinen etiikka ja kapitalismin henki*. (Die protestantische Ethik und der Geist des Kapitalismus, 1905.) Juva: WSOY.
- World Smart Cities Forum. 2020. "Smart Bins". <https://worldsmartcities.org/smart-bins/> (Luettu 21.3.2022.)
- Xu, Yueqiang, Petri Ahokangas & Emmanuelle Reuter. 2018. "EaaS: Electricity as a Service?" *Journal of Business Models* 6:3, 1–23.
- Ympäristönsuojelulaki 527/2014 (<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2014/20140527>).
- Zitting, Marianne. 2021. "Sokos Hotels tuo Suomeen uuden hotellityypin: tällainen se on." *Iltalehti* 19.11.2021. <https://www.iltalehti.fi/matkajutut/a/4ffobb9c-c66c-4218-83c9-53cd67e502f5> (Luettu 28.2.2022.)

11 Luontokohteiden ruuhkautumisen ehkäisy suunnittelulla

Jukka Jokimäki

📄 <https://orcid.org/0000-0002-7903-4128>

Ihmisten kiinnostus luontoa kohtaan on kasvanut ja monipuolistunut, minkä seurauksena monet luontokohteet ovat ruuhkautuneet. Kasvava virkistyskäyttö aiheuttaa luontokohteiden kulumista, ruuhkautumista ja ruuhkaisuuden kokemuksia.

Luonnon virkistys- ja matkailukäytöstä puhuttaessa ruuhkaisuuden kokemuksella viitataan ihmisen kannalta tilanteisiin, joissa luonnossa liikkuja kokee alueen kävijämäärän liian suureksi ja häiritseväksi. Tässä luvussa tarkastellaan sekä luontokohteiden ruuhkautumisen vaikutuksia luontoon ja kävijöihin että sen arviointi- ja hallintamekanismeja.

Ruuhkautumista on tutkittu aiemmin lähinnä kansallispuistojen käytön ja hoidon suunnitteluun liittyen. Siihen liittyvät ekologiset tutkimukset ovat puolestaan keskittyneet tarkastelemaan kohteiden kantokykyä. Ruuhkaisuuden kokemisen tunnetta on tutkittu sekä kokijan omiin tilannekohtaisiin motiiveihin että muiden vierailijoiden aiheuttamiin häiriöihin liittyen. Yleensä kantokykyä ja ruuhkaisuuden kokemista on tarkasteltu toisistaan erillisinä ilmiöinä.

Ruuhkautumisen eri ulottuvuuksia pitää tarkastella yhtäaikaisesti niiden yhteisvaikutukset ja keskinäiset riippuvuussuhteet huomioiden. Alueiden käytön suunnittelun kannalta on tärkeää tietää, miten luontokohteiden kävijämääriä voidaan säädellä siten, ettei kävijöistä aiheudu haittaa kohteiden luontoarvoille eikä kävijöille muodostu ruuhkaisuuden kokemusta.

Luontokohteiden ruuhkaantuminen

Luontokohteet ovat *ruuhkautuneet* (*overcrowded*) luontoinnostuksen myötä. Esimerkiksi Suomen kansallispuistojen käyntikerat ovat kaksinkertaistuneet vuoden 2010 kahdesta miljoonasta vuoden 2021 neljään miljoonaan. Erityisen suurta kasvu oli vuonna 2020, peräti 23 % edelliseen vuoteen verrattuna. (Metsähallitus 2022.) Viimeaikainen kävijämäärien kasvu luontokohteissa on ainakin osaksi johtunut COVID-19-pandemiasta, jonka seurauksena sisätiloissa harrastaminen ja ulkomaan matkailu oli rajoitettua tai jopa mahdotonta. Esimerkiksi monet lintutornit ruuhkautuivat pandemian aikana, ja lintuharrastusjärjestö BirdLife Suomi kehotti jäseniään vierailuissa kohteissa. Samaa suositusta on sovellettu myös globaalilla tasolla. (Jokimäki & Kaisanlahti-Jokimäki 2021; Randler ym. 2020.)

Luontoharrastuksen suosion kasvuun ovat vaikuttaneet esimerkiksi luonnon hyvinvointi- ja terveysvaikutusten esille nostaminen ja uudet luontoaktiviteetit (Konu ym. 2021; Rikkonen ym. 2020). Seurauksena on ollut luontokohteiden paikoittainen ruuhkautuminen niin väestökeskittymien läheisillä suojelualueilla (mm. Nuukio; Pietilä 2012), kauempana väestökeskittymistä sijaitsevilla suojelualueilla (mm. Ruka; Pietilä 2020; Vanhamäki 2003) kuin myös lähivirkistysalueilla (mm. monet lintutornit; Randler ym. 2020).

Luonnossa liikkumisen viimeaikainen lisääntyminen ei kuitenkaan selity yksinomaan COVID-19-pandemiasta aiheutuneilla muutoksilla, sillä esimerkiksi kansallispuistojen käyntimäärien kasvu jatkui kahden prosentin vauhdilla myös vuonna 2021 verrattuna vuoteen 2020 (Metsähallitus 2022). Luonnossa liikkumista harrastavien ihmisten määrä on siis kasvanut. Esimerkiksi BirdLife Suomen jäsenmäärä on noussut 1990-luvun alun noin 7 400 jäsenestä nykypäivän noin 14 000 jäseneseen (BirdLife Suomi 2022). Lintutorneilla vierailee lintuharrastajien lisäksi yhä enemmän muitakin luontoharrastajia; esimerkiksi monet perheet ovat suunnanneet kulkunsa helposti saavutettaville lintutorneille ja tulipaikoille. Seurauksena on ollut autoista täyttyneitä parkkipaikkoja sekä jonotusta

lintutornille pääsyyn ja makkaran paistoon. Yhä useampi luonnon-tarkkailija on kohdannut ruuhkaisuuden kokemuksen kansallispuistoissa, lähilaavuilla, luontopoluilla ja lintutorneilla (Konu ym. 2021; Randler ym. 2020).

Ruuhkautumisen kokemuksella (crowding experience) tarkoitetaan tilannetta, jossa henkilö kokee tietyn ihmismäärän liian suureksi ja siten häiritseväksi (Saarinen 1994a).

Islannin erämaisilla alueilla on tutkittu kävijöiden ruuhkaisuuden kokemuksen ja vierailutytytyväisyyden tunteita vuosina 2009–2019. Tulokset osoittivat kävijöiden tyytyväisyyden vähentyvän samanaikaisesti, kun he alkoivat kokea ruuhkaisuuden tunnetta. Todennäköisesti tilanne on sama myös monilla Lapin erämaisilla kansallispuisto- ja retkeilyalueilla. (Sæþórsdóttir & Hall 2020.)

COVID-19-pandemia tarjosi mielenkiintoisen koeasetelman siitä, miten luontoympäristöjen eliöstö reagoi muuttuviin ihmismääriin. Esimerkiksi Soto ja muut (2021) tutkivat, miten pandemia vaikutti aurinkorantojen ekosysteemeihin Latinalaisessa Amerikassa. Rantojen tyhjentyessä auringonpalvoista myös heidän aiheuttamansa häiriöt kuten meluisuus ja roskaisuus vähenivät. Samanaikaisesti dyynikasvillisuuden ja erakkorapujen määrät kasvoivat. Tulokset antavat viitteitä siitä, että eliöstö palautuu suhteellisen nopeasti aiemmin vilkkaassakin käytössä olleilla alueilla ihmismäärän vähetessä. (Sato ym. 2021.)

Perinteisesti *luontomatkailukohteet* eivät ole olleet erityisen ruuhkautuneita. Pandemia kuitenkin muutti tilannetta ja pakotti matkailusektorin tarkastelemaan tarkemmin myös luontomatkailua. Suomessa toteutetun skenaariotarkastelun mukaan COVID-19-pandemian myötä matkailijoiden kulutuskäyttäytyminen voi muuttua kestävämpään suuntaan ja lähiluonnon merkitys kasvaa. Luontomatkailukohteiden oletetaan menestyvän muita matkailukohteita paremmin muun muassa niiden ruuhkattomuuden vuoksi. Lisäksi ne tulevat houkuttelemaan uusia asiakasryhmiä. (Rikkonen ym. 2020.)

Luontomatkailu (nature-based tourism) määritellään yleensä laaja-alaisesti matkailuksi, jossa luonto on ensisijainen vetovoimatekijä ja jossa toiminnot pohjautuvat tai liittyvät jollain tavalla luontoympäristöihin (Rantala 2017).

Kansallispuistojen ynnä muiden vastaavien luontokohteiden lisäksi mielenkiintoista ja ihmisiä puoleensa vetävää luontoa on myös kaupungeissa. Kaupungin luontoalueet ovat yleensä pinta-alaltaan pieniä ja eristäytyneitä viher- ja vesialueita, kuten esimerkiksi puistoja, metsiä, peltoja, jokia, puroja, järviä ja lampia (ks. myös luku 4 kaupunkiluonnosta tässä kirjassa). Pienialaisuutensa vuoksi ne ruuhkautuvat yleensä helpommin kuin esimerkiksi laaja-alaiset kansallispuistot. Luontoalueet voi nähdä aukkoina kaupunkirakenteessa, mutta ennen kaikkea ne ovat monimerkityksellinen ja arvokas osa kaupunkia. Päätettäessä kaupungin maankäytöstä tarvitaan tietoa sekä ekosysteemitason että ihmisten arvoista ja tarpeista. Alueiden käytön suunnittelun haasteena onkin kyetä yhdistämään ja hyödyntämään niin ekologista kuin luonnon kokemiseen liittyvää tietoa. (Sipilä ym. 2008.)

Luonnon virkistys- ja matkailukäytössä ruuhkaisuuskokemusten ymmärtäminen on keskeistä, jotta alueiden käyttöä voidaan suunnitella asiakaslähtöisesti (ks. myös luku 10 yhdyskuntainfrakstruktuurista tässä kirjassa). Esimerkiksi Suomen kansallispuistojen käytöstä, hoidosta ja suunnittelusta vastaava Metsähallitus on osaltaan osoittanut huolensa suurten kävijämäärien mahdollisista vaikutuksista vierailijoiden käyntikokemukseen ja alueiden huollon onnistumiseen (Konu ym. 2021). Luonnon kulumiseen ja häiriintymiseen on kiinnitetty suhteellisen paljon huomiota kansallispuistojen hoidon ja käytön suunnittelussa (Ormsby ym. 2004). Sen sijaan ruuhkautumiseen ja sen ehkäisemiseen on toistaiseksi kiinnitetty vähemmän huomiota (Arnberger & Mann 2008).

Kävijöiden kohdeympäristöille aiheuttamat ongelmat asettavat siis monenlaisia haasteita maankäytön suunnittelulle. Mitä enemmän luontokohteessa käy vierailijoita, sitä enemmän on yleensä ongelmia.

Maankäytön suunnittelun tavoitteena on luoda edellytyksiä hyvälle asuinympäristölle ja alueiden kestäväälle kehittämiselle (Ympäristöministeriö 2023).

Suomessa maankäytön suunnittelua ohjaa tällä hetkellä uusittavana oleva maankäyttö- ja rakennuslaki (ks. myös luku 7 uudistuvasta kaavoituslainsäädännöstä tässä kirjassa). Käytännön suunnittelua ohjaavat lain lisäksi valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, maakuntakaava, yleiskaava ja asemakaava. Maakuntakaavan laadinnasta vastaavat maakuntaliitot, kun taas alemman tason kaavoituksessa kunnilla on monopoli. Metsähallitus ohjaa kansallispuistojen, retkeilyalueiden ja Natura 2000 -suojelualueiden hoitoa ja käyttöä aluekohtaisten hoito- ja käyttösuunnitelmien (HKS) avulla. Sidosryhmien kanssa yhteistyössä tehtävien hoito- ja käyttösuunnitelmien avulla pyritään yhteensovittamaan alueiden eri käyttömuotoja ja käyttäjäryhmien tarpeita. (Metsähallitus 2023c; Ympäristöministeriö 2023.)

Laadukkaiden virkistyskokemusten mahdollistamiseksi ja luontokohteiden kestävä kehittäminen varmistamiseksi luontoalueiden hoidosta ja käytöstä vastaavat organisaatiot, kuten Metsähallitus, tarvitsevat monipuolista tietoa sekä itse kohteesta että kohteessa vierailevista ihmisistä ja heidän tyytyväisyydestään vierailukokemuksensa (Kajala ym. 2009; ks. myös puheenvuoro ”Monilajiseen hyvinvointiin uudistavalla suunnittelulla” tässä kirjassa). Myös kaupunkien virkistysalueisiin liittyvät kokemukselliset arvot toimivat tärkeänä taustatietona kaupunkisuunnittelijoille, kun ihmisten välitöntä lähiympäristöä halutaan kehittää heitä miellyttäväksi. Lähiluonnon kokemisen kannalta on keskeistä, miten maankäytön tavoitteita konkretisoidaan kaavoituksessa, rakentamisessa ja luonnonhoidossa. Esimerkiksi yleiskaavoituksessa luodaan puitteet sille, millaista luontoa kaupungeissa voi ylipäättään kokea. (Sipilä & Tyrväinen 2007.)

Ruuhkautumisen kokeminen

Ruuhkautumistutkimusten varhaisvaiheessa esitettiin yleistävä hypoteesi, jonka mukaan alueen kävijämäärän kasvu lisää ruuhkautumiskokemuksia ja sen myötä retkeilijöiden tyytymättömyyttä (Manning & Ciali 1980). Myöhemmissä tutkimuksissa hypoteesia ei ole pystytty kuitenkaan aukottomasti todentamaan.

Suosittujen luontomatkailukohteiden läheisyydessä palvelujaan tarjoavat matkailuyrittäjät ovat hyötäneet kasvavista kävijämääristä – merkitsevähän ne kasvavaa taloudellista tuottoa. Kasvavasta ihmismäärästä voi kuitenkin olla haittaa kohteen luonnolle: siitä saattaa aiheutua esimerkiksi kulumista, roskaantumista, epäedullisia lajistomuutoksia ja muita erilaisia häiriöitä. Tämä voi johtaa käyntikohteen luontoarvojen vähenemiseen, mikä voi puolestaan vähentää kohteen kävijämääriä ja muuttaa kävijöiden luontokokemuksia. On myös huomattava, että kasvavat kävijämäärät voivat vaikuttaa kohdealueella asuvan väestön hyvinvointiin ja asumisviihtyvyyteen. (Hemmi 1995.)

Luontokokemus voidaan nähdä kokonaisvaltaisena kokemuksena, jossa on mukana luontoyhteyden kokemista, lumoutumista luonnosta, arjesta irtautumista ja ympäristöön liittyviä arvoja (ks. esim. Salonen 2020).

Ruuhkautumisen myötä sekä paikallisten että matkailijoiden arvostus aluetta kohtaan laskee ja eri käyttäjäryhmien välille syntyy entistä enemmän ristiriitoja. Hiljaisuutta ja rauhallisuutta arvostavat matkailijat siirtyvät uusiin kohteisiin, joissa on vähemmän kävijöitä. Tästä seuraa ihmistoiminnan, mm. virkistyskäytön, laajeneminen uusille alueille. Luontoalueiden käytön suunnittelussa on haasteellista pystyä huomioimaan erilaisten ihmisten arvot ja tarpeet alueiden käytön ja hoidon järjestämisessä.

Luontomatkailukohteen matkailua kehitettäessä ja suunniteltaessa on tärkeää huomioida kohteen ekologiset arvot. Mikäli kohteeseen liittyvät luontoarvot menetetään liiallisten ihmismäärien ja käytön vuoksi, menetetään usein myös sen muut arvot. Palautuminen aiheutetuista ympäristöhäiriöistä on hidasta, etenkin pohjoisilla

leveysasteilla. Usein liikakäytön kielteiset vaikutukset myös ilmenevät viiveellä, mikä olisi huomioitava ruuhkaisuuden hallinnassa. (Jokimäki & Kaisanlahti-Jokimäki 2007.)

Huolimatta luontomatkailun positiivista vaikutuksista ihmisille ongelmaksi jää, että taloudelliset edut katsotaan usein tärkeimmiksi kuin mahdollisesti aiheutuvat ympäristölliset ja sosiokulttuuriset haitat. On kuitenkin huomattava, että ruuhkautumisen aiheuttamat ekologiset ja sosiokulttuuriset muutokset voivat myöhemmin johtaa myös taloudellisiin ongelmiin. (Krippendorf [1984] 1994.) Luontoympäristön terveys- ja hyvinvointivaikutusten tutkimuksen rinnalla on viime aikoina selvitetty myös näiden vaikutusten taloudellista merkitystä ja saatu selville, että kansallispuistossa koetut terveysvaikutukset ovat myös taloudelliselta arvoltaan merkittäviä (Vähäsarja 2014). Kansallispuistot edistävät ihmisten terveyttä ja hyvinvointia, ja vähentävät siten esimerkiksi sairaalapalveluiden tarvetta.

Ihmiset kokevat paikat ja tilanteet *aistiensa* avulla (ks. luku 4 kaupunkiluonnosta tässä kirjassa). Kun ihminen vaihtaa ympäristöä, muuttaa hän samalla aistinympäristöään ja koettavaa ympäristöään. Paikalliset ihmiset voivat kokea kohteen ruuhkautumisen eri tavalla kuin kohteessa tilapäisesti vierailevat ihmiset. He voivat arvostaa rauhallisuutta enemmän kuin kohteessa vain hetken viivähtävät matkailijat. Ruuhkautuminen synnyttää alueen hallinnoijasta riippumatta merkittäviä suunnitteluhaasteita liittyen esimerkiksi asiakastytyväisyyteen.

Asiakastytyväisyys kuvaa yleisellä tasolla asiakkaan toiveiden täytymistä tai täyttymättä jäämistä. Matkailukohteissa vierailee kuitenkin myös paikallisia ihmisiä matkailijoiden lisäksi ilman, että he ovat varsinaisesti asiakkaita. Näin ollen olisi parempi puhua *kävijätytyväisyydestä*.

Metsähallitus arvioi ja seuraa omien asiakkaidensa tyytyväisyyttä kävijätutkimusten, asiakastutkimusten ja saalispalautteen avulla kerätyillä aineistoilla. Kävijä- ja asiakastutkimuksissa vastaaja arvioi asteikolla 1–5 käyttämiensä tuotteiden ja palveluiden laatua ja määrää. Virkistyspalveluasiakkaiden asiakastytyväisyysluku saadaan

54 väittämän vastauslukumäärillä painotetusta keskiarvosta. Met-sästyksen saalispalautteessa asiakas arvioi kymmenen väittämää. Käytettävän mittarin lukuarvon laskennassa virkistyspalveluasiak-kaiden palautteen painoarvo on 60 % ja eräpalveluiden asiakkaiden 40 %. Mittari voi saada arvoja 1–5, jossa 1 tarkoittaa erittäin tyyty-mätöntä, 5 erittäin tyytyväistä. (Metsähallitus 2023f.)

Yleensä ruuhkautumiskokemusten seuranta toteutetaan kävijä-tutkimusten yhteydessä. Useampi Metsähallituksen kävijätutkimuk-sen kyselylomakkeen kysymys voidaan linkittää ruuhkaisuuteen joko suoraan tai epäsuorasti. Tällaisia kysymyksiä ovat esimerkiksi seuraavat: ”Onko jokin seuraavista asioista häirinnyt Sinua tämän-kertaisella käynnilläsi xx alueella: 1. Maaston kuluneisuus, 2. Maas-ton roskaantuneisuus, [– –], 4. Liiallinen kävijämäärä, 5. Muiden kä-vijöiden käyttäytyminen” ja ”Onko liiallinen kävijämäärä häirinnyt sinua tai onko nykyisten palveluiden/rakenteiden määrä mielestäsi riittävä?” Viime kädessä kohdealueen ympäristö koettuna ja elet-tynä arjen ympäristönä kertoo suunnittelun onnistuneisuudesta.

Helpoin ja yksikertaisin tapa välttää ruuhkautumista olisi kieltää kohteessa käyminen tai rajoittaa kävijämääriä, mutta liian rajut ra-joitustoimet voisivat lopettaa virkistyskäytön ja kohteessa käynnit kokonaan. Etenkin Suomessa kieltämisen ja rajoittamisen käyttö on hankalaa jo yksinomaan jokaisenoikeuksien vuoksi (Metsähallitus 2023a). Tosin jo nyt esimerkiksi kansallispuistojen tiettyihin osiin on kohdennettu liikkumisrajoituksia arkojen lajien pesimäaikaan ja luontoreittejä on sijoitettu siten, että ne kiertävät häiriöherkki-en lajien esiintymät.

Ruuhkautuminen synnyttää alueen hallinnoijasta riippumatta merkittäviä suunnitteluhaasteita sekä asiakastyytyväisyyden tason ylläpitämiseen että kohteiden peruspalvelujen, kuten jäte- ja poltto-puuhuollon, järjestämiseen. Tämä on tullut hyvin esille esimerkiksi COVID-19-pandemian aikana.

Asetettaessa maankäytön suunnittelulla tavoitteita sille, minkä-laisia kokemuksia erilaisille käyttäjille halutaan tarjota eri alueilla, tulisi tunnistaa ja tietää, millaisia muutoksia vierailukohteessa ol-laan valmiita hyväksymään. Ruuhkautumisen arviointiin liittyvien

aineistojen keruutavoissa on ollut vaihtelua, mutta käytetyt tutkimusmenetelmät ovat olleet yleensä määrällisiä.

Ruuhkautumisen vaikutuksista luontokohteissa

Luontomatkailun ja virkistyskäytön vaikutukset luontoon ovat moninaiset. Kasvavan käytön vaikutukset voivat liittyä talouteen, ekologiaan, maisemaan, kulttuuriin tai sosiaaliseen kapasiteettiin. Oman lukunsa muodostavat myös ruuhkautumisen fyysiset ja rakenteelliset ongelmat, kuten esimerkiksi polkujen kuluminen, puiden vaurioituminen, ympäristön roskaantuminen ja parkki-paikkojen riittämättömyys (Hemmi 1995; 2005; Jokimäki & Kaisanlahti-Jokimäki 2007).

Luontokohteiden ruuhkautuminen muuttaa myös ihmisten aisti-ympäristöjä esimerkiksi meluisuuden lisääntyessä (ks. luku 4 tässä kirjassa). Kasvat vierailijamäärät ovatkin aiheuttaneet lisää ristiriitoja alueiden käyttäjien kesken. Ristiriitoja voi esiintyä matkailijoiden, retkeilijöiden ja paikallisten asukkaiden välillä, mutta myös virkistyskäyttömuotojen välillä, kuten esimerkiksi moottorikelkkailijoiden ja hiihtäjien välillä. (Cessford 2003; Saarinen 1994a).

Toistaiseksi luontomatkailun vaikutuksia on arvioitu pääasiassa taloudellisista näkökulmista. Jonkin verran tarkasteluja on tehty myös ekologiaan ja ympäristöllisiin kysymyksiin liittyen, mutta sosiaaliseen kapasiteettiin (*social capacity*) liittyvien vaikutusten tarkastelu on jäänyt vähemmälle (Krippendorf 1982; Saarinen 1994a, 1994b; 2005, Tyrväinen & Tuulentie 2007). Kuten matkailumaantieteilijä Jarkko Saarinen (1994a, 166) kirjoittaa:

“*Sosiaalisen kapasiteetin* käsitteellä kuvataan sitä retkeilijöiden keskinäisen sosiaalisen vuorovaikutuksen määrää ja luonnetta, jonka he sievät ilman, että se merkittävästi häiritsee ja heikentää heidän virkistyskokemuksiaan.”

Virkistyskäytön tutkimus on kohdentunut sekä maailmanlaajuisesti että Suomessa lähinnä kansallispuistoihin ja metsien monikäyttöön

(ks. esim. Albrecht 2021; Cole 1990; Manning, Anderson & Pettengill 2017; Ormsby ym. 2004) lähiluontokohteisiin liittyvän tutkimuksen ollessa vähäistä. Esimerkiksi Matkailututkijat Jeroen Bryon ja Bart Neuts (2008) mallinsivat matkailijoiden ruuhkautumiskokemuksia Bruggen kaupungissa Belgiassa. Heidän tulostensa mukaan muiden matkailijoiden käytös vaikutti kävijöiden ruuhkautumiskokemukseen enemmän kuin itse vierailupaikkaan liittyvät tekijät. Ehkä hieman yllättäen kohteessa vierailijoiden määrällä ei siis ollutkaan vaikutusta ruuhkautumiskokemukseen. Oletettavasti kaupunkiympäristössä ihmiset hyväksyvät enemmän muiden ihmisten läsnäoloa kuin luonnontilaisemmissa ympäristöissä. (Bryon & Neuts 2008.) Tulos antaa viitteitä siitä, etteivät esimerkiksi kansallispuistoista saadut tutkimustulokset ole välttämättä sovellettavissa lähiluontokohteisiin.

Sosiaalinen kapasiteetti suojele- ja virkistysalueilla

Ympäristön virkistyskäyttöä tutkineiden Arne Arnbergerin ja Carsten Mannin metsäretkeilijöiden käyttäytymiseen tarkasteluun pohjautuneen kirjallisuuskatsauksen mukaan Euroopassa toteutettiin 16 ruuhkautumiskokemukseen liittyvää tutkimusta vuosina 1980–2008. Näissä tutkimuksissa 16–64 % vastaajista totesi kokeensa luontokohteessa vierailunsa aikana jonkinlaista ruuhkautumisen tunnetta. (Arnberger & Mann 2008.)

On huomioitava, että suomalaisten luontomatkailukohteiden kävijämäärät ovat vähäisempiä kuin esimerkiksi Pohjois-Amerikassa tai Keski-Euroopassa. Lisäksi Suomella on yksi luonnon käyttöön liittyvä erityispiirre, nimittäin jokaisenoikeudet (Metsähallitus 2023a), joka mahdollistaa laajemmat virkistyskäyttömahdollisuudet kuin muualla. Näin ollen muista maista saatavia ruuhkautumiseen liittyviä tuloksia ei voida välttämättä suoraan yleistää Suomen tilanteeseen. Ihmisten ja ympäristön sietokykyä alueiden käyttöön liittyen voidaan kuvata kantokyky -käsitteiden avulla.

Sosiaalisella kapasiteetilla tai kantokyvyllä (social carrying capacity) tarkoitetaan osittain eri asiaa kuin ympäristön kantokyky -käsitteellä

(*carrying capacity*). Siinä missä ympäristön kantokyvyllä viitataan alueen suurimpiin mahdollisiin käyttäjämääriin, sosiaalisen kapasiteetin käsitteellä tarkastellaan matkailijoiden toistensa sietämisen rajoja.

Ympäristön kantokyky (biologian ala) tarkoittaa ympäristöresurssien säätelemää suurinta mahdollista populaatiotiheyttä tietyllä alueella tai tietyssä habitaatissa (Tieteen termipankki 2022).

Matkailualueen kantokyvyn käsite kuvaa tilaa tai käytön intensiteettiä, jonka ylittämistä alue ja sen käyttäjät eivät kestä tai voi sietää. Matkailualueen kantokyky voidaan määritellä sellaiseksi ”matkailutoimintojen intensiteetiksi, jonka ylittämisen jälkeen alueen fyysinen ympäristö, matkailijoiden kokemusten laatu sekä paikallisväestön suhtautuminen alueen matkailijoihin ja matkailun seurausvaikutuksiin muuttuvat siinä määrin, ettei tapahtuneita muutoksia voida pitää siedettävänä.” (Hemmi 1995.)

Matkailualueen kantokykyä voidaan tarkastella myös yksityiskohdaisemmin, esimerkiksi kohteen ekologiseen tilaan liittyen. Tällöin arvioidaan, minkä verran kohteen luonto kestää käyttöä tai kävijöitä ilman merkittäviä vaurioita (ks. esim. Jokimäki & Kaisanlahti-Jokimäki 2007; Tolvanen, Kangas & Huhta 2014).

Ekologisen kantokyvyn ohella myös sosiaalinen kantokyky linkittyy läheisesti ruuhkautumiseen, ja sitä voidaan tarkastella joko matkailijoiden ja paikallisten asukkaiden välisten tai matkailijoiden keskinäisten kohtaamisten sietokykyinä (Hemmi 1995). Sosiaalisen kantokyvyn käsitteen käyttöä virkistyskäyttöön liittyvässä tutkimuksessa on myös kritisoitu, koska se ei välttämättä pysty erottelemaan ihmistiheyden ja ruuhkautumisen välistä eroa toisistaan (Gramann 1982). Suuri ihmistiheys ei aina merkitse sitä, että kävijät joutuisivat esimerkiksi odottamaan vuoroaan tulipaikalle päästäkseen – kohteessa saattaa olla useita vaihtoehtoisia tulistelutekopaikkoja ja laavuja. Vastaavasti kävijät voivat tuntea erämaa-alueella sijaitsevan ainoa tulipaikan ruuhkaiseksi ilman, että alueella on paljon ihmisiä. Myös sesongit voivat vaikuttaa sekä kohteen ihmistiheyteen että ruuhkautumiseen. (Moyle & Croy 2007.)

Ruuhkaisuuden välttäminen

Liian suuret kävijämäärät luontokohteissa voivat – riippuen esimerkiksi kansalaisuudesta tai kulttuurista – johtaa ruuhkaisuuden kokemiseen. Teoreettisesti tarkasteltuna ruuhkaisuuskokemuksen käsitteellä on yhteneväisyyksiä laidunekologiasta johdettuun kantokykyajatteluun, samoin kuin matkailututkimuksessa viime vuosina esille nostettuun *liikamatkailun* käsitteeseen (*overtourism*; ks. esim. Kyyrö 2019; Wall 2020; ks. myös johdantoluku tässä kirjassa).

Matkailuun ja virkistyskäyttöön liittyvien ruuhkautumiskokemusten tutkimus on viime vuosien aikana yleistynyt (Dogru-Dastan 2020). Suuret kävijämäärät ja -tiheydet johtavat yleistyviin kohtaamistilanteisiin, mistä voi seurata ruuhkautumiskokemuksia ja vierailukokemuksen laadun heikkenemistä (Arnberger & Mann 2008). Virkistyskäyttötutkija Robert Manningin ja Charles Cialin (1980) esittämässä ruuhkautumisen ja tyytyväisyyden välistä suhdetta kuvaavassa mallissa ilmiöiden välillä on kielteinen suhde, joten ruuhkaisuutta ja sen tunnetta tulisi pyrkiä minimoimaan (ks. myös Saarinen 1994a).

Vaikka ruuhkaisuuskokemukset usein heikentävät matkailijan tyytyväisyyttä vierailuunsa, voivat retkeilijät olla tyytyväisiä kokemukseensa kävijämäärien lisääntymisestä ja kohteen ruuhkautumisesta huolimatta (Manning & Valliere 2001). Havaintoon voi olla useita syitä. Ruuhkautumiskokemuksille herkat ihmiset saattavat esimerkiksi siirtää vierailunsa vähemmän ruuhkaiseen ajankohtaan (*temporal displacement*), siirtyä retkeilemään vähemmän ruuhkautuneille alueille (*spatial displacement*), tai vaihtaa pääasiallista aktiviteettiaan (*activity displacement*) (Arnberger & Brandenburg 2007; Fleisman, Feitelson & Salomon 2007; Moyle & Croy 2007). Jessica P. Feferin ja muiden (2021) tutkimuksen mukaan retkeilykohteen vaihto helpottaa ruuhkautumisesta johtuvaa stressin tunnetta enemmän kuin retkeilyn siirtäminen vähemmän ruuhkaiseen ajankohtaan (ks. myös Rupf ym. 2019). Siirtyminen ruuhkautuneelta alueelta vähemmän ruuhkautuneelle alueelle voi kuitenkin aiheuttaa ruuhkautumista muilla alueille.

Ruuhkautumiskokemukseen vaikuttavat muutkin tekijät kuin kohtaamisten määrä muiden ihmisten kanssa. Vaikutusta on esimerkiksi sillä, mistä kulttuurista kävijä tulee, minkä ikäinen hän on ja kuinka kauan hän on ollut alueella (Fleishman, Feitelson & Salomon 2004; 2007; Kalisch 2012; Luque-Gil, Gómez-Moreno & Peláez-Fernández 2018; Nickerson, Sage & Jorgenson 2020; Sever, Verbič & Marušić 2018). Ruuhkautumisen tuntemiseen vaikuttavat myös kävijän motiivit, harjoitettu aktiviteetti ja odotukset vierailuun liittyen. Myös luonnossa kohdattavien muiden henkilöiden ominaisuuksilla, käytöstavoilla ja aktiviteeteillä on merkitystä samoin kuin tilannekohtaisilla tekijöillä, kuten luontokohteen tyyppillä ja sijainnilla. Lisäksi ruuhkautumisen kokeminen voi vaihdella sekä ajallisesti että alueellisesti. (Arberger & Mann 2008; Manning, Lawson & Valliere 2009; Pietilä 2012; Pikkemaat, Bichler & Peters 2020.)

Kun alueella vieraileva kokee ruuhkan, kohtaa hän enemmän sosiaalista kanssakäymistä kuin olisi toivonut kohtaavansa, eikä sen takia pysty saavuttamaan käyntinsä tavoitteita (Arnberger & Mann 2008). Aina ei kuitenkaan tarvita kohtaamisia, jotta kävijälle muodostuu mielikuva ihmisjoukoista. Voidaan ajatella, että esimerkiksi maastopyöräilyn lisääntyminen leventää polkuja, ja vaikka ketään ei olisi näkyvissä missään, jo pelkkä levenneiden polkujen näkeminen voi aiheuttaa joillekin herkemmille ihmisille mielikuvan alueesta, jolla on ollut suuri määrä ihmisiä. On myös huomattava, että esimerkiksi eri maista tulevat ihmiset voivat käyttäytyä luonnossa eri tavoin – pari luonteeltaan vilkasta eteläeurooppalaista voi pitää enemmän ääntä kuin kymmenen suomalaista, ja antaa siten mielikuvan ruuhkautuneesta kohteesta.

Usein luontoon kohdistuvan matkan tarkoitus on luonnon havainnointi (Rantala 2017). Luontokohteiden, kuten lintutornien, ruuhkautuminen heikentää siten luontomatkaileijoiden tai -harrastajien luontoelämystä. Ruuhkautuminen haittaa luonnon tarkkailua esimerkiksi melun lisääntymisen tai lintutornin täyttymisen takia. Lisäksi luonnon eläimet ovat yleensä arkoja: ne pitävät ihmistä petona ja välttelevät ihmisten kohtaamista tai pakenevat suoja paikkoihin

(Tablado & Jenni 2017). Tämän seurauksena luonnoneläinten havaitseminen on aina epävarmaa sekä paikallisesti että ajallisesti. Mitä enemmän luontokohteessa on ihmisiä, sitä aikaisemmin eläimet pakenevat ihmisiä ja sitä vaikeampaa vierailijoiden on havaita niitä (Blumstein ym. 2005; Geist ym. 2005; Morelli ym. 2018; ks. myös luku 4 kaupunkiluonnosta tässä kirjassa).

Ihmismäärän lisäksi esimerkiksi virkistäytymistapa vaikuttaa eläinten suhtautumiseen ihmisiin; kävelevä ihminen pääsee lähemmäs eläintä kuin pyöräilijä (Bernard ym. 2018; Guillaume, Wouter, van Donger, Guay ym. 2018), kun taas koiran kanssa liikkuvaa ihmistä paetaan kauempaa kuin ilman koiraa liikkuvaa ihmistä (Glover ym. 2011).

Luontomatkaillen haasteena onkin se, miten luontoa voidaan tarkkailla, kun tarkkailun kohteet ovat arkoja (Knight 2009). Yksi keino on rakentaa esimerkiksi tarkkailukojuja tai lintutorneja, joista käsin kohteita voidaan tarkkailla niitä häiritsemättä. Toinen mahdollisuus on totuttaa tarkkailukohteet ihmisiin tai houkuttaa ne tarpeeksi lähelle ihmistä tarkkailun mahdollistamiseksi. (Knight 2009.) Suurpetojen valokuvaus on esimerkki viimeisestä. Mitä pienempi ryhmäkoko on, sitä vähemmän luontomatkalaiset häiritsevät luontoa ja sitä enemmän he havaitsevat eläimiä (Remacha, Pérez-Tris & Delgado 2011).

Kuten jotkut ihmiset, myös monet eläimet välttelevät alueita, joissa on paljon ihmisiä (ks. luku 4 kaupunkiluonnosta tässä kirjassa). Clevelandin kaupungissa tehdyssä tutkimuksessa havaittiin päiväaktiivisten kojoottien ja kettujen liikkuvan kaupunkialueella pääosin öiseen aikaan, jolloin ihmisiä oli vähemmän liikkeellä (Moll ym. 2018). Frankfurtin kaupungissa kaniinit puolestaan pysyivät koloissaan silloin, kun ihmisiä oli paljon liikkeellä, eli töihin meno- ja paluuaikoina (Ziege ym. 2016). Yleensä ottaen eläimet ovat sitä arempia, mitä suurempi niitä lähellä olevan ihmisryhmän koko on (Tablado & Jenni 2017).

Ruuhkaisuuden arviointimenetelmät

Luontoalueiden hoidosta ja käytöstä vastaavat tarvitsevat tietoa ruuhkautumisesta alueiden kestävän ja vastuullisen suunnittelun tueksi. Kävijämääriin liittyvän tiedonkeruun avulla voidaan välttää ennalta maaston kulumista, roskaantumista sekä tarpeetonta häiriötä eläimille, vierailijoille ja paikallisille asukkaille. Ruuhkautumiseen liittyvää tietoa tarvitsevat erityisesti Metsähallitus Suomen kansallispuistojen hallinnoijana, kuntien viheralueista vastaavat suunnittelijat sekä kohteilla kävijät. Suunnittelun päämääränä tulisi olla kaikenpuolisen ruuhkautumisen välttäminen. Suomessa Metsähallitus toteuttaa kävijälaskentaa ja kävijätutkimuksia Suomen kansallispuistoissa (ks. kävijätutkimuksista alaluku ”Ruuhkautumisen kokeminen”; Arnberger & Mann 2008; Metsähallitus 2023d).

Kävijätiedot ja maastossa tapahtuvat mittaukset

Kävijöiden määrä on oleellinen luontokohteiden ruuhkautumisen arviointiin liittyvä lähtötieto. Kävijämäärätiedon keräämiseen on käytetty monenlaisia menetelmiä, kuten mekaanisia ja elektronisia laskureita sekä kävijöiden itserekisteröintiä. Metsähallitus kerää nykyisin tietoa kansallispuistojen kävijämääristä esimerkiksi kävijälaskureiden avulla. Niitä on sijoitettu kansallispuistojen tärkeimmille sisäänmenoväylille. Myös polttopuiden kulutusta tai autojen määrää kohteiden parkkipaikoilla voidaan käyttää epäsuorina keinoina kävijämäärien arvioimiseen. (Kajala ym. 2009; Metsähallitus 2023b.) Täpötäydet roska-astiat ja wc-pöntöt sekä tyhjät puuvajat ovat myös epäsuoria merkkejä kohteen ruuhkautumisesta. Keräämiensä aineistojen avulla Metsähallitus pyrkii ennakoimaan hallinnassaan olevien alueiden mahdollista ruuhkautumista ja siihen liittyviä haittoja.

Ympäristömuutoksia, esimerkiksi maaston kuluneisuutta ja roskaisuutta, voidaan arvioida maastossa tapahtuvien mittausten avulla (Jokimäki & Kaisanlahti-Jokimäki 2007). Tosin viime aikoina maastossa tehdyistä mittauksista on lähinnä kustannussyiden takia

pääosin luovuttu. Nykyisin kuluneisuutta ja roskaisuutta seurataan lähinnä asiakaskyselyiden avulla.

Kyselyt ja haastattelut

Kävijäytytyväisyyttä voidaan arvioida esimerkiksi kyselylomakkeiden ja henkilöhaastattelujen avulla (ks. alaluku ”Ruuhkautumisen kokeminen”). Kyselylomakkeilla aineistoa saadaan kerättyä yleensä nopeammin ja edullisemmin kuin haastattelujen avulla. Haastattelujen etuna on puolestaan se, että niiden yhteydessä voidaan tarvittaessa kerätä helposti tarkentavia lisätietoja. Lomakkeilla ja haastatteluilla kerättyyn tietoon liittyy kuitenkin myös ongelmia; vastaaja ei välttämättä enää jalkikäteen muista tilannetta ja paikkaa tarkasti.

Valokuvien kokeellinen käyttö

Vähemmän käytetty tapa arvioida ruuhkautumisen kokemusta on ollut esittää kohdehenkilölle valokuvia, joissa ihmisten määrä tai tiheys vaihtelee. Kohdehenkilöä pyydetään arvioimaan, yleensä 9-portaisella Likert-asteikolla, kokeeko hän tilanteen ruuhkautuneeksi. Toinen tapa on esittää kohdehenkilölle useita kuvia, joista häntä pyydetään valitsemaan sellainen, jossa hänen mielestään on sopiva määrä muita ihmisiä. Verrattuna kyselylomake- ja haastattelututkimuksiin, valokuvaperusteinen tutkimus mahdollistaa ruuhkaisuus -teemaan liittyvien erilaisten taustamuuttujien paremman kontrolloinnin ja manipuloinnin.

Paikkatietojärjestelmien käyttö suunnittelussa

Osallistava kartoitus (Participatory Mapping; PM) tuottaa kuvauksen siitä, kuinka ihmiset voivat olla vuorovaikutuksessa, luoda ja välittää tietoa, kokemusta sekä toiveita erilaisista aiheista karttojen avulla esimerkiksi alueiden käytön suunnittelun tueksi. PM kattaa laajan valikoiman erilaisia osallistamisen menetelmiä, jotka hyödyntävät paikkatietojärjestelmiä (*Geographic Information System; GIS*). Kaksi yleisimmin käytettyä menetelmää ovat osallistava GIS (*Participatory GIS; PGIS*) ja yleisön osallistamisen GIS (*Public Participation GIS; PPGIS*). PGIS mahdollistaa ”pehmeän”

paikkasidonnan asiakastiedon liittämisen alueiden käytön suunnittelua ja päätöksentekoa sekä ympäristönhoitoa tukevaan muuhun tietoon. PPGIS voidaan nähdä vuorovaikutteisena suunnittelu- menetelmänä, jossa yleisö tuottaa tietoa GISiä hyödyntäen alueiden käytön suunnittelijoille. (Sandström, Sandström & Nikula 2020.)

Teknisessä korkeakoulussa on kehitetty PPGIS menetelmää edelleen. Heidän PehmoGIS -menetelmänsä toimii internetissä, ja sen avulla pystytään keräämään alueiden käyttäjien tuottamaa, osallistuvaa, ja yleensä kokemusperusteista paikkatietoa alueiden käytön suunnittelun tueksi. PehmoGIS -menetelmä on siten tarkoitettu alueiden tilan arviointiin käyttäjien näkökulmasta. (Kyttä & Kahila 2006.) Käyttäjät voisivat ilmoittaa PehmoGISin avulla järjestelmään paikkaan ja aikaan sidottuja kokemuksiaan esimerkiksi matkailukohteiden ruuhkautumiseen liittyen.

Palautejärjestelmät

Metsähallitus kerää palautetta kansallispuistojen ja muiden retki-kohteiden kävijöiltä monella tavalla. Palautetta voidaan antaa esimerkiksi verkkosivujen ja asiakaspalvelupisteiden kautta. Lisäksi Metsähallitus pyrkii toteuttamaan kävijätutkimuksia viiden vuoden välein tärkeimmillä suojelu- ja retkeilyalueillaan. Näissä tutkimuksissa kerätään tietoa muun muassa kävijätyytyväisyydestä. Alueiden käytön ja hoidon laaja-alaisessa suunnittelussa voidaan käyttää apuna myös kohderyhmäkokouksia ja asiantuntijapaneelleja. (Kajala ym. 2009; Metsähallitus 2023b.)

Alueiden käytön suunnittelun kannalta on oleellista tietää, miten luontokohteiden käyntimääriä voidaan säädellä siten, ettei kävijöistä aiheudu haittaa kohteiden luontoarvoille eikä kävijöille itselleen muodostu ruuhkaisuuden kokemusta. Tätä varten tarvitaan ajantasaista tietoa kohteiden ruuhkautumisesta, jotta kävijät voivat välttää ruuhkautuneita alueita ja alueiden käytön suunnittelusta ja hoidosta vastaavat pystyvät reagoimaan ennalta kohteen mahdolliseen ruuhkautumiseen.

Tulevaisuudessa ruuhkaisuutta kuvaavia mittareita tulisi hyödyntää entistä enemmän luontokohteiden käytön suunnittelussa

(Fefer ym. 2021; Manning & Freimund 2004; Manning & Krymkowski 2010). Kajala ja muut (2009) ovat tuottaneet opaskirjaisen, jossa tuodaan kattavasti esille kävijätietojen merkitys alueiden käytön suunnittelussa. Heidän mukaansa kävijätietoja tarvitaan, jotta kävijöille voidaan muun muassa kansallispuistoissa ja virkistysalueilla taata laadukas virkistyskokemus.

Ruuhkaisuuden hallintamenetelmiä

Sen jälkeen, kun ruuhkaisuuteen ja sen kokemiseen liittyvää tietoa on kerätty erilaisten mittareiden ja menetelmien avulla, tarvitaan keinoja kerättyjen aineistojen hyödyntämiseen alueiden käytön ja hoidon suunnittelua varten.

Hyväksyttävissä olevien muutosten rajat (LAC)

Suomessa Metsähallitus on ottanut kansallispuistojemme suunnittelun ja käytön ohjauksessa käyttöön niin kutsutun hyväksyttävissä olevien muutoksien rajat -lähestymistavan (*Limits of Acceptable Change*, LAC; Metsähallitus 2023e; Stankey ym. 1985).

LAC-mallissa eri toimijat määrittelevät yhdessä tarkasteltaville muuttujille hyväksyttävissä olevien muutoksien rajat, joiden sisällä toimintojen aiheuttamien muutosten pitäisi pysyä. Käytännössä määritetään siis, kuinka suuret muutokset olisivat hyväksyttäviä. Mikäli rajat ylittyvät, tulee ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin (ks. esim. Hemmi 2005; Metsähallitus 2023e; Stankey ym. 1985).

Collins-Kreiner ja muut (2013) käyttivät Israelissa toteutetussa tutkimuksessa LAC-lähestymistapaa arvioidessaan ruuhkautumisen vaikutuksia yhtäaikaisesti sekä lintuihin että niiden tarkkailijoihin. Tutkijat havaitsivat suurten lintumäärien houkuttelevan kohteeseen enemmän lintuharrastajia; ihmismäärien kasvaessa linnut muuttivat kuitenkin aremmiksi ja kohteen lintumäärät vähenivät. Lintujen kannalta kohteen kantokyky ylittyi, eli liian suuret ihmismäärät ylittivät niiden häiriönsietokyvyn. Tutkijoiden mukaan hyväksyttävissä

olevan muutoksen rajan määrittäminen olisikin järkevämpi keino alueen käyttöä ajatellen kuin sen pelkän kantokyvyn määrittäminen (Collins-Kreiner ym. 2013).

Kuten edellä todettiin, erilaisilla ihmisillä on erilaisia toiveita liittyen sekä kohteeseen että kohtaamisiin toisten vierailijoiden kanssa. Tästä aiheutuu ongelmia erityisesti kantokyky -käsitteen käytölle, joten LAC-tyyppiseen suunnitteluun siirtyminen on ollut tarpeen. LAC-tarkastelun rinnalle on kehitetty myös muita suunnittelujärjestelmiä (ks. Newsome, Moore & Dowling 2012).

Ruuhkautumista estäviä tai vähentäviä toimenpiteitä tarvitaan, jos ruuhkautumiskokemusten yleisyys ei ole hyväksyttävälle muutokselle määriteltyjen raja-arvojen sisällä. Rajoja määriteltäessä tulee eri osapuolten aluksi päästä yhteisymmärrykseen hyväksyttävistä muutosten rajoista niin, että huomioidaan samanaikaisesti taloudelliset, sosiaaliset ja ekologiset näkökulmat. Yhteisen näkökulman saavuttaminen voi tällaisen monitahoisen tarkastelun vuoksi olla haasteellista.

LAC-suunnitteluprosessia tukeva osallistava suunnittelu, jossa yksittäiset kansalaiset ja sidosryhmät otetaan mukaan prosessiin, on ollut esimerkiksi Metsähallituksella käytössä jo 1990-luvun puolivälistä lähtien. Sen yhteydessä oleellisia kysymyksiä ovat: kuka määrittää mikä on hyväksyttävää, ketkä osallistetaan ja ketkä viime kädessä osallistuvat ja päättävät. (Metsähallitus 2023e.)

Suomessa LAC-menetelmää on käytetty ympäristön käyttöön ja tilaan liittyvien rajojen määrittämiseen kansallispuistoissa. Menetelmää voitaisiin soveltaa myös kohteessa kävijöiden kokemuksen ja vierailutytyväisyyden arvioinnissa ja hallinnassa. Samoin se soveltuisi myös kaupunkiympäristöihin ja muihin lähiluontokohteisiin.

Käytön rajoittaminen ja hajauttaminen

Ruuhkautumisen hallintaan käytetyt keinot eivät ole välttämättä toisiaan poissulkevia. Alueiden käyttöä voidaan rajoittaa esimerkiksi pääsymaksuin, mikä on suhteellisen yleinen käytäntö esimerkiksi Afrikan kansallispuistoissa. Pääsymaksuja voidaan kohdistaa erityisesti myös tietyille osa-alueille tai tiettyihin palvelurakenteisiin,

kuten Suomessa kansallispuistojen varaustupiin. Suomessa luontokohteiden kävijämaksujen käyttöönotto ei ole toistaiseksi saanut kannatusta (Ovaskainen 2001).

Kansallispuistojen kävijämääriä ja käyttöalueita on hallittu myös vyöhykkeistämällä alueita palveluvarustuksen eroilla, polkuverkoston tai esimerkiksi tiettyjen alueiden liikkumisrajoituksin. Palveluvarustuksen erot tarkoittavat sitä, että intensiivisen käytön alueille sijoitetaan paljon palveluvarustusta, kun taas erämaisille alueille sijoitetaan vain vähän tai ei ollenkaan. Tällä pyritään vaikuttamaan siihen, mihin ihmiset menevät ja missä he liikkuvat. Vyöhykkeistämällä pyritään toisaalta estämään alueiden ylikäyttöä ja toisaalta suojelemaan arvokasta tai häiriöherkkää luontoa; samalla tavoitteena on välttää epäsuotuisilta seurauksilta, kuten ruuhkaisuudelta ja palveluvarustuksen ylikäytöltä. (Bosselman, Peterson & McCarthy 1999.)

Kävijämäärien rajoittaminen sopii paremmin erämaisilla alueilla sijaitseville kohteille, joilla on alhainen käyttäjämäärä; näille alueille pääsy voitaisiin rajoittaa erityisesti suurten ryhmien osalta. Kävijämäärien jakautumisen suunnittelussa on perinteisesti käytetty 95/5 peukalosääntöä, jonka mukaan 95 % alueen käyttäjistä pitäisi ohjata viiden prosentin alalle (jossa on hyvä palveluvarustus yms.) alueen pinta-alasta lopun käytön suuntautuessa erämaisemmille alueille. (Bosselman, Peterson & McCarthy 1999; Cole 1990.)

Informaation jakaminen

Myös eri toimijoiden koulutuksella, opetuksella, opastuksella ja tiedottamisella voidaan tuoda epäsuorasti esille muun muassa vaihtoehtoisia, vähemmän ruuhkaisia kohteita (Newsome, Moore & Dowling 2012). Suomessa suosituimmat lintutornit ja tarkkailukojut ruuhkautuivat COVID-19-pandemian aikana niin paljon, että esimerkiksi BirdLife Suomi antoi jäsenistölleen nettisivuillaan ja jäsenjulkaisuissaan suosituksia, joilla pyrittiin välttämään ruuhkautumista: ”Ole huomaavainen ja anna tilaa seuraaville tulijoille poistumalla tornista kohtuullisen ajan kuluttua” ja ”Spontaanilla eko-retteilyllä voi etsiä uusia, vähän retkeilyjä seutuja. Niiltä voi löytyä

yllätyksiä.” Tämä on hyvä esimerkki siitä, miten neuvonnan avulla voidaan yrittää vähentää ruuhkautumisen aiheuttamia ongelmia.

Teknologian hyväksikäyttö

Uudet ruuhkaisuuden hallintamenetelmät voisivat soveltaa virtuaalitekniologiaa ruuhkautumisen arvioinnissa (Wang ym. 2021). Sähköisten nettikaavioiden avulla voitaisiin esimerkiksi kuvata suosituimpien kohteiden käyntimäärien kuukausijakaumaa sekä käyntimäärien keskimääräistä jakautumista kuukauden eri viikonpäiville tai jopa tunneille (*temporal displacement*). Kaaviot antaisivat kohteessa vieraileville käsityksen siitä, milloin siellä on paljon ihmisiä ja milloin taas vähemmän. Kohteille voitaisiin laatia nettikarttaversiot, joissa niiden vilkkautta kuvattaisiin symbolin koolla, paksuudella ja värityksellä (*spatial displacement*). Kumpikin menetelmä auttaisi kävijää valitsemaan kohteet, joissa olisi todennäköisemmin vähemmän muita vierailijoita. Nämä menetelmät edellyttävät kuitenkin esimerkiksi kävijälaskureista saatavan aineiston olemassaoloa.

Usein ongelmaksi on koettu parkkipaikkojen riittämättömyys suosituissa luontokohteissa, kuten esimerkiksi Nuuksiossa (Pietilä 2012). Jotkut toivovat parkkipaikkojen lisäämistä ongelman ratkaisemiseksi, mutta luonnon kannalta tämä voi olla haitallista. Suurenevat parkkipaikat merkitsevät luontoalueen koon pienene- mistä sekä entistä enemmän kävijöitä ja häiriöitä alueen eliöstölle. Tuskin myöskään ihmisten ruuhkautumiskokemukset vähenisivät lisäparkkipaikkojen myötä. Parkkipaikkojen laajentamista ei siten voida pitää vastuullisena suunnitteluratkaisuna. Parempi vaihtoehto olisi esimerkiksi julkisten kulkuneuvojen suosiminen ja käyttömahdollisuuksien parantaminen.

Hyvä esimerkki parkkipaikkojen ruuhkautumiseen liittyvästä suunnitteluratkaisusta on Siiponkorven kansallispuistoon lauantaisin ja sunnuntaisin toukokuusta syyskuun loppuun asti järjestetty ”Hop-on Hop-off” bussikuljetus (Sipoon kunta 2023). Metsähallitus on puolestaan pilotoinut yhteistyössä Teknologian tutkimuskeskus VTT:n kanssa Nuuksion kansallispuiston kävijöiden käyttöön

”Parkkihaukka” -sovelluksen, joka auttaa puiston kävijöitä pysäköintipulmissa ja reittisuunnittelussa sekä kohteen ruuhkautumisen arvioinnissa. Kohteen kahdelle parkkialueelle on asennettu kamerat, jotka tuottavat ajantasaista kuvaa kohteen parkkitilanteesta Parkkihaukan verkkosivuille. Kohteeseen vierailua suunnitteleva voi siten tarkistaa verkkosivuilta etukäteen, minkä verran sen parkkipaikoilla on tilaa. (Metsähallitus 2023g.)

Erillisiä laitteita (*devices*), joiden avulla retkeilijä voi rekisteröidä ajantasaista paikkatietoa ruuhkautumiskokemuksistaan, on myös jo testattu. Islantilaisessa ”Rök” -sovelluksessa retkeilijällä on mahdollisuus painaa kahta nappia, joista toisen painaminen kertoo paikan olevan retkeilijän mielestä ruuhkautunut, ja toinen taas ilmoittaa paikan olevan vapaa muista retkeilijöistä (Pedita, Diamanti & Högni Vilhjálmsson 2021). Vielä hienompaa olisi, jos nämä tiedot välittyisivät välittömästi myös muille retkeilijöille, vähän saman tapaan kuin suomalaisessa Porokello-sovelluksessa. Porokello varoittaa autoilijoita tiellä olevista hirvieläimistä, jotka joku aiemmin tiellä liikkunut on ilmoittanut sovellukseen (Anon 2023; sovelluksen toiminta on päättynyt 30.11.2022).

Yllä kuvatut menetelmät soveltuvat erityisesti laaja-alaisemmille kohteille, kuten kansallispuistoihin, mutta osin myös pistemäisille pienialaisille kohteille, kuten tulistelupaikoille tai lintutorneille. Suunnittelu luontomatkakohteiden ruuhkautumisen ehkäisemiseksi tulisi toteuttaa yhteisvastuullisesti eri osapuolten yhteistyönä LAC-prosessia hyödyntäen. Lähiluontokohteissa ruuhkautumiskokemuksia ja niiden hallintamekanismeja on kuitenkin toistaiseksi tutkittu varsin vähän, ja lisää tutkimusta tulisikin pikaisesti kohdistaa erityisesti lähiluontokohteisiin.

Yksittäinen ihminen voi välttää ruuhkia retkeilemällä vähemmän tunnetuissa luontokohteissa ja erämaisilla alueilla tai ajoittamalla retkensä siten, että kohteessa on oletettavasti mahdollisimman vähän muita ulkoilijoita (arkipäivät, yöt ja aamuyöt).

Yhteenveto

Koska luonnon virkistys- ja matkailukäyttö on yleisesti kannatettavaa niin yksilön kuin yhteiskunnan näkökulmasta, on luontokohteiden ruuhkautuminen osaltaan myös myönteinen ongelma. Liian suuret kävijämäärät voivat kuitenkin johtaa luontoarvojen heikkenemiseen ja ruuhkaisuuden kokemiseen. Ruuhkautumisella tarkoitetaan tilannetta, jossa henkilö kokee tietyn ihmismäärän liian suureksi ja siten häiritseväksi. Luontokohteiden käytön kasvun myötä myös sosiaaliset ristiriidat alueiden käyttäjien (matkailijat, retkeilijät, paikalliset) välillä tai jopa eri ryhmien sisällä (esimerkiksi eri virkistyskäyttömuotojen välillä) ovat yleistyneet. Luontokohteiden suunnittelijoiden ja niiden käytöstä vastaavien tulisikin kiinnittää entistä enemmän huomiota kohteiden sosiaaliseen kapasiteettiin taloudellisten ja ekologisten tekijöiden lisäksi. Sosiaalisen kapasiteetin käsitteellä kuvataan sitä retkeilijöiden keskinäisen sosiaalisen vuorovaikutuksen määrää ja luonnetta, jonka he sietävät ilman, että se merkittävästi häiritsee ja heikentää heidän virkistyskokemuksiaan.

Ruuhkautuminen ongelmana koskettaa erityisesti ruuhkautumiskokemuksille herkkiä luonnossa liikkujia ja luonnon eläimiä. Sen merkitys korostuu tilanteissa, joissa vaihtoehtoiset vähemmän ruuhkautuneet kohteet tai vierailuajankohdat eivät syystä tai toisesta ole saavutettavissa tai mahdollisia. Ruuhkautumiskokemuksen subjektiivisuuden vuoksi ruuhkautumisongelma voi paradoksaalisesti nousta esille myös vähäisellä käytöllä olevissa erämaisissa kohteissa ja sesonkien ulkopuolella.

Ruuhkaisuuden arviointimenetelminä voidaan käyttää maastossa tapahtuvia mittauksia, kyselylomakkeita ja haastatteluja, valokuvia, paikkatietojärjestelmiä sekä erilaisia palautejärjestelmiä. Ruuhkaisuuden hallintamenetelmistä puolestaan yleisimmin käytössä on hyväksyttävissä olevien muutosten rajat -menetelmä (LAC-menetelmä). Ruuhkaisuutta voidaan hallita myös erilaisin rajoituksin, käytön hajottamisella, palvelujen sijoittelulla, informaation jakamisella ja teknologian avulla.

Luontokohteiden ruuhkaantuminen ja ruuhkaisuuden kokeminen tulevat oletettavasti kasvamaan tulevaisuudessa ihmisten luontokiinnostuksen ja vapaa-ajan lisääntyessä sekä luonnon tuottamien terveys- ja hyvinvointivaikutusten saadessa yhä enemmän huomiota. Ruuhkautumista tulee todennäköisesti tapahtumaan erityisesti lähiluontokohteissa, lähellä ihmisten asuinalueita.

Jokainen meistä voi vähentää osaltaan ruuhkautumisen tunteita retkeilemällä vähemmän tunnetuilla alueilla ja välttämällä viikonlopun ja keskipäivän ruuhkaulkouaikoja. Mikäli kuitenkin kaikes-ta huolimatta luonnossa joudutaan ruuhkan keskelle, on kohteella hyvä antaa tilaa muille matkailijoille ja luonnon tarkkailijoille kohtuullisen ajan kuluessa. Mikäli vierailukohteessa on esimerkiksi polkuverkostoja, niillä on syytä pysyä, jotta ympäröivä luonto kuluisi ja häiriytyisi mahdollisimman vähän.

Kiitokset

Kiitän FT Jari Järviluomaa hänen keräämänsä kirjallisuustaustamateriaalin luovuttamisesta käyttööni.

Kirjallisuus

- Albrecht, Julia N. 2021. ”The Future of Visitor Experiences in Nature-Based Tourism.” Teoksessa *Managing Visitor Experiences in Nature-Based Tourism*, toim. Julia N. Albrecht. Cloucester: CABI, 205–212.
- Anon. 2023. ”Porokello.” <https://porokello.fi/> (Luettu 23.1.2023, linkki poistunut myöhemmin käytöstä.)
- Arnberger, Arne & Christiane Brandenburg. 2007. ”Past On-Site Experience, Crowding Perceptions, and Use Displacement of Visitor Groups to a Peri-Urban National Park.” *Environmental Management* 40, 34–45.
- Arnberger, Arne & Carsten Mann. 2008. ”Crowding in European Forests: A Review of Recent Research and Implications for Forest Management and Policy.” *Forestry* 81:4, 559–571.
- Bernard, G. E., van Dongen, W. F., Guay, P. J., Symonds, M. R., Robinson, R. W., & Weston, M. A. (2018). Bicycles Evoke Longer Flight-initiation Distances

- and Higher Intensity Escape Behaviour of Some Birds in Parks Compared with Pedestrians. *Landscape and Urban Planning* 178, 276–280.
- BirdLife Suomi. 2022. "Historia". <https://www.birdlife.fi/jarjesto/historiaa/> (Luettu 30.3.2022.)
- Blumstein, Daniel, T., Esteban Fernández-Juricic, Patric A. Zollner & Susan C. Garity. 2005. "Inter-Specific Variation in Avian Responses to Human Disturbance." *Journal of Applied Ecology* 42:5, 943–953.
- Bosselman, Fred P., Craig A. Peterson & Claire McCarthy. 1999. *Managing Tourism Growth: Issues and Applications*. Washington: Island Press.
- Bryon, Jeroen & Bart Neuts. 2008. *Crowding and the Tourist Experience in an Urban Environment: A Structural Equation Modeling Approach*. https://web.archive.org/web/20180424024311id_/http://www.steunpunttoerisme.be/main/files/nieuwsbrief/oktober_2008/paperNVVS_bart_neuts.pdf (Luettu 29.1.2023.)
- Cessford, Gordon. 2003. "Perception and Reality of Conflict: Walkers and Mountain Bikes on the Queen Charlotte Track in New Zealand." *Journal for Nature Conservation* 11:4, 310–316.
- Cole, David N. 1990. "Ecological Impacts of Wilderness Recreation and Their Management." *Teoksessa Wilderness Management*, toim. John C. Hendee, George H. Stankey & Robert C. Lucas. Golden Co: North American Press, 425–466.
- Collins-Kreiner, Noga, Dan Malkinson, Zev Labinger & Roy Shtainvarz. 2013. "Are Birders Good for Birds? Bird Conservation Through Tourism Management in the Hula Valley, Israel." *Tourism Management* 38, 31–42.
- Dogru-Dastan, Humeyra. 2022. "A Chronological Review on Perceptions of Crowding in Tourism and Recreation." *Tourism Recreation Research* 47:2, 57–80.
- Fefer, Jessica P., Jeffrey C. Hallo, Rachel H. Collins, Elizabeth D. Baldwin & Matthew T. J. Brownlee. 2021. "From Displaced to Misplaced: Exploring the Experience of Visitors Who Were 'Crowded Out' of Their Recreation Destination." *Leisure Sciences*, 1–20. <https://doi.org/10.1080/01490400.2021.1898497>
- Fleishman, Larisa, Eran Feitelson & Ilan Salomon. 2004. "The Role of Cultural and Demographic Diversity in Crowding Perception: Evidence from Nature Reserves in Israel." *Tourism Analysis* 9:1–2, 23–40.
- Fleishman, Larisa, Eran Feitelson & Ilan Salomon. 2007. "Behavioral Adaptations to Crowding Disturbance: Evidence from Nature Reserves in Israel." *Leisure Sciences* 29:1, 37–52.
- Geist, Cher, Jessica Liao, Susanne Libby & Daniel T. Blumstein. 2005. "Does Intruder Group Size and Orientation Affect Flight Initiation Distance in Birds?" *Animal Biodiversity and Conservation* 28:1, 69–73.

- Glover, Hayley K., Michael A. Weston, Grainne S. Maguire, Kelly K. Miller & Belinda A. Christie. 2011. "Towards Ecologically Meaningful and Socially Acceptable Buffers: Response Distances of Shorebirds in Victoria, Australia, to Human Disturbance." *Landscape and Urban Planning* 103, 326–334.
- Gramann, James H. 1982. "Toward a Behavioral Theory of Crowding in Outdoor Recreation: An Evaluation and Synthesis of Research." *Leisure Sciences* 5:2, 109–126.
- Guillaume E. Bernard, Wouter F. D. van Dongen, Patrick-Jean Guay, Matthew R. E. Symonds, Randall W. Robinson & Michael A. Weston. 2018. "Bicycles Evoke Longer Flight-Initiation Distances and Higher Intensity Escape Behaviour of Some Birds in Parks Compared with Pedestrians." *Landscape and Urban Planning* 178, 276–280.
- Hemmi, Jorma. 1995. *Ympäristö- ja luontomatkailu*. Kokkola: KPpaino.
- Hemmi, Jorma. 2005. *Matkailu, ympäristö, luonto: Osa 1*. Sotkamo: Suomen pienkustantajat.
- Jokimäki, Jukka & Marja-Liisa Kaisanlahti-Jokimäki toim. 2007. *Matkailualueiden kestävyiden indikaattorit*. Arktisen keskuksen tiedotteita 52. Rovaniemi: Painatuskeskus Finland.
- Jokimäki, Jukka & Marja-Liisa Kaisanlahti-Jokimäki. 2021. "Korona muutti lintuharrastusta." *Linnut* 56:1, 12–13.
- Kajala, Liisa, Anu Almik, Reidat Dahl, Lina Dikšaitė, Joel Erkkonen, Peter Fredman, Frank Søndergaard Jensen ym. 2009. *Kävijäseuranta luontoalueilla: Pohjoismaiden ja Baltian maiden kokemuksiin perustuva opas*. Metsähallituksen luonnonsuojelujulkaisuja Sarja B, 116. Vantaa: Metsähallitus.
- Kalisch, Dennis. 2012. "Relevance of Crowding Effects in a Coastal National Park in Germany: Results from a Case Study on Hamburger Hallig." *Journal of Coastal Conservation* 16:4, 531–541.
- Knight, John. 2009. "Making Wildlife Viewable: Habituation and Attraction." *Society & Animals* 17:2, 167–184.
- Konu, Henna, Marjo Neuvonen, Jarmo Mikkola, Liisa Kajala, Matti Tapaninen & Liisa Tyrväinen 2021. *Suomen kansallispuistojen virkistyskäyttö 2000–2019*. Metsähallituksen luonnonsuojelujulkaisuja Sarja A, 236.
- Krippendorf, Jost. 1982. "Towards New Tourism Policies: The Importance of Environmental and Sociocultural Factors." *Tourism Management* 3:3, 135–148.
- Krippendorf, Jost. [1984] 1994. *The Holiday Makers: Understanding the Impact of Leisure and Tra* Krippendorf vel. [*Die Ferienmenschen*]. Kääntänyt Vera Andrassy. Oxford: Butterworth-Heinemann.
- Kyttä, Marketta & Maarit Kahila. 2006. PehmoGIS Elinympäristön koetun laadun kartoittajana. Teknillinen korkeakoulu, Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskus Arkkitehtiosasto. *Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja, B90*.

- Kyyrö, Kati. 2019. *Matkailun kasvusta liikamatkailuun? Matkailun kasvun diskursiivinen rakentuminen media-aineistossa*. Pro gradu -tutkielma. Lapin yliopisto, Yhteiskuntatieteellinen tiedekunta.
- Luque-Gil, Ana María, María Luisa Gómez-Moreno & María Angeles Peláez-Fernández. 2018. "Starting to Enjoy Nature in Mediterranean Mountains: Crowding Perception and Satisfaction." *Tourism Management Perspectives* 25, 93–103.
- Manning, Robert E., Laura E. Anderson & Peter Pettengill toim. 2017. *Managing Outdoor Recreation Case Studies in the National Parks*, 2. laitos. Croydon: CABI.
- Manning, Robert E. & Charles P. Ciali. 1980. "Recreation Density and User Satisfaction: A Further Exploration of the Satisfaction Model." *Journal of Leisure Research* 12:4, 329–345.
- Manning, Robert E. & Wayne A. Freimund. 2004. "Use of Visual Research Methods to Measure Standards of Quality for Parks and Outdoor Recreation." *Journal of Leisure Research* 36:4, 557–579.
- Manning, Robert E. & Daniel H. Krymkowski. 2010. "Standards of Quality for Parks and Protected Areas: Applying Normative Theory and Methods in US National Parks." *International Journal of Sociology* 40:3, 11–29.
- Manning, Robert E., Steve Lawson & William Valliere. 2009. "Multiple Manifestations of Crowding in Outdoor Recreation: A Study of the Relative Importance of Crowding-Related Indicators Using Indifference Curves." *Leisure/Loisir* 33:2, 637–658.
- Manning, Robert E. & William A. Valliere. 2001. "Coping in Outdoor Recreation: Causes and Consequences of Crowding and Conflict Among Community Residents." *Journal of Leisure Research* 33:4, 410–426.
- Metsähallitus. 2022. "Käyntimäärien kehitys." <https://www.metsa.fi/vapaa-aika-luonnossa/kayntimaarat/kayntimaarien-kehitys/> (Luettu 30.3.2022.)
- Metsähallitus. 2023a. "Jokaisenoikeudet ja -velvollisuudet." <https://www.luontoon.fi/jokaisenoikeudet> (Luettu 16.8.2023.)
- Metsähallitus. 2023b. "Retkeilypalvelujen suunnitteluun tietoa käyttäjistä ja käyttäjiltä." <https://www.metsa.fi/vapaa-aika-luonnossa/tietoa-matkailukaytosta/> (Luettu 23.1.2023.)
- Metsähallitus. 2023c. "Suojelualueiden hoidon ja käytön suunnittelu." <https://www.metsa.fi/maat-ja-vedet/alueiden-kayton-suunnittelu/suojelualueiden-hoidon-ja-kayton-suunnittelu/> (Luettu 23.1.2023.)
- Metsähallitus. 2023d. "Käyntimääriä suojelu- ja retkeilyalueilla sekä palvelupisteissä." <https://www.metsa.fi/vapaa-aika-luonnossa/kayntimaarat/> (Luettu 23.1.2023.)
- Metsähallitus. 2023e. *LAC (Limits of Acceptable Change) -menetelmä*. https://www.metsa.fi/wp-content/uploads/2019/08/LAC_menetelman_kuvaus-1.pdf (Luettu 23.1.2023.)

- Metsähallitus. 2023f. *Luontokeskusten, maastopalveluiden ja lupa-asiakkaiden asiakastyytyväisyys*. https://www.metsa.fi/wp-content/uploads/2020/03/6_5_asiakastyytyvaisuus.pdf (Luettu 29.1.2023, linkki poistunut myöhemmin käytöstä.)
- Metsähallitus. 2023g. ”Parkkihaukka auttaa autoilijaa ja reittipalvelu esittelee uusia vaihtoehtoja Nuuksioon.” <https://www.metsa.fi/tiedotteet/parkkihaukka-auttaa-autoilijaa-ja-reittipalvelu-esittelee-uksia-vaihtoehtoja-nuuskioon/> (Luettu 29.1.2023.)
- Moll, Remington J., Jonathon D. Cepek, Patrick D. Lorch, Patricia M. Dennis, Terry Robison, Joshua J. Millspaugh & Robert A. Montgomery. 2018. ”Humans and Urban Development Mediate the Sympatry of Competing Carnivores.” *Urban Ecosystems* 21:4, 765–778.
- Morelli, Federico, Peter Mikula, Yanina Benedetti, Raphaël Bussière, Leszek Jerzak & Piotr Tryjanowski. 2018. ”Escape Behaviour of Birds in Urban Parks and Cemeteries Across Europe: Evidence of Behavioural Adaptation to Human Activity.” *Science of the Total Environment* 631, 803–810.
- Moyle, Brent & Glen Croy. 2007. ”Crowding and Visitor Satisfaction During the Off-Season: Port Campbell National Park.” *Annals of Leisure Research* 10:3–4, 518–531.
- Newsome, David, Susan S. Moore & Ross K. Dowling. 2012. *Natural Area Tourism: Ecology, Impacts and Management*, 2. laitos. Bristol: Channel View Publications.
- Nickerson, Norma P., Jeremy Sage & Jake Jorgenson. 2020. *Crowding Perceptions and Satisfaction in National Parks: When Will We Learn?* Travel and Tourism Research Association: Advancing Tourism Research Globally 47. https://scholarworks.umass.edu/ttra/2020/research_papers/47 (Luettu 29.1.2023.)
- Ormsby, Jayne, Gianna Moscardo, Philip Pearce & Jasmine Foxlee. 2004. *A Review of Research into Tourist and Recreational Uses of Protected Natural Areas*. Research Publication No. 79. Townsville: Great Barrier Reef Marine Park Authority.
- Ovaskainen, Ville. 2001. ”Käyttäjien suhtautuminen valtion alueiden virkistyspalveluiden rahoitustapoihin.” Teoksessa *Luonnon matkailu- ja virkistyskäyttö tutkimuskohteena*, toim. Jari Järviluoma & Jarkko Saarinen. Metsäntutkimuslaitoksen tiedonantoja 796. Rovaniemi: Metsäntutkimuslaitos, Rovaniemen tutkimusasema, 19–33.
- Pedica, Claudio, Michelangelo Diamanti & Hannes Högni Vilhjálmsón. 2021. ”Assessing the Disturbance from Overcrowding in Outdoor Nature Experiences.” Teoksessa *Extended Abstracts of the 2021 CHI Conference on Human Factors in Computing Systems*, toim. Yoshimuri Kitamura, Aaron Quigley, Katarine Isbister & Takeo Igarashi. New York: Association for Computing Machinery, 1–8.

- Pietilä, Miisa 2012. *Nuuksion kansallispuiston virkistyskäytön ohjaus ruuhkaisuu- den kokemuksen näkökulmasta*. Pro gradu -tutkielma. Helsingin yliopisto, Geotieteiden ja maantieteen laitos, Maantieteen osasto.
- Pietilä, Miisa. 2020. ”Luontokokemuksia Oulangan kansallispuistossa: Koke- muksellisen paikkatiedon hyödyntäminen luonnon virkistyskäytön suun- nitelussa.” *Matkailututkimus* 16:1, 128–131.
- Pikkemaat, Birgit, Bernhard Fabian Bichler & Mike Peters. 2020. ”Exploring the Crowding-Satisfaction Relationship of Skiers: The Role of Social Behavior and Experiences.” *Journal of Travel & Tourism Marketing* 37:8–9, 902–916.
- Randler, Christoph, Piotr Tryjanowski, Jukka Jokimäki, Marja-Liisa Kaisanlahti- Jokimäki & Naomi Staller. 2020. ”SARS-CoV2 (COVID-19) Pandemic Lock- down Influences Nature-Based Recreational Activity: The Case of Birders.” *International Journal of Environmental Research and Public Health* 17:19, 7310.
- Rantala, Outi. 2017. ”Luontomatkatilau.” Teoksessa *Matkailututkimuksen avain- käsitteet*, toim. Johan Edelheim & Heli Ilola. Rovaniemi: Lapland Univer- sity Press, 59–63.
- Remacha, Carolina, Javier Pérez-Tris & Juan Antonio Delgado. 2011. ”Reducing Visitors’ Group Size Increases the Number of Birds During Educational Ac- tivities: Implications for Management of Nature-Based Recreation.” *Journal of Environmental Management* 92:6, 1564–1568.
- Rikkonen, Pasi, Jyrki Aakkula, Jyrki Niemi, Jari Setälä, Liisa Tyrväinen, Jari Vii- tanen, Matleena Kniivilä ym. 2020. *Skenaariotarkastelu koronapandemian vaikutuksista metsäsektoriin, maa-, elintarvike- ja kalatalouteen sekä luontoon perustuvaan matkailu- ja luonnontuotealaan 2020-luvulla*. Luonnonvara- ja biotalouden tutkimus 83/2020. Helsinki: Luonnonvarakeskus.
- Rupf, Reto, Pascal Haegel, Barbara Karlen & Martin Wyttenbach. 2019. ”Does Perceived Crowding Cause Winter Backcountry Recreationists to Displace?” *Mountain Research and Development* 39:1, R60–R70.
- Saarinen, Jarkko. 1994a. ”Suojelu- ja virkistysalueiden sosiaalisen kapasiteetin tutkimus.” *Folia Forestalia – Metsätieteen aikakauskirja* 2/1994, 165–173.
- Saarinen, Jarkko. 1994b. *Erämaaluonteisten virkistysalueiden sosiaalinen kapa- siteetti: Esimerkkinä Urho Kekkosen kansallispuiston retkeilijät*. Pro gradu -tutkielma. Oulun yliopisto, Maantieteen laitos.
- Saarinen, Jarkko. 2005. ”Luontomatkatilau kehittäminen ja tutkimus Suomes- sa.” Teoksessa *Kestävät käytännöt matkailun suunnittelussa ja kehittämisessä*, toim. Seija Tuulentie & Jarkko Saarinen. Metlan työraportteja 20, 119–129.
- Salonen, Kirsi. 2020. *Kokonaisvaltainen luontokokemus hyvinvoinnin tukena*. Väitöskirja. Tampereen yliopiston väitöskirjat 253. Tampere: Tampereen yliopisto.
- Sandström, Stefan, Per Sandström & Ari Nikula. 2020. ”Who is the public and where is participation in participatory GIS and public participation GIS.” Teoksessa *Sharing Knowledge for Land Use Management. Decision-Making*

- and Expertise in Europe's Northern Periphery*, toim. John McDonagh & Seija Tuulentie. Cheltenham: Edward Elgar Publishing Ltd., 55–69.
- Sever, Ivan, Miroslav Verbić & Zrinka Marušić. 2018. "Measuring Trail Users' Perception of Crowding in a Peri-Urban Nature Park: A Best-Worst Scaling Experiment." *Urban Forestry & Urban Greening* 35, 202–210.
- Sipilä, Maija & Liisa Tyrväinen. 2007. "Luontokokemukset ja ekologia kaupungin suunnittelun voimavaroina." *Tieto ja Trendit* 14:4–5, 42–46.
- Sipilä, Maija, Vesa Yli-Pelkonen, Liisa Tyrväinen, Jari Niemelä & Pia Bäcklund. 2008. "Ekologia vai luontokokemus?" *Yhdyskuntasuunnittelu* 46:1, 81–90.
- Sipoon kunta. 2023. "Sipoonkorpi Hop-On Hop-Off bussilla suoraan luontorettille." <https://www.sipoo.fi/visit-sipoo/nae-koe/luuntoelamyksia/sipoonkorpi-hop-on-hop-off-bussilinja/> (Luettu 29.1.2023.)
- Soto, E. H., C. M. Botero, C. B. Milanés, A. Rodríguez-Santiago, M. Palacios-Moreno, E. Díaz-Ferguson, Y. R. Velázquez ym. 2021. "How Does the Beach Ecosystem Change Without Tourists During COVID-19 Lockdown?" *Biological Conservation* 255, 108972.
- Stankey, George, David N. Cole, Robert C. Lucas, Margaret E. Petersen & Sidney S. Frissel. 1985. *The Limits of Acceptable Change (LAC) System for Wilderness Planning*. United States Department of Agriculture, General Technical Report INT-176.
- Sæþórsdóttir, Anna Dóra & C. Michael Hall. 2020. "Visitor Satisfaction in Wilderness in Times of Overtourism: A Longitudinal Study." *Journal of Sustainable Tourism* 29:1, 123–141.
- Tablado, Zulima & Lukas Jenni. 2017. "Determinants of Uncertainty in Wildlife Responses to Human Disturbance." *Biological Reviews* 92:1, 216–233.
- Tieteen termipankki. 2022. Nimitys: "Ympäristön kantokyky." https://tieteen-termipankki.fi/wiki/Nimitys:ymp%C3%A4rist%C3%B6n_kantokyky (Luettu 30.3.2023.)
- Tolvanen, Anne, Katja Kangas & Esa Huhta. 2014. "Luontomatkailun ympäristökysymykset." Teoksessa *Hyvinvointia metsästä*, toim. Liisa Tyrväinen, Mikko Kurttila, Tuija Sievänen & Seija Tuulentie. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 112–124.
- Tyrväinen, Liisa & Seija Tuulentie. 2007. "Luontomatkailun tutkimus laajenee, moninaisuus lisääntyy." Teoksessa *Luontomatkailu, metsät ja hyvinvointi*, toim. Liisa Tyrväinen & Seija Tuulentie. Metlan työraportteja 52, 5–13.
- Vanhamäki, Susanna. 2003. *Voiko matkailu olla sosiaalisesti kestävä? Paikallisympäristön asennoituminen matkailuun Kuusamon Rukalla*. Pro gradu -tutkielma. Joensuun yliopisto, Maantieteen laitos.
- Vähäsarja, Väinö. 2014. *Luontoympäristön terveys- ja hyvinvointivaikutusten taloudellinen arvottaminen*. Metsähallituksen luonnonsuojelujulkaisuja Sarja A, 210.

- Wall, Geoffrey. 2020. "From Carrying Capacity to Overtourism: A Perspective Article." *Tourism Review* 75:1, 212–215.
- Wang, Ting-Hsuan, Wan-Hsuan Wu, Li Shen & Chia-Kuen Cheng. 2021. "Exploring the Validity of Using Immersive Virtual Reality Technique on Perceived Crowding of Recreational Environment." *Landscape and Ecological Engineering* 17:3, 299–308.
- Ympäristöministeriö. 2023. "Maankäytön suunnittelu." <https://ym.fi/maankayton-suunnittelu> (Luettu 23.1.2023.)
- Ziege, Madlen, Denise Babitsch, Mareike Brix, Stefanie Kriesten, Susanne Straskraba, Sandra Wenninger, Torsten Wronski ym. 2016. "Extended Diurnal Activity Patterns of European Rabbits Along a Rural-to-Urban Gradient." *Mammalian Biology* 81:5, 534–541.

Jälkisanat – tulevaisuuden matkailun rakentaminen*

Elisa Lähde
Soile Veijola

Kirjassamme on tarkasteltu nykymuotoisen matkailun suunnitellua monista eri näkökulmista. Vaikka tieteenaloja, tutkimuskohteita ja asiantuntijoita riittäisi Suomessa toiseenkin – ja vaikka kolmanneenkin – kirjoituskokoelmaan aiheesta, uskaltaudumme jo nyt kahden kirjoittajan voimin virittää käsillä olevan kirjan pohjalta jatkokeskustelua matkailun ja sen *suunniteltavuuden* vaihtoehtoisista tulevaisuuksista eli skenaarioista. Ennen visioidemme avaamista käymme taustaksi läpi muutaman huomion kirjan lähtökohdista.

Lukija saattaa pohtia, onko juuri matkailun suunnittelulla kestävän kehityksen kannalta lopulta erityisen suurta merkitystä. Ovathan ilmastonmuutos, luontokato, kansainväliset poliittiset kriisit ja niiden globaalit ja paikalliset ratkaisuyritykset eri puolilla maailmaa kuitenkin yhteiskunnallisesti tärkeämpiä asioita kuin ihmisten vapaa-ajan vietto ja harrastukset. Tähän voimme vastata empimättä, että vapaa-ajan vieton arvot, toiminnot ja infrastruktuurit ovat osa yhteiskuntaa, taloutta ja maapallon luonnonresurssien kulutusta. Matkailuliiketoiminnan vakiintuneet toimintamallit tavoittelevat edelleen jatkuvaa kasvua, jota seurataan laskennallisten mittareiden, vaikkapa hotellien ja matkailijoiden sekä ennen kaikkea sijoitettujen ja kulutettujen eurojen määrien, muutoksina. Samanaikaisesti kulutuksen ikuista kasvua pidetään kuitenkin kestävämmänä kehityksenä. Onko matkailun vastuullisella suunnittelulla siis realistisia mahdollisuuksia onnistua tavoitteissaan, joita kirjan luvuissa ja puheenvuoroissa asetetaan?

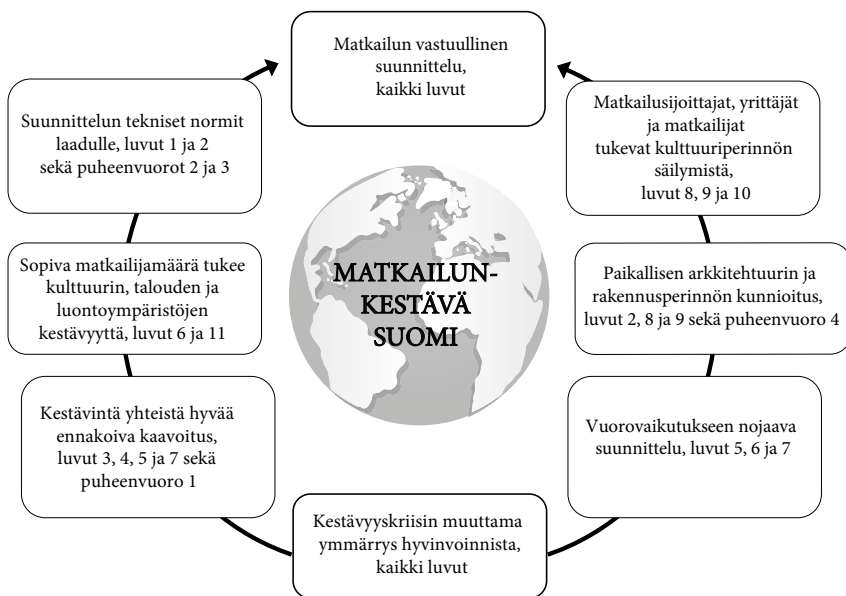
Kirjamme perustuu nimenomaan ja alleviivaten *realismiin*.

Realismia tarjotaan usein ratkaisuksi, kun tahdotaan kohdata todellisuus sellaisenaan värittämättä sitä mielikuvilla, toiveilla, intresseillä ja ideologioilla. Silloin helposti unohdetaan, että mielikuvat, toiveet, intressit ja ideologiat ovat yhtä totta kuin kivet ja kannotkin, sillä ne ilmenevät ihmisten ajattelussa, tunteissa ja toiminnassa sekä toteutuvat näiden seurauksina. Kirjamme realismi merkitseekin matkailun kaikkien merkitysten ja yhteisvaikutusten ottamista vakavasti. Merkitykset, jotka ovat kulttuurisia ja sosiaalisia, ilmenevät ihmisten matkustusvalinnoissa ja -tavoissa; matkailun yhteisvaikutukset puolestaan syntyvät kulttuuristen, sosiaalisten, ekologisten ja taloudellisten vaikutusten lukemattomien keskinäisten kytkentöjen kautta. Mikäli seurattaisiin vain yhtä tai kahta kestävyiden tavoittelun ulottuvuutta kerrallaan ja erillisinä muista kestävyiden ulottuvuuksista, ei matkailun paikallisia ja globaaleja kokonaisvaikutuksia pystyittäisi mitenkään ennakoimaan tai suunnittelemaan.

Kun matkailun merkityksiä ja vaikutuksia tutkitaan ja seurataan moniulotteisesti, nähdään matkailun myönteisten vaikutusten ja potentiaalain ohella kirkkaammin myös sitä koskevan sääntelyn ja suunnittelun kasvavat tarpeet. Näin kyetään käynnistämään ja käymään poliittista ja yhteiskunnallista lähetekeskustelua toimintamallien ja lainsäädännön kehittämiseksi. Koska matkailun ”vanha normaali” ei kaikilta osin täytä odotuksia kestävyttä painottavassa nykyajattelussa, on rakennettava kestävämpiä matkailukonsepteja sen tilalle. Kuten kirjassamme valokeilaan nostettu kestävä matkailun ja matkailusuunnittelun pioneeri Jost Krippendorf totesi jo 1980-luvulla, ei matkailun kritiikin tarkoituksena ole kuitenkaan hajottaa koko matkailun nykyistä järjestelmää, vaan havainnollistaa siihen liittyviä ongelmaviidakkoja sekä raivata polkuja, joita pitkin niistä päästään eteenpäin parempaan tulevaisuuteen. Tässä työssä kirjamme on vahvasti mukana.

Kirjamme luvuissa ja puheenvuoroissa on tarkasteltu suunnittelua monesta näkökulmasta. Liikkeelle lähdettiin suunnitteluteellisestä näkemyksestä matkailuun. Se tarkoittaa ”valtakunnallista ja alueellista matkailun ja sitä palvelevan liikenteen suunnittelua ja organisoimista, tiettyjen paikkojen perustamista ja kehittämistä

matkakohteiksi sekä niihin tarvittavien alueiden, rakennusten, infrastruktuurin ja palvelujen suunnittelua” (Hautajärvi, luku 2 tässä kirjassa). Määrittelyä on tarkennettu tai laajennettu jokaisessa kirjan luvussa. Esimerkiksi johdantoluvussa otettiin vakavasti tieteenfilosofi Donna Harawayn kiteytykset vastuullisuuden kielellisistä merkityksistä. Vastuullinen suunnittelu ei tällöin tarkoita pelkästään teknisten suunnittelunormien täyttämistä vaan myös vastuullisuuden sisältämän *tilivelvollisuuden (accountability)* hyväksymistä suhteessa matkailun kaikkiin vaikutuksiin. Siihen sisältyy lisäksi englanninkielisen vastuullisuus-sanan sisältämä *reagointi- ja sopeutumiskyky (response-ability)*. Kyky olla oppivassa vuorovaikutuksessa ympäristön kanssa on vastuullisen suunnittelun perusta.



Kuvio 12. Matkailunkestävä Suomi? -kirjassa rakentuva visio. Lähde: kirjan toimittaja.

Kirjan temaattisen kehyksen pohjalta esitämme seuraavaksi – kirjan sisältöön jo tutustunut lukija mielessämme – matkailulle kolme *vaihtoehtoista tulevaisuusvisiota*. Ne auttavat hahmottamaan matkailun ja liikkumisen olosuhteita ja mahdollisuuksia antroposeeniksi kutsutussa todellisuudessa. Muutokset ympäristössä ovat planetaarisia, eikä niitä pääse pakoon lähtemällä muualle, kuten kansainvälisten suhteiden tutkija David Chandler muistuttaa.

Kolme skenaariota matkailun tulevaisuudesta suunnittelun näkökulmasta

Luonnostelemamme vaihtoehtoiset kehityskulut määräytyvät pitkälti sen mukaan, miten matkailun suunnittelu tai suunnittelematomuus mielletään, ja millaiset arvopäämäärät vaikuttavat jatkossa matkailun kehittämisen taustalla. Tulevaisuutta ei voi suunnitella, mutta kehitystä voi pyrkiä suuntaamaan ja vahvistamaan kestävämmäksi myös matkailussa. Vaihtoehtoiset tulevaisuutemme eli skenaariomme ovat *toimialakeskeinen nykyrealismi, kokonaisvaltainen tulevaisuusrealismi ja matkailunkestävä perinneutopia*.

Kolmas esimerkkimme rakentuu eri pohjalta kuin kaksi ensimmäistä: se rikkoo aiempien välisen kahtiajaon ja muistuttaa, että uusia kehityskulkuja voi lähteä punoutumaan yllättävistäkin suunnista. Pienistä puroista kasvaa suuria virtoja, matkailussakin.

Nykyrealismi

Ensimmäisessä skenaariossa eli toimialakeskeisessä nykyrealismissa jatketaan samaan ”vanhan normaalin malliin” kuin ennenkin: kasvatetaan matkailua ja sen tuotto-odotuksia maksimaalisesti ja loputtomasti. Kestävyyttä vaalitaan ennen muuta puheen tasolla; kannustetaan matkailijoita kompensoimaan lentämisen ja rakentamisen aiheuttamia hiilidioksidipäästöjä ja luontohaittoja.

Nykyrealistisessa ajattelussa ei katsota kovinkaan pitkälle tulevaisuuteen. Matkailu ei asemoi itseään muutoksen ajuriksi meneillään olevien vuosien merkittävässä ekologisessa murroskohdassa.

Se nähdään muusta yhteiskunnasta ja sen kriisiytyneistä elinympäristöistä irrallisena toimialana ja todellisuutena – eräänlaisena elinkeinopoliittisena vapaamatkustajana, jota voidaan kehittää samoin keinoin ja päämäärin kuin aina ennenkin. Matkailua koskeviksi ongelmiksi ymmärretään ainoastaan matkailun toimialoja koskevat teknishallinnolliset ongelmat, jotka myös ratkaistaan toimialojen sisällä ilman ulkopuolista apua.

Nykyrealismiskenaariossa matkailu tulisi edelleen vahvistamaan (1) planetaaristen ympäristöongelmien kasvua ja paikallista ilmenemistä, (2) vihamielisyyttä matkailijoita kohtaan paikallisten kulttuuri-, virkistys- ja elinympäristöjen kärsiessä rakenteellisesta, pitkäkestoisesta liikamatkailusta sekä (3) maailman vauraimpien talouseliittikerrostumien rajatonta oikeutta hyödyntää luonnonvaroja ja aiemmin kaikille ilmaisia ”ekosysteemipalveluita” (puhdas ilma, vesi, maaperä ja ruoka). Talouseliitin monipaikkainen elämä tuottaa suurempaa hiilijalanjälkeä kuin muu maailman väestö liikumisellaan yhteensä, kuten muun muassa Thomas Birtchnell ja Javier Caletrío (2013) ovat toimittamassaan kirjassa *Elite Mobilities* todenneet. Samalla talouseliitin elämäntavan määrittämä luksus määrittää kaikille muillekin hyvän elämän kriteerit ja rohkaisee yltäkylläiseen kulutukseen muun muassa matkailemalla.

Toimialakeskeisen nykyrealismin vahvistamat kehityskulut eräässä mielessä uusintavat ja kierrättävät kolonialismia ja imperialismia, jotka kietoutuivat matkustuksen historiallisiin alkuvaiheisiin – sodankäynnin ohella. Nykymuodossaan kolonialistinen asenne ilmenee niin, että ”matkailun valtaamien maiden” luonnonresursseja siirretään globaaliin käyttöön, tällä kertaa turistien kulutettavaksi. Välittäjänä operaatioissa toimii usein edelleenkin joku paikallinen toimija, joka auttaa valjastamaan paikallisen yhdyskunnan paratiisilliset ympäristöt vauraiden vierailijoiden iloksi.

Nykyrealismiskenaariota voisi nimittää myös *Don't Look Up* -skenaarioksi, millä viitataan vuonna 2021 ensi-iltansa saaneeseen Adam McKayn ohjaamaan samannimiseen elokuvaan. Elokuvasa

maapalloa lähestyi asteroidi, jonka törmäyksellä tulee olemaan tuhoisat vaikutukset. Ihmisiä pyydetään olemaan katsomatta taivaalle. Melkein kaikki tottelevat.

Tulevaisuusrealismi

Toinen skenaariomme on nimeltään kokonaisvaltainen tulevaisuusrealismi. Sillä tarkoitamme *välitöntä* ja *aktiivista* osallistumista ympäristökriisin ratkaisuyrityksiin *varhaisten varoitusmerkkien* opastamana.

Tulevaisuusrealismissa matkailun toimi-, tuki- ja rahoitusaloilla samoin kuin matkailijoiden keskuudessa ymmärretään ympäristömuutoksen syyt ja vaikutukset elämään maapallolla laajemmassa viitekehyksessä kuin vain matkailutoimialan sisäisinä yritys-, tontti-, alue- tai valtiokohtaisina taloudellisina kasvutavoitteina. Ymmärtämisen lisäksi myös toimitaan: tutkimustiedon pohjalta ja kestävyys etusijalla.

Keskeisin ero lyhytnäköiseen nykyrealismiin on ymmärrys siitä, että elinympäristössä ilmenevät muutokset voivat edustaa myös jotain muutakin kuin vain itseään. Kyse ei ole toisin sanoen vain yksittäisten pikkulintujen katoamisesta, yksittäisen järven samentumisesta tai yhden venetsialaisen korttelin täyttymisestä Airbnb-vuokra-asunnoilla – mitäs niistä! – vaan *systemisen tason muutoksista*. Systemiset muutokset ovat niitä, joiden varhaisista varoitusmerkeistä tiedeyhteisö on kertonut jo vuosikymmenten ajan. Ne ovat yhden sukupolven arkielämässä usein havaitsematta jääviä hitaita mutta vääjäämättömästi kiihtyviä ympäristömuutoksia huonompaan päin.

Tulevaisuusrealismissa kulttuurin ja luonnon välille pystytetyn rajan suojassa tapahtuva luonnon resurssien hyväksikäyttö purkautuu, minkä myötä syntyy uusi ”maailmanjärjestys”. Matkailua ja maailmaa opitaan ajattelemaan uudella tavalla. Ymmärretään, ettei maapallolta pääse pois. Tuhoisien globaalien ja planetaaristen ongelmien keskellä joudutaan elämään, ellei niitä ratkaista ajoissa.

Moderni massamatkailu korvautuu tulevaisuusrealismissa kulttuuristen, sosiaalisten ja ekologisten ”tavallisuuksien” arvostamisella, suojelemisella ja ennallistamisella – myös matkailijoiden avulla. Edes rahalla ei enää saa sellaisia matkailupalveluja, jotka vahingoittavat kulttuuri- ja luontoympäristöjä tai kumppanilajeja (vaikkapa norsujen huvimetsästyistä Afrikassa). Maaperän, vesistöjen, metsien ja ekosysteemien hoitamisessa viisastutaan alkuperäiskansojen ekologisesta perinnetiedosta.

Tulevaisuusrealismissa matkailijoiden rooli maapallon ja sen ekosysteemien ja kulttuuriympäristöjen suojelemisessa liikakulutukselta muuttuu, ja ongelmiin johtava fossiilitalouteen ja liikkulutukseen nojaava matkailun kasvattaminen päättyy. Kotiin vietävät tuomiset vaihtuvat teollisesti muualla tuotetuista matkamuistoista kokemuksiksi *planetaarisesta yhteenkuuluvuudesta* ja omien tekojen ja valintojen merkityksellisyydestä.

Tulevaisuusrealismi johtaa (1) matkailun kokonaiskestävyyden varmistamiseen hyödyntämällä monialaista tietoa ja monipuolisia kestävyyden edistämisen keinoja matkailun suunnittelussa ja toteutuksessa, (2) matkailun kulttuurisen, sosiaalisen ja sosioekologisen toimiluvan uusimiseen luotettavan suunnittelu- ja sääntelyjärjestelmän avulla sekä (3) matkailun vastuullisten suunnittelu- ja toimintamallien leviämiseen maailmalla.

Tulevaisuusrealismiskenaariota voisi nimittää myös *Look Up* -skenaarioksi. Se kehottaa ihmisiä katsomaan ylös taivaalle ja näkemään lähestyvän ekologisen katastrofin – sekä toimimaan ennen kuin on liian myöhäistä.

Perinneutopia

Kolmas skenaariomme purkaa edellisten skenaarioiden välisen vastakkaisuuden. Se on nimeltään matkailunkestävä perinneutopia. Perinneutopia viittaa kansanperinteen ja perinnetiedon tukemaan kestäväan arkeen ja elämäntapaan, jota matkailijatkin voivat kokeilla ja kokea. Utopialla ei tarkoiteta aina pelkästään vastakuvaa vallitsevalle todellisuudelle, vaan se voi toimia myös vastakäytännönä, jolla rakennetaan toisenlaista todellisuutta, kuten filosofian

tutkija Keijo Lakkala muistuttaa. Kyse ei ole täyden palvelun *all inclusive* -lomakohteiden tyyppisistä utopioista arjen vastapainona; täyden palvelun utopiat eivät irrota arjen kahleista vaan kiinnittävät niihin monella tapaa vain tiukemmin, kuten lomakohteita pysyvinä poikkeustiloina tutkinut matkailumaantieteilijä Claudio Minca on huomauttanut.

Perinneutopia on tässä suhteessa toista maata oleva idea. Se elvyttää ja hyödyntää elämän nykyaikaistumisen, teollistumisen ja kaupungistumisen myötä vähentyneitä tai katoamisvaarassa olevia taitoja, tietoja ja suhtautumistapoja, joilla pidetään huolta ravinnon saamisesta, rakennuksista ja työvälineistä ja joilla osataan lukea muutoksia luontoympäristössä ja elää yhteydessä siihen. Käsitteen utooppinen luonne viittaa siihen, että unohtuneiden taitojen, kansanperinnetiedon ja vaivannäön elvyttäminen tarjoaa ihmisille utooppisia ajattelun keinoja kuvitella toisenlaisia tulevaisuuksia ja elämänsisältöjä kuin vain nyky-yhteiskuntaa leimaava kulutuksen kasvua janoava henkinen asenne.

Maaailmalta ja myös Suomesta löytyy jo lukemattomia avauksia tämän suunnan edistämiseksi matkailun keinoin. Koetaan tarvetta pysähtymiselle, hitaudelle ja hiljaisuudelle, rauhoittavalle muttei silti passivoivalle elämisen tavalle, joka syntyy yksinkertaistamalla ja selkeyttämällä elämää. Tärkeäksi koetaan vapautus digitaalisen huomiotalouden vallasta. Luonnonläheistä elämäntapaa kaipaavat ihmiset ovat nivoneet oman kestävän arkensa toteuttamiseen myös pienimuotoista matkailupalvelutoimintaa. Perinneutopiamatkailun kokeiluvaihe on siis jo käynnissä.

Perinneutopiaskenaariossa matkailua koskeva *suunnittelukäsitys* nojaa mitä ilmeisimmin kertakäyttökulutukseen perustuvan elämäntavan voimakkaaseen kritiikkiin. Elämää ei myöskään yritetä pontevasti helpottaa ja sujuvoittaa, toisin kuin luksusmatkailun vaihtelmissa. Tekemisen vaiva ja ponnistelu ovat terveellisempiä tapoja kokea elämänsä kaikin aistein. Vaivannäön myötä asioista tulee myös merkityksellisempiä ja ikimuistoisempia. Rentouttava matkailuasuminen ei näin muodoin edellytäkään uusien entistäkin hienomprien, nykyaikaisempien ja korkeampien hotellien rakentamista,

tai välttämättä edes vesiklosetteja. Matkailuympäristöihin liittyvä suunnittelu ja toiminnallisuus pikemminkin huoltavat, hoitavat, ennallistavat ja korjaavat olemassa olevaa rakennusperintöä, kulttuurimaisemaa ja -ympäristöä kuin pyrkivät ”muuttamaan, kehittämään ja innovoimaan” niitä joksikin muuksi kuin mitä ne olivat aiemmin olleet. Todellisuutta ei standardoida neljän tähden hotelliksi.

Perinnetaitoja on sukupolvien saatossa ”räätelöity” kattamaan perustarpeiden tyydyttäminen, kierrättäminen ja yksinkertaiset hyvinvoinnin perusasiat: niitä ovat muiden muassa uni, yhteisöllisyys, sauna, liikkuminen luonnossa, itse kasvatettava ruoka ja käsillä tekeminen. Samalla tavalla räätelöityjä voivat olla myös matkailijoille suunnatut ”hyvinvointipaketit”.

Perinneutopiaa voisi kutsua *Look Around* -skenaarioksi. Kaikki se, mikä on tuttuuttaan tai tavallisuuttaan jo jäänyt huomaamatta tai selän taakse vanhempien ja isovanhempien menneisyyteen, nähdään nyt uusin silmin, arvostaen. Havaitaan esimerkiksi aiemmin tavanomaiselta tuntunut arkiluonto kodin ympärillä. Sieltä voi löytyä vaikka harvinaistuvia perinnebiotooppeja (alkuperäiskasveja ja kulttuurikasveja) sekä lukemattomia muita eliölajeja. Lähiluonnossa voi olla paljonkin koettavaa ja aistittavaa, jos sitä on säilynyt, ja sinne tulee lähteneeksi. Tavallisen korkuisista arvokkaasti ikääntyneistä taloista, joista pääsee astumaan suoraan ulko-ovesta maankamaralle, syntyy kirjaimellisesti maanläheisempi kokemus paikasta kuin yöpymisestä vaikkapa junaraiteissa kiinni olevassa tornihotellissa.

Kestäviä ajureita matkailun suunnitteluun?

Spekuloivat utopiat voivat johdattaa pohtimaan, minkä pitäisi muuttua, jotta ryhtyisimme katsomaan aiempaa tiedostavammin ylös ja ympärillemme. Miten mahdollistettaisiin se, että aiempaa vastuullisemmat sijoittajat ja yrittäjät haluaisivat toimia matkailualalla ja että vastuulliselle toimijuudelle olisi matkailualalla kysyntää? Miten varmistetaan, että kokonaisvastuullisesti ja vuorovaikutteisesti

toteutetut paikat ja palvelut vetoavat matkailupalveluiden käyttöön? Millaisilla matkailun palvelutuotannon tehdasasetusten muutoksilla paikallisten yhteisöjen ja ekosysteemien hyvinvoinnin turvaaminen olisi kannattavampaa kuin niiden korvaaminen nykyajan mukavuuksia korostavalla uudisrakentamisella?

Matkailua kehitettäessä on tärkeää tunnistaa nykyisiä ja mahdollisia tulevia eteenpäin puskevia ajureita. Henkisesti motivoivat toiminnan ajurit pohjautuvat toimijoiden maailmankuviin ja arvoihin. Mikä siis on niin merkityksellistä, että sitä halutaan tavoitella? Pystymmekö esimerkiksi suunnittelun ja siitä käydyn keskustelun avulla luomaan sellaisia kollektiivisia maailmakuviu, joissa vastuullinen panostus kohteeseen paikallisen yhteisön aktivoimisen sekä kulttuuriperinnön vaalimiseen kautta tuottaisi samalla rikkaita ja ainutlaatuisia matkailuelämyksiä, joiden kautta kaikki voittavat?

Vieraisiin paikkoihin ja kulttuureihin tutustuminen on matkailun alkuperäisimpiä motiiveja. Matkailijoita on aina kiinnostanut elävä ja vieraanvarainen paikallisyhteisö. Paikallisyhteisöllä on myös vahvempi motiivi huolehtia paikan hengestä ja luonnonolioiden hyvinvoinnista kuin mahdollisesti ylikansallisessa omistuksessa olevilla yrityksillä. Paikallisen yhteisön jäsenet tuntevat paikallisen ympäristön paremmin ja pidemmältä ajalta kuin rakennusliikkeet – tai edes suuret suunnittelutoimistot. Paikallisten paikantuntijoiden tietojen ja taitojen varassa matkailu sopeutuu paikkaan, eikä pakota paikkaa sopeutumaan tilapäisvieraiden palvelemiseen oman hyvinvointinsa ja luonnon kustannuksella.

Ajatus kokonaisvaltaisesta hyvinvoinnista matkailukehittämisen ja -investointien ajurina ei ehkä vaikutakaan taivaanrannan maailmalta. Hyvän tekemisessä ja laajentamisessa on paljonkin järkeä ja järeää kaukokatseisuutta.

Yhteenveto

Valinnan mahdollisuudet ovat olemassa myös meille kaikille matkailijoille. Autammeko ja tuemmeko paikallisia yhteisöjä ja

luontoympäristöjä matkustuskohde- ja muotovalinnoillamme, vai arvotammeko palvelutarjonnan vain sen halpuuden tai kalleuden pohjalta? Matkailija ei ole koskaan viaton. Hänen valinnoillaan on vaikutusta, kuten on myös matkailun rahoittajien ja yrittäjien päätöksillä – sillä, keiden kanssa yhteistyötä tehdään ja millaisiin tuotto-odotuksiin ja tavoitteisiin. Ollaanko valmiita tunnistamaan varhaiset varoitusmerkit ja myös reagoimaan yhteistuumiin niihin ajoissa? Ollaanko valmiita tunnistamaan lupaukset jostain kenties paljon paremmasta kuin siitä, mihin mielihyvän pikaiseen tyydyttämiseen takertunut kulutuskeskeinen elämäntapa meitä ohjaa?

Kokonaisvaltainen tulevaisuusrealismi on sitä, että ymmärrettään monimutkaisia ongelmia ja asioiden välisiä yhteyksiä. Niin äkillisiin kuin hitaisiin katastrofeihin reagoidaan vastuullisesti, jotta matkailuun voisi jatkossakin olla suhteellisen tasavertaiset mahdollisuudet muillakin kuin maailman ultravauraalla taluseliitillä – jonka antama esimerkki luksuselämästä kertoo pääsääntöisesti planeetallemme kohtalokkaiksi käyneistä menneen maailman arvoista.

Arvolähtökohtana tulevaisuusrealismi johdattaa matkailusijoittajat ja yrittäjät matkailun alkujuurille eli välittämään mahdollisuuksia vierailuun vieraisissa paikoissa ja oppia niissä jotain uutta. Samalla se mahdollistaa mielekkäitä, pysyviä työpaikkoja paikallisille asukkaille. Matkailu pysyy yhtenä elinkeinona muiden joukossa, mutta siitä ei tule ainoaa elinkeinoa, josta kaikki paikalliset ovat riippuvaisia.

Tulevaisuusrealismi ottaa oppia myös aiempien sukupolvien ja alkuperäiskansojen viisaasta suhtautumisesta luontoon ja luonnon resursseihin.

Realismia, pessimististä sellaista, on ajatella niinkin, että planeetta Maa siirtyy hitaasti mutta varmasti antroposeenista seuraavaan geologisen kauteen. Elämä maapallolla järjestyy uudella tavalla. Rotat ja muut pätevän purukaluston omaavat eliölajit selviävät kaikista. Elämä maapallolla sopeutuu uuteen todellisuuteen, tällä kertaa vain ilman ihmistä.

Mieluummin tavoittelemme kuitenkin matkailunkestävää Suomea, joka näyttää esimerkkiä muulle maailmalle siitä, kuinka aktiivisen arvojen ja toimintamallien muutoksen kautta rakennetaan kokonaiskestävää ja vastuullista asumisen ja matkustamisen kulttuuria.

Kirjallisuus

- Birtchnell, Thomas & Javier Caletrio toim. 2013. *Elite Mobilities*. Lontoo: Taylor & Francis Group.
- Chandler, David. 2019. ”Forum 2: The Migrant Climate: Resilience, Adaptation and the Ontopolitics of Mobility in the Anthropocene.” *Mobilities* 14:3, 381–387. <https://doi.org/10.1080/17450101.2019.1609194>
- Lakkala, Keijo. 2021. *Utopia as Counter-Logical Social Practice*. Väitöskirja. *JYU Dissertations* 457, Jyväskylän yliopisto. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-951-39-8921-7>
- McKay, Adam. 2021. *Don't Look Up*. Elokuva. Hyperobject Industries.
- Minca, Claudio. 2009. ”The Island: Work, Tourism and the Biopolitical.” *Tourist Studies* 9:2, 88–108. <https://doi.org/10.1177/1468797609360599>

Kiitokset

Kiitän lämpimästi kirjan kirjoittajia uskalluksesta lähteä mukaan yhteiselle tutkimusmatkalle matkailun vastuullisen suunnittelun pariin kirjan muodossa. Kiitos jokaiselle vaelluskestävyydestä ja oman soihdun, tärkeän teeman, eteenpäin kantamisesta. Erityiskiitos Elisa Lähteelle, joka retkikuntaan liittyttyään auttoi meitä kaikkia ajatustemme visualisoinnissa ja innostui laatimaan kanssani kirjallemme myös sen jälkisanat. Kiitän myös kirjanteon alkuvaiheessa keskusteluihin osallistuneita asiantuntijoita, erityisesti Sipi Hintsasta, Tiina Mäki-Petäjää, Miikka Rauoloa ja Hannah Strauss-Mazzulloa.

Kiitos Suomalaisen Kirjallisuuden Seuralle kirjan kustantamisesta ja käsikirjoitustamme kommentoineille anonyymeille vertaisarvioijille. Käsikirjoitusta on ollut ilo työstää Kirsi Keravuoren, Maija Yli-Kätkän ja Kati Hitruhinin avustuksella ja viimeistellä editori Elisa Kujansuun taidokkaalla tuella. Kiitos myös Sisko Honkalalle taitosta ja Eija Hukalle kuvankäsittelystä ja kannen toteutuksesta. Kiitän SKS:n julkaisuvaliokuntaa avarakatseisesta suhtautumisesta ajatukseen, että matkailukin on osa suomalaista kulttuuria.

Kiitos Juha Suonpäälle kuvista, jotka sanovat enemmän kuin tuhat sanaa.

Kiitän Lapin yliopistoa ja Suomen Akatemiaa siitä, että olemme voineet panostaa matkailututkimuksen oppiaineessa matkailun suunnittelun tutkimiseen yliopistoille myönnettävän profiilialue-
rahoituksen tuella vuosina 2019–2023 (Profi5, vastuullinen matkailusuunnittelu). Kirjamme on yksi sen tuloksista.

Soile Veijola

Kirjoittajat

KTT, HM **Nina Aarras** toimii johtavana asiantuntijana Sweco Finland Oy:ssä sekä syksystä 2020 alkaen Lapin yliopiston työelämäprofessorina. Hän työskentelee rakennetun ympäristön suunnittelun, kiertotalouden ja kestävän matkailun parissa erityisenä kiinnostuksen kohteenaan vanhojen rakennusten käyttötarkoitusten muutokset ja niiden tuoma lisäarvo etenkin matkailuympäristöissä.

📄 <https://orcid.org/0009-0003-0896-0436>

TkT, arkkitehti **Harri Hautajärvi** tekee tutkimus-, kirjoittamis- ja suunnittelutyötä omissa yrityksessään. Suomen arkkitehtuurin ja matkailun historian ohella hänen tutkimus- ja asiantuntijuusalueitaan ovat kulttuuriympäristöt, rakennussuojelu, kaupunkisuunnittelu ja kestävä rakentaminen.

📄 <https://orcid.org/0009-0002-3944-8817>

OTT **Ilari Hovila** toimii lakimiehenä kiinteistöalalla maankäytön suunnittelun ja kiinteistökehittämisen juridiikan parissa sekä Lapin yliopistossa osa-aikaisena ympäristöoikeuden yliopistolehtorina. Hovilan tutkimusintressit kohdistuvat myös kaavoitusoikeuden kysymyksiin sekä ympäristöoikeuden teoriaan.

📄 <https://orcid.org/0009-0002-4758-3648>

FT **Jonne Hytönen** on tutkijatohtori Aalto-yliopiston rakennetun ympäristön laitoksella ja tutkimuskoordinaattori kestävyystutkijoiden JYU.Wisdom -yhteisössä. Hänen tutkimuksensa käsittelevät alue- ja yhdyskuntasuunnittelua sekä yhteiskunnan kestävyysmurrosta.

📄 <https://orcid.org/0000-0001-5315-6365>

FT, kaupunkiekologian dosentti, yliopistotutkija **Jukka Jokimäki** työskentelee Lapin yliopiston Arktisen keskuksen Globaalimuutoksen tutkimusryhmässä. Hän on tutkinut erilaisten maankäyttömuotojen luontovaikutuksia ja keskittynyt viime vuosina erityisesti eläinten kaupunkilaistumiseen.

🌐 <https://orcid.org/0000-0002-7903-4128>

FM, tutkija **Marja-Liisa Kaisanlahti-Jokimäki** työskentelee biologina ja informaatikkona Lapin yliopiston Arktisen keskuksen Luontoselvitys- ja YVA-palveluissa. Globaalimuutoksen tutkimusryhmässä hänen tutkimuksensa kohdistuu kaupunkiekologiaan ja lintujen käyttäytymisekologiaan.

TkT, arkkitehti **Iida Kalakoski** toimii rakennusperinnön hoidon yliopisto-opettajana Tampereen yliopiston arkkitehtuurin yksikössä. Hän on tutkinut laajenevaa rakennusperintökäsitystä sekä monipuolistuvia käytäntöjä ja merkityksiä rakennusperinnön hoidossa.

🌐 <https://orcid.org/0000-0003-4599-0960>

Arkkitehti **Kristina Karlsson** työskentelee yrittäjänä asunto- ja kaupunkisuunnittelutehtävien parissa ja toimii myös Aalto-yliopiston Arkkitehtuurin laitoksella osa-aikaisesti kaupunkisuunnittelun tuntiopettajana. Hän on erikoistunut kulttuuriympäristöjä, maisemaa, kaupunkirakennetta sekä kaupunkikuvaa tutkivien selvitysten laatimiseen.

🌐 <https://orcid.org/0009-0004-5135-0622>

FT, yliopisto-opettaja **Outi Kulusjärvi** opettaa matkailumaantiedettä Oulun yliopistossa ja on myös vieraileva tutkija Jyväskylän yliopiston kauppakorkeakoulussa sekä kestävyystutkijoiden JYU. Wisdom -yhteisössä. Hänen tutkimusalueitaan ovat muutokset matkailukohteiden kehittämisessä ja yhteiskunnan kestävyysmurros.

🌐 <https://orcid.org/0000-0002-2855-9725>

YTM, tutkija **Teemu Loikkanen** viimeistelee jäteyhteiskuntaa käsittelevää sosiologian väitöskirjaansa Lapin yliopiston Arktisuus muuttuvassa maailmassa -tohtoriohjelmassa. Hänen tutkimuksensa keskittyy etenkin jätteiden yhteiskunnalliseen ulottuvuuteen, infrastruktuureihin ja kiertotalouteen.

📄 <https://orcid.org/0000-0002-3145-3665>

ETM, YTT **Monika Lüthje** toimii matkailututkimuksen yliopistonlehtorina Lapin yliopistossa ja edustaa matkailun kulttuurintutkimusta. Hän on tutkinut muun muassa saamelaisten kulttuurien ja matkailun välisiä suhteita sekä maaseutumatkailua ja matkailuelämyksiä ja keskittyy työssään nykyisin kulttuurisensiitiviseen matkailusuunnitteluun ja alkuperäiskansamatkailuun.

📄 <https://orcid.org/0000-0002-3415-1013>

Maisema-arkkitehti, HTM, TkT, maisema-arkkitehtuurin apulaisprofessori **Elisa Lähde** työskentelee Aalto-yliopistossa arkkitehtuurin laitoksella. Hän on kaupunkiympäristön kestävien ratkaisujen yhteistoiminnallisen kehittämisen asiantuntija sekä tutkimushankkeiden että käytännön projektien kautta ja lähestyy kehittämiskohteita etenkin vihreän infrastruktuurin ja ilmastomuutokseen sopeutumisen näkökulmista.

📄 <https://orcid.org/0000-0001-7932-9682>

YTM, asiantuntija **Pasi Satokangas** työskentelee Lapin ammattikorkeakoulun restonomikoulutuksessa tutkimus- ja kehittämistehtävissä. Hänen työnsä kohdistuu erityisesti matkailun talousvaikutuksiin ja matkailun turvallisuuteen.

📄 <https://orcid.org/0009-0007-7523-0854>

FT, dosentti **Kaarina Tervo-Kankare** on kestävään matkailuun ja globaaliin ympäristömuutokseen erikoistunut matkailumaantieteilijä ja Oulun yliopiston tutkija, joka työskentelee nykyään ympäristöasiantuntijana ilmastotyön parissa.

📄 <https://orcid.org/0000-0003-1518-794X>

VTT, dosentti **Soile Veijola** työskentelee Lapin yliopistossa matkailun kulttuurintutkimuksen professorina ja on aiemmin tutkinut muun muassa matkailun ja liikunnan sukupuolta ja ruumiillisuutta, matkailua uutena työnä sekä kulttuuriympäristöjen vierailukestävyyden osatekijöitä. Nykyisin hän paneutuu monitieteisiin näkökulmiin matkailun suunnittelussa ja rakennetuissa liikkumisen ympäristöissä.

🌐 <https://orcid.org/0000-0002-3665-0174>

KTT, dosentti, liiketaloustieteen ja erityisesti laskentatoimen professori **Markku Vieru** tutkii ja opettaa Lapin yliopiston matkailututkimuksen oppiaineessa. Hän on tutkinut arktista ja pohjoista matkailua, yritysten vastuullisuutta, matkailijoiden taloudellista päätöksentekoa sekä sijoittajien rahoitus- ja investointitoimintaa.

🌐 <https://orcid.org/0000-0002-8833-5248>

FM **Kimmo Vähäylikkä** työskentelee Sweco Finland Oy:ssä kehitysjohtajana ja kestävän ja vastuullisen matkailun asiantuntijana. Hän hyödyntää sekä maantieteilijän taustaansa että aktiivisen luontoliikkujan kokemusasiantuntijuuttaan luontomatkailun ja virkistysalueiden kehittämisessä, kestävien matkaketjujen rakentamisessa sekä matkailun ja muun maankäytön yhteensovittamisessa herkillä ja kulttuurisensitiivisillä alueilla.

Abstract

Tourism planning for the future: Responsible planning in culture–nature environments in Finland

Tourism must be planned and developed differently from what is customary today, as growth in rigid economic terms is still prioritised over the cultural and socioecological sustainability of lived-in cultural and natural environments. The global ecological crisis can no longer be ignored by tourism developers and investors – or by tourists.

The seventeen authors of this book are from a variety of disciplines and fields of expertise. Through research-driven and profession-based knowledge on different aspects of tourism planning in Finland and elsewhere, they offer transformative perspectives and practical applications for responsible tourism planners, investors and political decision-makers to utilise.

Through the book's overarching themes – learnings from the history of tourism planning, wellbeing, participation, building and architecture, people and infrastructure – it addresses a general audience, professional communities, and academic communities. The book's urgent quest is to prevent tourism from remaining one of the causes for the greatest problem of all time, the worsening baseline of living conditions on Earth.

Tietolipas-sarja

- 200 Tom Sjöblom *Druidit*
- 201 Maija-Leena Hänninen & Maijastina Kahlos toim. *Roomalaista arkea ja juhlaa*
- 202 Maarit Knuuttila ym. toim. *Suulla ja kielellä*
- 203 Sari Katajala-Peltomaa & Raisa Maria Toivo *Paholainen, noituus ja magia*
- 204 Riku Hämäläinen toim. *Pohjois-Amerikan Intiaaniuskonnot*
- 205 Outi Fingerroos toim. *Uskonnon paikka*
- 206 Markku Haakana & Jyrki Kalliokoski toim. *Referointi ja moniäänisyys*
- 207 Pirjo Lyytikäinen ym. toim. *Lajit yli rajojen*
- 208 Helena Saarikoski *Leikkikentiltä*
- 209 Eija Timonen *Perinteestä mediavirtaan*
- 210 Marja-Leena Sorjonen & Liisa Raevaara toim. *Arjen asiointia*
- 211 Jaana Hallamaa ym. toim. *Etiikkaa ihmistieteille*
- 212 Tuomas Martikainen toim. *Ylirajainen kulttuuri*
- 213 Anne Mäntynen ym. toim. *Genre – tekstilaji*
- 214 Outi Fingerroos ym. toim. *Muistitietotutkimus*
- 215 Tapani Lehtinen *Kielen vuosituhanneet*
- 216 Marjo Mela & Pirjo Mikkonen *Suomi kakkonen ja kirjallisuuden opetus*
- 217 Satu Grünthal & Elina Harjunen toim. *Näköaloja äidinkieleen ja kirjallisuuteen*
- 218 Heikki Pihlajamäki ym. *Keskiajan oikeushistoria*
- 219 Hanna Lappalainen & Liisa Raevaara toim. *Kieli kioskillä*
- 220 Sara Routarinne & Tuula Uusi-Hallila *Nuoret kielikuvassa*
- 221 Terhi Ainiala ym. *Nimistöntutkimuksen perusteet*
- 222 Toni Lahtinen & Markku Lehtimäki toim. *Äänekäs kevät*

- 223 Tuomas Martikainen ym. *Islam suomessa*
- 224 Sirpa Leppänen ym. toim. *Kolmas kotimainen*
- 225 Jari Niemelä *Talonpoika toimessaan*
- 226 Samuli Hägg ym. toim. *Näkökulmia kertomuksen tutkimiseen*
- 227 Jyrki Kalliokoski & Lari Kotilainen *Kielet kohtaavat*
- 228 Anna Idström & Sachico Sosa toim. *Kielissä kulttuurien ääni*
- 229 Vesa Heikkinen toim. *Kielen piirteet ja tekstilajit*
- 230 Maarit Grahn & Maunu Häyrinen toim. *Kulttuurituotanto*
- 231 Lars Levi Laestadius *Lappalaisten mytologian katkelmia*
- 232 Veikko Anttonen *Uskontotieteen maastot ja kartat*
- 233 Tuomas Martikainen & Lotta Haikkola toim. *Maahanmuutto ja sukupolvet*
- 234 Irja Seurujärvi-Kari ym. toim. *Saamentutkimus tänään*
- 235 Maria Laakso ym. toim. *Tapion tarhoista turkistarhoille*
- 236 Siru Kainulainen ym. toim. *Työmaana runous*
- 237 Antti Salminen ym. toim. *Kirjallisuus ja filosofia*
- 238 Aino Mäkikalli & Liisa Steinby *Johdatus kirjallisuusanalyysiin*
- 239 Kaisa Ahvenjärvi & Leena Kirstinä *Kirjallisuuden opetuksen käsikirja*
- 240 Anna Rastas toim. *Kaikille lapsille*
- 241 Anneli Kauppinen toim. *Oppimistilanteita ja vuorovaikutusta*
- 242 Aino Koivisto & Elise Nykänen toim. *Dialogi kaunokirjallisuudessa*
- 243 Outi Tuomi-Nikula ym. toim. *Mitä on kulttuuriperintö?*
- 244 Pirjo Kristiina Virtanen ym. toim. *Alkuperäiskansat tämän päivän maailmassa*
- 245 Marleena Mustola toim. *Lastenkirja. Nyt*
- 246 Johanna Isosävi & Hanna Lappalainen toim. *Saako sinutella vai täytyykö teititellä?*
- 247 Johanna Ahonen & Elina Vuola toim. *Uskonnon ja sukupuolen risteyskiä*
- 248 Simo Häyrynen *Kulttuuripolitiikan liikkuvat rajat*
- 249 Elina Vuola toim. *Uskonto ja kehitys*
- 250 Jukka Kortti *Mediahistoria*
- 251 Harri Kalha toim. *Kummat kuvat*
- 252 M. A. Castrén *Luentoja suomalaisesta mytologiasta*. Toim. ja suom. Joonas Ahola
- 253 Jari Kupiainen & Liisa Häkkinen toim. *Kuvatut kulttuurit*

- 254 Mikko Kauko & Marko Lamberg toim. *Naantalin luostarin kirja*
- 255 Outi Fingerroos ym. toim. *Yhteiskuntaetnologia*
- 256 Anneli Sarhimaa *Vaietut ja vaiennetut*
- 257 Terhi Utraiainen *Enkeleitä työpöydällä*
- 258 Maunu Häyrynen & Antti Wallin toim. *Kulttuurisuunnittelu*
- 259 Pilvi Hämeenaho ym. toim. *Soveltava kulttuurintutkimus*
- 260 Toini Rahtu ym. toim. *Kirjoitettu vuorovaikutus*
- 261 Harri Mantila ym. toim. *Oulu kieliyhteisönä*
- 262 Lari Kotilainen ym. toim. *Kielenoppiminen luokan ulkopuolella*
- 263 Arja Nurmi ym. toim. *Kielten ja kirjallisuuksien mosaiikki*
- 264 Aila Viholainen ym. toim. *Kuvittelu ja uskonto*
- 265 Elina Vuola toim. *Eletty uskonto*
- 266 Sulevi Riukulehto & Ari Haasio *Virtuaalinen kotiseutu*
- 267 Irmeli Hautamäki toim. *Avantgarde Suomessa*
- 268 Ulla-Maija Peltonen & Outi Hupaniittu toim. *Arkistot ja kulttuuriperintö*
- 269 Laura Assmuth ym. toim. *Arjen turvallisuus ja muuttoliikkeet*
- 270 Titus Hjelm toim. *Uskonto, kieli ja yhteiskunta*
- 271 Maija Saviniemi toim. *Kalle pääatalo tutkijoiden silmin*
- 272 Sari Kivistö & Sami Pihlström *Toista ajatellen*
- 273 Tapio Nykänen *Lapin ihminen*
- 274 Outi Fingerroos & Konsta Kajander ym. toim. *Kulttuurien tutkimuksen menetelmät*
- 275 Tiina Mahlamäki & Minna Opas toim. *Uushenkisyys*
- 276 Asta Kihlman toim. *Tekstin nautinnosta*
- 277 Mikko Kauko *Pyhän Mechtildin ilmestykset*
- 278 Jyrki Siukonen *Humpuukia ja hulluutta*
- 279 Kaarina Koski & Tuomas Hovi toim. *Kansanperinne 2.0*
- 280 Yrjö Varpio *Elää, kokea, ymmärtää*
- 281 Jyrki Siukonen *Ensimmäinen*
- 282 Ulla Piela *Toiveiden maa*
- 283 Soile Veijola toim. *Matkailunkestävä Suomi?*