

Aija Härkönen

TURVALLINEN NAAPURI –
teoretisointia matkailijoiden turvallisuuskokemusten
rakentumisesta sosiaalisissa suhteissa

Pro gradu -tutkielma

Matkailututkimus

Kevät 2012

Lapin yliopisto, Yhteiskuntatieteiden tiedekunta

Työn nimi: Turvallinen naapuri – teoretisointia matkailijoiden turvallisuuskokemusten rakentumisesta sosiaalisissa suhteissa

Tekijä: Aija Härkönen

Koulutusohjelma: Matkailututkimus

Työn laji: Pro gradu -työ Sivulaudaturtyö Lisensiaatintyö

Sivumäärä: 113 sivua

Vuosi: Kevät 2012

Tiivistelmä

Turvallisuus toimii menestyvän matkailualueen edellytyksenä. Sillä on olennainen merkitys matkailijoiden matkan valintaan ja matkustuskäyttäytymiseen. Turvallisuuden tutkiminen matkailijoiden näkökulmasta onkin tärkeää, sillä he päätöksillään ja toiminnallaan tulkitsevat subjektiivisesti paikan turvallisuutta. Turvallisuuden pettämisen seuraukset heijastuvat nopeasti ja laajalle, mutta turvallinen matkakokemus syntyy paikallisesti. Matkakohdetta pienemmän alueen tutkiminen onkin olennaista, sillä matkailun vaikutukset eivät jakaudu alueella tasaisesti. Siksi onkin tärkeää kartoittaa, kuinka sosiaaliset suhteet majoituspaikassa ja sitä ympäröivällä alueella, jossa matkailijat eniten liikkuvat, vaikuttavat matkailijoiden turvallisuuskokemusten muodostumiseen matkan aikana.

Tutkimustehtävänäni *on hahmottaa matkailijoiden turvallisuuskokemusten rakentumista sosiaalisten naapuruussuhteiden muodostamassa tilassa*. Muiden samalla alueella olevien ihmisten kanssa käytävällä vuorovaikutuksella tai sen puuttumisella on olennainen merkitys matkailijoiden tulkintaan turvallisuudesta. Naapurisuhteet ja naapuruuden käsite tarjoavatkin uuden tavan tarkastella matkailijoita kokeman turvallisuuden rakentumista, sillä termejä ei ole matkailututkimuksessa aikaisemmin juurikaan käytetty. Tarkastelen ilmiötä Michel Maffesolin uusheimon, Edward Relphin ja muiden tutkijoiden määrittämän ulkopuolisuuden sekä Doreen Massey'n valtageometrian teoretisointien näkökulmasta.

Ihmisten lisääntyneestä liikkuvuudesta huolimatta matkailijoiden läheisyydessä oleilevilla yksilöillä on välitön vaikutus heidän kokemaansa turvallisuuteen. Turvallisuus ei kuitenkaan ole pysyvä konstruktio, vaan sitä tuotetaan jatkuvasti matkailijoiden sosiaalisessa tilassa tapahtuvissa tulkinnoissa. Naapuruston kaltaisessa tilassa mahdollistuvat tuttujen ihmisten tapaamisten lisäksi myös sattumanvaraiset kohtaamiset, mitkä molemmat yhdessä vaikuttavat matkailijoiden muodostamaan kokonaiskuvaan turvallisuudesta. Sosiaaliset suhteet voivatkin luoda yhteenkuuluvuuden tunteesta syntyvää turvaa, mutta ne voivat synnyttää myös turvattomuutta, jos toinen koetaan uhkaavaksi tai sosiaalinen etäisyys kasvaa liian suureksi.

Tutkielmasta saatua tietoa voidaan käyttää matkakohteiden asiakaslähtöisessä suunnittelussa ja kehittämisessä. Turvallisuudella on merkittävä arvo myös matkailumarkkinoinnissa, sillä turvallisuus määrittää matkailijoiden halua matkustaa kohteeseen. Onnistunut turvallinen imago voi toimia kohteen vetovoimatekijänä ja edistää näin koko alueen matkailua.

Tutkielmani kuuluu Acapella Village -tutkimushankkeeseen, jossa tutkitaan uudenlaisia, kulttuurisesti ja ekologisesti kestäviä matkailukyliä (www.ulapland.fi/AcapellaVillage).

Avainsanat: turvallisuus, naapuruus, matkailija, sosiaaliset suhteet, kokemus, tila, paikka, matkailututkimus

Suostun tutkielman tallentamiseen yliopiston WWW -palvelimelle

Suostun tutkielman luovuttamiseen Lapin maakuntakirjastossa käytettäväksi

SISÄLLYS

1. JOHDANTO	5
1.1 Turvallista matkaa	6
1.2 Aikaisempi tutkimus	8
1.3 Tutkimustehtävä	12
1.4 Tutkimuksen metodologia.....	14
1.5 Tutkimuksen kulku.....	16
2. MATKAILUN TURVALLISUUS	18
2.1 Turvallisuuden käsitteellistäminen.....	18
2.2 Matkailun moniulotteinen turvallisuus.....	21
2.3 Matkailijoiden arvioima turvallinen matkailutuote.....	26
3. MATKAILIJOIDEN VUOROVAIKUTUKSESTA SOSIAALISESSA TILASSA.....	31
3.1 Naapurisuhteet tutkimuskohteena	31
3.2 Matkailijan turvallisuuskokemus	35
3.3 Sosiaalisen tilan tuottaminen.....	39
3.4 Muuttuva yhdessäolo.....	46
4. MATKAILIJOIDEN UUSHEIMOJEN HETKELLINEN YHTEENKUULUVUUS. 52	
4.1 Maffesolin postmodernit uusheimot.....	53
4.2 Matkailijoiden yhteenkuuluvuuden tunne uusheimojen mahdollistajana	55
4.3 Uusheimojen luomat turva ja turvattomuus	61
5. ULKOPUOLISUUDEN LUOMA IRRALLISUUS MATKAILIJOIDEN VALINTANA.....	66
5.1 Relphin määrittämän ulkopuolisuuden kokemukset paikassa.....	67
5.2 Esityksessä välittyvä ulkopuolisuus	72
5.3 Muukalaisten pelottava sopimattomuus	77

6. VALTAGEOMETRIA MUOKKAAMASSA MATKAILIJOIDEN KOKEMUKSIA TILASSA.....	81
6.1 Massey'n valtageometria jakamassa tilaa.....	82
6.2 Nainen miehisen katseen objektina	86
6.3 Julkisen tilan hämärtyminen ja ihmisten eristäytyminen	88
7. YHTEENVETO.....	93
KIITOKSET	
LÄHTEET.....	101
KUVIOLUETTELO	
Kuvio 1. Nelikenttä sisä- ja ulkopuolisuuden välisestä suhteesta turvallisuuteen ja turvattomuuteen.....	68

1. JOHDANTO

Matkailu, joka on yksi nopeimmin kasvavista teollisuuden aloista maailmassa, on erittäin herkkä ja suhdanneriippuvainen ala, johon vaikuttavat voimakkaasti koettuun turvallisuuteen vaikuttavat muutokset. Turvallisuus vaikuttaa jollakin tapaa jokaisen matkailijaan, ja he joutuvat koko matkustusprosessin ajan, suunnittelusta kotiinpaluuseen, pohtimaan eri toimintojen ja toimijoiden turvallisuutta. Se ei aina ole tiedostettua toimintaa, vaan pohdinta voi tapahtua tiedostamattomana matkailijoiden alitajunnassa. Matkailijat arvioivat turvallisuutta jatkuvasti liikkeessään kadulla, ylittäessään tietä, valitessaan ravintolaa ja kulkureittiä takaisin majapaikalle. Usein matkailijat eivät edes kiinnitä huomioita näihin mielessä tapahtuviin prosesseihin. Jotkin suuret tapahtumat ovat kuitenkin saaneet matkailijat tietoisesti pysähtymään, arvioimaan turvallisuutta ja sen perusteella muuttamaan matkasuunnitelmiaan. Esimerkiksi maailmaa shokeerannut ja matkailumaailman hetkellisesti pysäyttänyt World Trade Centerin terroristi-isku vuonna 2001 vähensi saapuvien matkailijoiden määrää maailmanlaajuisesti, ei vain Yhdysvalloissa tai New Yorkin osavaltion alueella. (Aimable & Rossello 2009, s. 145–146.) Myös Japania vuoden 2011 maaliskuussa järjestyttäneen maanjäristyksen ja sitä seuranneen ydinvoimalaonnettomuuden tuloksena maan matkailijamäärät putosivat pahimmillaan yli 60 prosenttia edellisvuotisista matkailijamääristä (Japan National Tourist Organization).

Media välittää reaaliaikaisesti tiedon kyseisistä ihmishenkiä vieneistä tapahtumista suurelle yleisölle ympäri maailmaa ja osallistuu näin käytävään turvallisuuskeskusteluun. Median otsikoissa ovat viime vuosikymmeninä esiintyneet uutiset erilaisista kriiseistä, uhkista ja vaaroista, joiden raportoidaan heikentäneen eri alueiden turvallisuutta. Uutisissa kerrotaan ihmisten aiheuttamista terroristi-iskuista ja pommiräjähdyksistä sekä luonnonkatastrofien synnyttämistä tulvien ja maanjäristysten kaltaisista tapahtumista. Lisäksi ihmisiin kohdistuvista omaisuusrikoksista ja väkivallasta uutisoidaan säännöllisesti. Turvallisuusuhkaa arvioitaessa matkailijat usein tarttuvatkin lehteen, kuuntelevat radiota tai seuraavat internetsivuja saadakseen lisätietoa tapahtuneesta. Media välittää matkailijoille tietynlaista valitsemaansa totuutta turvallisuudesta valikoimalla haluamansa uutiskynnyksen ylittävät tapahtumat ja ihmiskohtalot uutisartikkeleiden aiheeksi ja välittämällä kollektiivista surua ihmisten olohuoneisiin. Näillä uutisilla on kuitenkin aina jokin näkökulma, josta se aihetta tarkastelee. Usein tapahtumakuvauksia vielä liioitellaan houkuttelevien ja myyvien mainosjulisteiden luomiseksi. Kuviksi valitaan näyttäviä ja dramaattisia kuvia, jotka stimuloivat ihmisten kokemia tunteita ja emootioita. Median luoma kollektiivinen

mielikuvitus muokkaakin ihmisten käsityksiä turvallisuudesta, luo uhkakuvia ja toimii pelon välillisenä aiheuttajana (Koskela, 2009, s. 106).

Yritykset ja matkailukeskukset yrittävät aktiivisesti vaikuttaa matkailijoiden turvallisuuskäsityksiin omilla markkinointitoimenpiteillään, joilla ne pyrkivät luomaan mielikuvaa turvallisesta matkailukohteesta ja saavuttamaan positiivisen imagon. Ne pyrkivät parantamaan turvallisuuttaan konkreettisesti ja ennen kaikkea luomaan kuvaa turvallisesta matkakohteesta matkailijoiden mielissä mielikuvamarkkinoinnin avulla. Markkinointia voidaan erikseen vahvistaa informaatiolla siitä, kuinka kohde tai yritys on panostanut turvallisuuden parantamiseen. Turvallisuudesta onkin tullut merkittävä matkailun kilpailutekijä. Turvallisen matkakohteen imago voi kuitenkin helposti rikkoutua, jos mielikuva jostakin syystä särkyä, eikä kohdetta koeta enää turvallisiksi. Siksi markkinointitoimenpiteissä tulisi olla varovainen, ettei luvata mitään sellaista, mitä ei todellisuudessa pystytä toteuttamaan.

1.1 Turvallista matkaa

Matkan aikana matkailijat eivät määritä turvallisuutta ainoastaan markkinointimateriaalin avulla, vaikka se vaikuttaakin heidän lähtökohtiinsa. Turvallisuus konkretisoituu matkailijoiden kokemuksissa ja käytännöissä. Tunne turvallisuudesta määrittää matkailijoiden toimintaa ja kokemista matkakohteesta, ihmissuhteita, liikkumista ja asumista. Turvallisuus välittyy myös kulttuurisesti esimerkiksi sukupuolen, rodun ja kansalaisuuden perusteella, mikä voidaan ajatella kahdella eri tavalla: Yhtäältä eri kulttuurista tulevat ihmiset määrittävät turvallisuutta omalle kulttuurilleen ominaisella tavalla. Toisaalta turvattomuus voi olla myös Toisen (*the Other*) pelkoa; vieras, itselle tuntematon ja outo ajatellaan helposti pelottavaksi. (Koskela, 2009, s. 104–105.) Matkailijat saattavatkin tuntea itsensä turvattomaksi, koska he toimivat vieraassa ympäristössä vieraiden ihmisten keskellä. Matkan aikana vuorovaikutuksessa syntyvään turvallisuuden tunteeseen vaikuttaa Koskelan (2009) ajattelutavan mukaan se, kuinka hyvin matkailijat tuntevat paikallisen kulttuurin tavat ja osaavat reagoida niihin erilaisissa tilanteissa. Matkailijat edustavat myös paikallisille asukkaille vierautta. Turvallisuuteen kuuluu näin ihmisten välistä vuorovaikutusta ja ympäristön tulkitsemista siellä, missä yksilö liikkuu. (Ks. Koskela, 2009.)

Median uutisoimat uhkat ja uutiset turvallisuuden pettämisestä ovat saaneet myös minut kiinnostumaan turvallisuutta koskevista kysymyksistä, ja olenkin viime vuosina seurannut erilaisia maailmalla tapahtuvia kriisejä luonnonkatastrofeista poliittisiin kriiseihin ja terroristi-iskuihin. Erityisesti H1N1-viruksen levittämän sikainfluenssan aikana mietin myös itse aktiivisesti matkustamisen turvallisuutta. Kandidaatintutkielmassani syvennyin matkailun turvallisuutta käsittelevään tieteelliseen keskusteluun tutkimalla lappilaisten sesonkityöntekijöiden kriisivalmiusnäkemyksiä, eli tarkastelin työntekijöiden näkökulmasta sitä, kuinka hyvin yrityksessä oli ennakoivasti otettu huomioon turvallisuuden mahdollinen pettäminen. Pro gradu -tutkielmassani kiinnostuin turvallisuudesta matkailijoiden näkökulmasta, sillä he arvioivat yritysten turvallisuuskulttuurin ja toimenpiteiden onnistumista ja ilmaisevat arvioinnin pohjalta tehtyä päätelmää yrityksille omalla toiminnallaan. Matkailijoiden näkemys on subjektiivinen muodostuen heidän omista kokemuksistaan ja käsityksistään, eikä se välttämättä vastaa lainkaan paikan todellista turvallisuutta.

Matkailijoiden kokemaan turvallisuuteen henkilökohtaisella tasolla vaikuttaa muiden ihmisten toiminta. Vaikka matkailijat kokevat turvallisuuden subjektiivisesti, tulkinta tapahtuu suhteessa tarkasteltavaan ympäristöön ja siinä toimiviin ihmisiin. Matkailijat eivät toimi muista ihmisistä erillään, vaan heidän toimintaansa määrittävät eri laajuiset ja vahvuiset toisiinsa nivoutuvat sosiaaliset verkostot. Yleensä muiden ihmisten läsnäolon ajatellaan edistävän turvallisuutta etenkin, jos heidän välillään on jonkinlaisia siteitä. Turvallisuuden ajatellaankin olevan sidoksissa yhteisöihin; osallisuus erilaisissa ryhmissä palvelee matkailijoiden omia turvallisuuspyrkimyksiä ja lisää heidän luottamustaan (ks. Vornanen, 2006, s. 209). Ihmiset voivat suorittaa myös epävirallista sosiaalista kontrollia, jolloin he läsnäolollaan ehkäisevät rikollisuutta ja väkivaltaa tapahtumasta. Jos jotakin kuitenkin tapahtuu, on apu lähellä. On kuitenkin huomioitava myös se, että matkailijoiden pelko toimintaympäristössä kohdistuu usein muiden ihmisten mahdolliseen toimintaan ja vallitseviin ennakkoluuloihin. Matkailijat pelkäävät sitä, mitä muut ihmiset voisivat heille tai heidän omaisuudelleen tehdä saadessaan tilaisuuden. Muut ihmiset voivatkin tilanteen mukaan toimia joko turvana tai pelon aiheuttajana.

Erityisesti läheisten ihmisten merkitys yksilöiden henkilökohtaisen turvallisuuden rakentumiseen on suuri. Perheen ja lähipiirin tuoma turva on tärkeä turvallisuuden tunteen muodostuksessa ja vaikuttaa yksilön identiteetin muodostumiseen (Laihikainen, 2000, s. 61). Majoituspaikkaa ympäröivän alueen turvallisuus on myös tärkeää, sillä se vaikuttaa

majoituspaikan – väliaikaisen kodin, jossa matkailijat asuvat matkan aikana – koettuun turvallisuuteen. Matkailijat kohtaavat muita matkailijoita ja paikallisia asukkaita majoituspaikan yhteisissä tiloissa, puistoissa, kaduilla, kaupoissa ja ravintoloissa. Nämä satunnaiset tuttavuudet määrittävät koettua, subjektiivista paikan turvallisuutta ja voivat saada yksilöt tuntemaan turvattomuutta. Tarkan ja totuudenmukaisen tiedon puuttuessa ihmiset joutuvat turvautumaan stereotyyppien ja muiden olettamusten muodostamiin ennakkokäsityksiin. Se korostuu erityisesti matkailussa, jossa matkailijat liikkuvat vieraassa ympäristössä ja kulttuurissa. Tutustuminen voi kuitenkin parantaa koettua turvallisuuden tunnetta. Matkailussa samalla majoitusalueella oleilevat ihmiset kuitenkin vaihtuvat säännöllisesti matkailijoiden olinpaikan tilapäisen luonteen vuoksi. Matkailijoilla ei ole aikaa tai kykyä luoda pitkäaikaisia suhteita ja vakiinnuttaa paikkansa asuinympäristössä. Paikalliset asukkaat ovatkin harvoin tekemisissä matkailijoiden kanssa muuten kuin töidensä puolesta, vaikka matkailun merkitys alueen ja ihmisten taloudelle on monissa paikoissa hyvin merkittävä. Matkailijoiden majoitusalueen merkitys onkin matkailututkimuksessa keskeinen ja sen tutkiminen on hyvin tärkeää. Esittelenkin seuraavaksi lyhyesti turvallisuudesta tehtyä aikaisempaa tutkimusta erityisesti matkailijoiden näkökulmasta.

1.2 Aikaisempi tutkimus

Matkailijoiden turvallisuudesta on tullut tärkeä tutkimuskohde matkailualalla, ja sitä on tarkasteltu useista lähtökohdista, kuten matkailualan yritysten (Iivari, 2010), työntekijöiden (Rantala & Valkonen, 2011; Rantala, 2011), matkanjärjestäjien (Cavlek, 2002) tai lainvalvojien (Pizam, Tarlow & Bloom, 1997; Tarlow & Santana, 2002) näkökulmasta. Turvallisuus on keskeinen aihe myös Matkailun tutkimus- ja koulutusinstituutin vetämässä matkailun turvallisuushankkeessa. Tutkimushankkeessa pyritään matkailun turvallisuuden kokonaisvaltaiseen kehittämiseen tiedottamalla, kouluttamalla ja luomalla matkailutoimijoiden kesken laaja yhteistyöverkosto tarvittavien turvallisuustoimenpiteiden ennakoimiseksi. Samalla pyritään muodostamaan aiheeseen liittyvä tutkimus- ja kehitysverkosto, koordinoimaan sekä luomaan alalle pysyviä toimintamalleja. Tutkimushankkeen tavoitteena onkin tehdä Lapin matkailusta turvallisuuden mallialue. (Lapin matkailun turvallisuusjärjestelmä -hanke.)

Usein turvallisuutta tarkastellaan myös matkailijoiden kokemusten näkökulmasta, sillä toiminnallaan ja päätöksillään matkailijat tulkitsevat matkakohteen imagoa ja osoittavat

paikan uskottavuutta turvallisena matkakohteena. Heidän näkemyksensä ja kokemuksensa ratkaisevat sen, milloin jokin kohde koetaan turvalliseksi. Matkailijat eivät arvioi yksittäisten palvelujen ja komponenttien turvallisuutta, vaan he kokevat matkakohteen turvallisuuden kokonaisuutena. Tällöin paikan kokonaisturvallisuus korostuu, vaikka yksittäisten toimijoiden turvallisuus on myös tärkeää, sillä kohteen turvallisuuden taso määrittyy sen heikoimman toimijan mukaan (ks. Iivari, 2010). Matkailijoiden kokemaa ja käsittämää turvallisuutta koskevat tutkimukset ovat tarkastelleet muun muassa erilaisia matkailijoiden kokemaan turvallisuuteen ja riskiin vaikuttavia tekijöitä sekä koetun turvallisuuden merkitystä matkailijoiden kohdevalinnassa ja päätöksentekoprosessissa.

Matkailijoiden kokemaan turvallisuuteen vaikuttaa monia tekijöitä, joita tutkijat ovat jaotelleet poliittisiin levottomuuksiin, terrorismiin ja rikollisuuteen (esim. Pizam & Mansfeld, 2006). Poliittisten ongelmien synnyttämä epävakaus vaikuttaa matkailun kysyntään ja matkailijoiden näkemyksiin monilla alueilla (esim. Sönmez, 1998). Viime vuosikymmenen aikana tapahtuneiden terroristi-iskujen seurauksena myös terrorismin vaikutusta ja siihen reagoivia käsittelevien tutkimusten määrä on kasvanut voimakkaasti (ks. esim. Araña & León, 2008; Floyd, Gibson, Pennington-Gray, & Thapa, 2003; Sönmez & Graefe, 1998). On osoitettu, että muualla tapahtuvat terroristi-iskut vaikuttavat ihmisten kokonaisvaltaiseen matkustuskäyttäytymiseen luomalla pelkoa, jolloin ihmiset kokevat oman turvallisuutensa olevan uhattuna matkustaessaan (O'Connor, Stafford & Callagher, 2008, s. 353).

Matkailijoiden kohtaamaa rikollisuutta ja rikollisuuden pelkoa on tutkittu paljon viimeisen kahdenkymmenen vuoden aikana (George, 2003). Matkailun on todettu tuovan alueille rikollisuutta, ja matkailijoiden on havaittu joutuvan paikallisia asukkaita helpommin rikoksen uhriksi. Heillä on yleensä mukanaan paljon rahaa, he eivät tunne paikallista kieltä tai kulttuuria, ja he altistuvat usein riskialttiille käytökselle kuluttaessaan alkoholia, viiپیessään myöhään ulkona ja liikkuaessaan heille tuntemattomilla alueilla. Lisäksi heillä ei ole paikallisten antamaa tukea tai tukiverkostoa. (Lepp & Gibson, 2003; Pizam, Tarlow & Bloom, 1997.) Matkailijat myös pelkäävät joutuvansa rikollisuuden kohteeksi. Vaikka rikoksen pelko lisää tietoisuutta ja varovaisuutta, se vaikuttaa negatiivisesti matkailijoiden turvallisuuden tunteeseen, toimintaan ja tunteiden tasapainoon (Barker & Page, 2002). Se voi myös rajoittaa elämää ja huonontaa itseluottamusta (Boyakye, 2012, s. 328). Mawbyn (2000) mukaan rikollisuuden pelko on kuitenkin saanut matkailijat liiallisesti valtaansa. Todellinen uhka on yleensä rikoksen pelkoa huomattavasti pienempi, jolloin matkailijat tuhlaavat turhaan energiaansa pelkäämiseen.

Matkailuyritykset ovat viime vuosina kiinnittäneet matkailijoita uhkaaviin turvallisuustekijöihin entistä enemmän huomiota ja pyrkineet parantamaan ja kehittämään matkailijoiden turvallisuuteen tähtääviä toimenpiteitä. Turvallisuus on matkailuyrityksille tärkeää, sillä se ei vaikuta pelkästään yksittäisten matkailijoiden kokemuksiin ja näkemyksiin vaan koko paikan maineeseen (Tarlow, 2009). Nykyaikaisen teknologian avulla tieto leviää uutisissa ja sosiaalisessa mediassa nopeasti ja laajalle. Matkailua tulisikin kehittää kokonaisvaltaisesti ottamalla mukaan kaikki alueella toimivat toimielimet ja sidosryhmät, vaikuttaahan matkailijoiden kokema turvallisuus myös paikallisten kokemaan turvallisuuteen (ks. Iivari, 2010). Monet kohteet ja matkailuyritykset ovatkin kehittäneet erilaisia oppaita ja tiedotelehtisiä, jotka opastavat matkailijoita turvalliseen toimintaan matkan aikana. Esimerkiksi Lapin poliisilaitos on tuottanut esitteen, joka antaa neuvoja matkailijoille heidän Lapin lomansa aikana (ks. Turvallisesti Lapissa). Suomessa matkailun turvallisuus on huomioitu myös kansallisella tasolla, sillä turvallisuus on nimetty Suomen matkailustrategian yhdeksi strategisista arvoista (Suomen matkailustrategia vuoteen 2020).

Matkailijoiden kokeman turvallisuuden ja riskin vaikutuksesta heidän kohdevalintaansa ja päätöksentekoprosessiin on viime vuosina tutkittu varsin paljon (esim. Mutinda & Mayaka, 2012), mutta matkailijoiden kokemaan turvallisuuteen matkan aikana on kiinnitetty vähemmän huomiota. George (2003) tutki matkailijoiden turvallisuuskäsitteitä Etelä-Afrikassa ja kiinnitti huomiota turvallisuuteen liikkumista rajoittavana tekijänä. Matkailijat eivät uskaltaneet liikkua ulkona vapaasti, koska he pelkäsivät heihin kohdistuvaa väkivaltaa ja omaisuusrikoksia. Erityisesti julkisen liikenteen käyttöä ja ulkona liikkumista yöaikaan ei pidetty turvallisena. (George, 2003.) Carr (2000) tutki nuorten matkailijoiden näkemyksiä vaarasta heidän matkustaessaan Lontoossa. Hän huomasi, etteivät kaikki koe mahdollista vaaraa samalla tavalla, vaan sukupuolten välillä oli eroja vaaran tulkinnassa. Naiset pelkäsivät liikkumista julkisissa tiloissa erityisesti yöaikaan enemmän kuin miehet. Peloistaan huolimatta monet naiset eivät kuitenkaan halua jäädä yksityisen tilan vangeiksi, vaan liikkuvat julkisilla paikoilla mihin vuorokauden aikaan tahansa. Sukupuoliryhmät ovat kuitenkin luonteeltaan heterogeenisiä, eikä sukupuolta voidakaan pitää ainoana tekijänä, joka vaikuttaa matkailijoiden turvallisuuskäsitteisiin ja käyttäytymiseen.

Tarkiainen (2001) perehtyi omassa pro gradu -tutkielmassaan tarkemmin naisten matkan aikana kokemaan turvallisuuteen. Hän tarkasteli yksin matkustavien naisten kokemaa pelkoa matkustamisen aikana kohtaamissaan tiloissa ja paikoissa. Tarkiainen tuo esille ennen kaikkea sitä, kuinka mies ja nainen kokevat tilan eri tavalla ja kuinka sukupuoliset valtarakenteet

saattavat rajoittaa naisten liikkumista tilassa. Tämä perustuu historiallisesti syvälle vaikuttaneisiin käsityksiin siitä, että julkinen tila voi olla naiselle vaarallinen paikka. Naiset pelkäävät erityisesti seksuaalista väkivaltaa, mutta tästä huolimatta he pyrkivät tulemaan toimeen erilaisten pukeutumiseen ja matkaseuraan liittyvien selviytymisstrategioiden avulla. (Tarkiainen, 2001.) Tutkimus keskittyi tuomaan esiin naisten kokemia pelkotiloja erityisesti ennen matkaa ja pelon selättämistä osallisuuden avulla. Tässä tutkielmassa sen sijaan paneudun matkailijoiden turvallisuuskokemusten rakentumiseen matkan aikana keskittyen siihen, kuinka matkailijoiden lähellä olevat ihmiset vaikuttavat matkailijoiden kokemaan turvallisuuteen naapuruston subjektiivisesti muodostamassa tilassa.

Yksityiskohtaisemman kuvan saamiseksi tutkimuksen tulisi kuitenkin ulottua myös matkakohdetta pienempien alueiden tarkasteluun, sillä tunteet turvallisuudesta ja turvattomuudesta voivat vaihdella eri alueiden ja paikkojen välillä. Boakye (2012) tutkimus pyrki muodostamaan kuvan siitä, missä paikoissa ghanalaisessa matkakohteessa olevat matkailijat tuntevat itsensä turvalliseksi. Hän huomasi, että vastaajat pitivät majoitustiloja kaikkein turvallisimpana paikkana. Siellä matkailijat saivat vetäytyä omiin yksityisiin tiloihinsa. Muualla matkailijat toimivat julkisissa tiloissa ja joutuvat sen vuoksi olemaan enemmän varuillaan. Nähtävyyksiä pidettiin vähiten turvallisena paikkana. Erityisesti ruuhkaiset paikat, jossa ihmiset joutuvat tungoksen takia kosketuksiin toistensa kanssa miellettiin turvattomaksi. Myös matkailupalveluiden puutteen koettiin heikentävän nähtävyyksien turvallisuutta. (Boakye, 2012.) Tutkimuksessa ei tarkalleen kuitenkaan eritellä niitä syitä, miksi matkailijat pelkäävät jotakin kohdetta. Taustalla kuitenkin välittyvä sosiaalisten suhteiden merkitys, sillä pelko kohdistuu muiden lähellä olevien ihmisten mahdollisesti aiheuttamaan vaaraan joko matkailijan omaisuudelle tai fyysiselle koskemattomuudelle. Matkailijoiden kokema sosiaalinen ympäristö vaikuttaa siis suoraan tai epäsuorasti turvallisuuskäsitysten ja -kokemusten muotoutumiseen.

Jos jotakin matkailukohdetta ei koeta tarpeeksi turvalliseksi, se rajoittaa matkailijoiden liikkumista ja heidän käyttämiään aktiviteetteja, kun he eivät uskalla poistua majoitusalueelta. Majoituspaikan ympäristön merkitys matkailijan kokeman turvallisuuden kannalta onkin hyvin olennainen. Se toimii matkailijan kiintopisteenä, jonka toivotaan antavan suojaa ja turvaa vieraassa ympäristössä, kun matkailija palaa sinne päivän päätteeksi (Syrjämaa, 2006). Siksi olisikin tärkeää tutkia, kuinka sosiaaliset suhteet majoituspaikassa ja majoituspaikkaa ympäröivällä alueella vaikuttavat matkailijoiden turvallisuuskokemusten muodostumiseen matkan aikana.

1.3 Tutkimustehtävä

Tutkielmani tavoitteena tuottaa tietoa matkailijoiden subjektiivisista turvallisuuskokemuksista sekä turvallisuuden moniulotteisuudesta yksilöiden välisten sosiaalisten suhteiden näkökulmasta. Sosiaalisilla suhteilla tarkoitan matkailijoiden keskinäistä sekä matkailijoiden ja paikallisten asukkaiden välistä vuorovaikutusta tai sen puuttumista. Sosiaalinen suhde voi syntyä heidän välisissään kohtaamisissa, mutta myös erilaiset materiaaliset ja immateriaaliset objektit voivat ilmentää keskinäisiä suhteita. Lisäksi poliittiset päätökset ohjaavat matkailijoiden sosiaalisia suhteita joko mahdollistamalla ne tai estämällä niitä erilaisilla linjauksilla (Ryan, 2003). Tutkielmassa keskiössä on matkailijan kokeman turvallisuuden sosiaalinen rakentuminen ja sen osana matkailijoiden muodostamat naapuruussuhteet. Sen pohjalta olen luonut tutkimuksen teoreettisen viitekehyksen, joka perustuu matkailututkimuksen, sosiologian ja humanistisen maantieteen kirjallisuuteen.

Tutkimustehtävänäni on hahmottaa matkailijoiden turvallisuuskokemusten rakentumista sosiaalisten naapuruussuhteiden muodostamassa tilassa. Kuinka matkailijoita voidaan määrittää matkakohteessa olevan naapuruston jäsenenä? Minkälaisia muotoja matkailijoiden kokema turvallisuus saa sosiaalisissa suhteissa? Kuinka matkailijan ja paikallisten erilaiset roolit vaikuttavat turvallisuuskokemusten muodostumiseen? Kuinka matkailuelinkeino voi vaikuttaa matkailijoiden turvallisuuskokemusten kehittymiseen? Teoretisoin aihetta sosiologi Michael Maffesolin uusheimojen, maantieteilijä Edward Relphin ja muiden tutkijoiden tarkasteleman ulkopuolisuuden sekä maantieteilijä Doreen Massey'n valtageometrian näkökulmasta. Sovellan tätä teoretisointia matkailijoiden turvallisuuskokemusten välittymiseen heidän muodostamissaan naapuruussuhteissa muiden matkailijoiden ja paikallisten asukkaiden kanssa.

Naapuruussuhteet kuvataan yhteiskuntatieteissä perinteisesti varsin stabiileiksi ja pysyviksi kokonaisuuksiksi, joissa muutokset syntyvät hitaasti pitkän ajan kuluessa. Matkailijat eivät tämän ajattelutavan mukaan kuulu naapurustoon, vaan he ovat väliaikaisia vierailijoita, jotka toimivat ja vaikuttavat paikassa vain hetkellisesti. Matkailijoiden toimintaa naapurustoissa (*neighborhood*) tarkastellaankin yleensä paikallisten toimijoiden ja yhteisöjen näkökulmasta keskittyen erityisesti matkailun sosiaalisiin, taloudellisiin ja ympäristöllisiin vaikutuksiin. (Nunkoo & Ramkissoo, 2011.) Matkailijoiden naapurisuhteet ja naapuruuden käsite tarjoavat kuitenkin uuden tavan tarkastella matkailijoita ympäröivän turvallisuuden rakentumista, sillä termejä ei ole matkailututkimuksessa aikaisemmin juurikaan käytetty (ks.

Veijola & Kjisik, 2011). Tutkielmassa käsittelen naapuruussuhteita matkailijoiden kokemusten näkökulmasta, jonka mukaan myös matkailijat kuuluvat tilapäisesti naapurustoon ja paikkaan muodostaen naapuruussuhteita muiden tilassa olevien ihmisten kanssa. Matkailijan naapurilla tarkoitan matkailijan lähellä olevaa ihmistä, joka voi olla joko toinen matkailija tai paikallinen asukas. Naapuruus on luonteeltaan paikallista sosiaalista kanssakäymistä, joka voi ilmetä sanallisesti tai sanattomasti, positiivisesti tai negatiivisesti, kasvokkain tai etäisesti.

Naapureiden välisten sosiaalisten suhteiden määrittämisessä käytetään usein yhteisön ja yhteisöllisyyden käsitteitä. Yhteisöt kuvataan traditionaalisesti paikallisena tuttuuteen perustuvana yhteisöllisyytenä, jossa jäsenet tuntevat toisensa ja jakavat samanlaisia arvoja (ks. Lehtonen, 1990). Kaikki naapuruussuhteet eivät kuitenkaan ole yhteisöllisiä.

Matkailijoiden muodostama naapuruussuhde on luonteeltaan erilainen kuin se, miten paikallisten asukkaiden väliset naapuruussuhteet usein kuvaillaan. Käsitän matkailijoiden naapuruussuhteet Veijolan (2005) kuvaaman *turistien yhteisö* -käsitteen tapaan sosiaalisiksi muodoksi, ”joka syntyy yhtäaikaisesta läsnäolosta, vierekkäin toimimisesta ja samalla tavalla tulkittavasta toiminnasta” (Veijola, 2005, s. 104). Se ei välttämättä ole pitkäaikainen ja pysyvä, vaan dynaaminen kokonaisuus, joka voi muuttua nopeastikin lyhyen ajan kuluessa. Se perustuu kaikille samaan fyysiseen paikkaan ja matkailijoiden yhtäaikaiseen läsnäoloon tässä tarkasteltavassa paikassa.

Tutkielmani on syntynyt Soile Veijolan vetämän Acapella Village -tutkimushankkeen kysymyksenasettelujen kautta. Hanke pyrkii tutkimaan ja luomaan kulttuurisesti ja ekologisesti kestäviä matkailun asutusmuotoja ja uudenlaisia matkailukyliä. Tällaisilla matkailukylillä on kyky luoda hyvää elämää henkilökohtaisella ja sosiaalisella tasolla sekä paikallisille asukkaille että matkailijoille. Tämänkaltainen matkailu voi auttaa ylläpitämään ja parantamaan paikallisyhteisöjen elinolosuhteita, palvelutarjontaa ja hyvinvointia vahingoittamatta niitä ympäröivää luontoa. Tutkimushanke pyrkiikin innovatiivisella ajattelulla kehittämään käytännöllistä, ammatillista ja teoreettista tuntemusta, jota voidaan soveltaa alueellisessa suunnittelussa ja erilaisissa kaupallisissa sovellutuksissa. (Veijola & Falin, 2011.) Naapuruuden (*neighbourliness*) ja naapurustojen konseptien tarkastelu on Acapella Village -hankkeen keskeisimpiä teemoja (Veijola & Kjisik, 2011). Veijolan rohkaisemana ja innoittamana tartuin itsekin naapuruuden käsitteeseen, jota tarkastelin mielestäni kiinnostavista teoreettisista näkökulmista.

Matkailijoiden kokeman turvallisuuden käsitteleminen naapurisuuden avulla voi auttaa matkailualan turvallisuuskeskustelun eteenpäinviemistä antamalla uuden tavan tarkastella ilmiötä. Samalla perinteisiä ja varsin vakiintuneita termejä voidaan problematisoida tarkastelemalla niitä uudella tavalla uudessa kontekstissa. Tämänkaltaisella tutkimuksella on merkitystä myös liiketalouden näkökulmasta, vaikka käytän tutkielmassa paljon hyväksi humanistisen maantieteen ja sosiologian kirjallisuutta. Tutkielma tarjoaa tuoreen näkökulman matkakohteiden turvallisuuden tutkimiseen, jota voidaan hyödyntää alueiden asiakaslähtöisessä suunnittelussa ja kehittämisessä matkailijoiden toivomusten perusteella. Turvallisuudella on merkittävä arvo myös matkailumarkkinoinnissa, sillä turvallisuus määrittää matkailijoiden halua matkustaa kohteeseen ja valita majoituspaikakseen jokin tietty naapurusto. Onnistunut turvallinen imago voi toimia kohteen vetovoimatekijänä ja edistää alueen matkailua. Tutkielma auttaa myös hahmottamaan matkailijoiden kannalta merkityksellisiä turvallisuuden eri ulottuvuuksia, jotka voidaan ottaa huomioon entistä vetovoimaisemman matkailuympäristön luomisessa.

1.4 Tutkimuksen metodologia

Tutkielmassani ei ole empiiristä aineistoa, vaan se perustuu muiden laatimien tutkimusten tulkintaan ja ymmärtämiseen. Tulkinnan avulla pyrin ymmärtämään selvitetävän ajatuskokonaisuuden merkityksen sekä soveltamaan sitä matkailijoiden turvallisuuskokemusten ymmärtämiseen matkailijoiden naapuruussuhteissa. Tutkielmassa hyödynnän hermeneuttisen tutkimuksen perinnettä, joka pyrkii ymmärtämään tekstin sisältöjä ja sanomaa sekä tekemään siitä tulkintoja. Gadamerin (2004) mukaan hermeneuttisessa ajattelutavassa kokonaisuuden ymmärtäminen lähtee yksittäisten osioiden käsittämisestä, mutta yksittäinen tulee kuitenkin myös mieltää osaksi kokonaisuutta. Tämä luo hermeneuttiselle ajattelutavalle ominaisen kehämäisen asetelman, jossa kehän kokonaisuuden merkitystä ennakoidaan eksplisiittisesti, sillä kokonaisuudesta määrittyvät osat määrittävät itse kokonaisuutta. (Gadamer, 2004, s. 29.) En voi siis ajatella tulkittavaa tekstiä erillään, kontekstista irrallisena, vaan se on yhdistettävä laajempaan kokonaisuuteen. Myöskään kokonaisuutta en pysty ymmärtämään ilman tekstin eri osioiden tuntemusta.

Varto (1992) mukailee Gadamerin ajattelutapaa siinä, ettei tieto ole kontekstistaan riippumatonta, vaan tietäminen tapahtuu aina jossakin ympäristössä, tietyistä lähtökohdista, tiettyjä päämääriä varten. Minulla on siis tutkijana olemassa tutkittavasta kohteesta

esiymmärrys, joka muodostuu omien kokemuksieni sekä hankkimani ja omaksumani tiedon yhdistelmästä. Nämä ennakkokäsitykset on tiedostettava, jotta voisin saada mahdollisimman merkityksellistä tietoa ja ymmärtää kokonaisuutta. (Ks. Varto, 1992, s. 69.) Sen jälkeen pyrin uppoutumaan tulkitsemaani tekstiin hankkimalla siitä tietoa, oppimalla ymmärtämään tekstin kieltä sekä laajentamalla sen tulkintapotentiaalia (ks. Tamminen, 1993, s. 90). Näin tulkinta muuttuu ja täsmentyy tutkimuksen edetessä. Saavutettu uusi ymmärrys täydentää tai korjaa alkuperäistä esiymmärrystäni. Tällä tavalla hermeneuttinen kehä laajenee kierros kierrokselta auttaen ymmärtämään tutkimaani ilmiötä sekä oma tapaan ymmärtää tämä ilmiö (Varto, 1995, s. 102). Tulkinta syntyykin tekstin ja tutkijan ymmärryksen välisen dialogin tuloksena (Gadamer, 2004, s. 30).

Prosessina teoreettinen tutkimus etenee analyysin ja synteessin välisenä vuoropuheluna. Analyysillä tarkoitetaan tekstin ja ajatuskokonaisuuksien erittelyä hajottamalla se eri osaluokkiin, jonka avulla saavutetaan tarkempi kuva kokonaisuudesta. Synteessi on analyysin vastakohta, joka pyrkii kokonaisuuksien ja ajatusrakenteiden yhdistämiseen ja kokonaiskuvan luomiseen. Uuden luominen perustuu kuitenkin aikaisemmin tiedetyn tuntemiseen, joten analyysin ja synteessin välillä on aina olemassa keskinäinen vuorovaikutus. (Jussila, Montonen & Nurmi, 1989.) Teoreettisessa tutkimuksessa ei ole varsinaista analyysimetodia. Niiniluoto (1980) on kuitenkin esittänyt kolmivaiheisen rungon, jonka avulla pyrin luomaan analyysin ja synteessin välisen vuoropuhelun. Lähtökohtien problematisoinnissa muodostan tutkimusongelmia, joiden avulla pyrin tarkastelemaan kriittisesti vallitsevia tieteenkäsityksiä. Eksplikoinnissa erittelen, muotoilen ja luon nämä eroavat näkemykset selkeään muotoon. Tutkimuksen viimeisessä vaiheessa, argumentoinnissa, arvioin ja perustelen eksplikointivaiheessa luotuja käsityksiä. (Ks. Niiniluoto, 1980.) Argumentointiin kulminoituu myös tutkimuksen uskottavuus (Tuomi & Sarajärvi, 2009, s. 21), sillä se mahdollistaa tiedeyhteisön tutkimuksen kriittisen arvioinnin. Vaikka tutkimus on teoreettista käsitteiden tarkastelua, sovellan näitä käsitteitä matkailijoiden turvallisuuskokemusten määrittämiseen sosiaalisissa suhteissa naapurustonkaltaisessa ympäristössä, jossa matkailijat toimivat ja liikkuvat.

Teoreettiseen tutkimukseen kuuluu empiirisen tutkimuksen tavoin tutkimuksen metodeihin, prosesseihin, tulkintoihin ja arviointiin liittyvät tutkimuseettiset kysymykset, jotka minun on otettava tutkielmassani huomioon. Ne kulkevat mukana koko tutkielman ajan tavalla tai toisella. Etiikka moraalisisina valintoina ja päätöksinä kattaakin koko tutkimusprosessin (Kuula, 2006, s. 11). Tärkeintä on noudattaa hyvää tieteellistä käytäntöä, joka toimii

edellytyksenä tutkimuksen uskottavuudelle ja tulosten luotettavuudelle (Tutkimuseettinen neuvottelukunta). Tutkimuksen etiikkaa säätelevät erilaiset normit, jotka voidaan jakaa tutkittavien ihmisarvoa, totuuden etsimistä ja tiedon luotettavuutta sekä tutkijoiden keskinäisiä suhteita ilmaisemiin normeihin. Tässä tutkimuksessa painottuvat kaksi jälkimmäistä normia, jotka kohdistuvat menetelmien valintaan, tutkimusprosessin etenemiseen, esitettävän tiedon oikeellisuuteen ja luotettavuuteen sekä toisten työn huomioimiseen ja kunnioittamiseen. (Ks. Kuula, 2006, s. 24.) Tutkimuseettiset kysymykset ymmärrän tässä yhteydessä moraalisenä kysymyksenä siitä, mitä tutkijana voin ja en voi tehdä. Asiasta on toki aina olemassa monia mielipiteitä, eikä yksimielisyyttä ole mahdollista saavuttaa. Viime kädessä siinä onkin kyse omista valinnoistani, jotka pitäisi pystyä tekemään tutkimuksessa mahdollisimman läpinäkyviksi (ks. Niiniluoto, 2003).

Teoreettinen tutkimus on aina vallankäyttöä, johon liittyy vastuu johdonmukaisuudesta ja rehellisyydestä (Nyqvist & Kauppinen, 2006). Metodologia ohjaa tieteellisen tutkimuksen etenemistä sekä käytettäviä keinoja ja tavoitteita (Niiniluoto, 2003). Tutkija tuottaa analyysissään omaa tulkintaansa käsiteltävästä tekstistä. Oma tulkintani perustuukin aina jollain tapaa omiin näkemyksiini, vaikka pyrin olemaan mahdollisimman objektiivinen. On kuitenkin mahdollista, että toinen tutkija muodostaisi aiheesta aivan erilaisen tulkinnan. Tutkija ei olekaan arvostuksista ja mielipiteistä riisuttu olento (Niiniluoto, 2003), joten olen tuonut omat tutkimusaiheeseen liittyvät lähtökohdat esille niiltä osin, kun se tutkimuksen kannalta on mielestäni olennaista. Lisäksi tuon esiin analyysiprosessin, jolla olen päätenyt saamiini tuloksiin tarpeeksi yksityiskohtaisesti, jotta sitä voitaisiin tarkastella kriittisesti.

1.5 Tutkimuksen kulku

Johdantoluvussa olen tuonut esiin tutkielmani lähtökohdat, metodologian sekä esitellyt aiheesta tehtyä aikaisempaa tutkimusta. Toinen luku on aiheluku, jossa esittelen laajemmin sitä, miten matkailun turvallisuudesta keskustellaan nykyisin ja minkälaista tutkimusta matkailun turvallisuudesta on tehty. Kolmannessa luvussa esittelen tutkimuksen teoreettisen viitekehyksen, joka perustuu matkailututkimuksen, humanistisen maantieteen ja sosiologian kirjallisuuteen matkailijoiden kokemuksista ja sosiaalisten suhteiden syntymisestä naapurustoissa, jossa he lomansa aikana asuvat. Neljäs, viides ja kuudes luku ovat analyysilukuja, jossa käsittelen teemaa valitsemieni tutkijoiden tekstien avulla. Neljäs luku käsittelee matkailijoiden kokemaa yhteisöllisyyttä ja sen vaikutusta turvallisuuteen

Maffesolien uusheimojen näkökulmasta. Viidennessä luvussa tarkastelen sitä, kuinka Relph ja muut tutkijat määrittävät ulkopuolisuuden tunteen vaikutusta matkailijoiden turvallisuuskokemuksille. Viimeisessä analyysiluvussa tuon esiin, kuinka eri toimijat naapurustossa pyrkivät käyttämään valtaa omassa toiminnassaan parantaakseen turvallisuuttaan hyödyntämällä Massey'n käsitteellistämistä valtageometriasta. Lopuksi yhteenvedossa tiivistän analyysiluvuissa saamani tulokset, johtopäätökset sekä jatkotutkimusehdotukset.

2. MATKAILUN TURVALLISUUS

Turvallisuus on olennainen tekijä matkailupalvelun toteuttamisessa. Se vaikuttaa matkailupalvelun laatuun sekä paikan mielikuvaan ja imagoon. Matkailu ei voikaan menestyä alueella ilman turvallisen toimintaympäristön luomista. Matkailua kuitenkin uhkaavat monet turvallisuutta vaarantavat tekijät, jotka on otettava toimialalla huomioon. Koko matkailualan ja siihen kuuluvien sidosryhmien tulisikin tunnistaa turvallisuuden merkitys matkailupalvelujen ja toiminnan toteuttamisessa. Tässä luvussa tarkastelen turvallisuutta yhteiskunnallisena ilmiönä. Ensin käsittelen turvallisuuden määritelmää ja sen lähikäsitteitä yleiskuvan saamiseksi. Sen jälkeen kuvailen, minkä tyyppisiä turvallisuuteen liittyviä tekijöitä matkailijat joutuvat lomallaan mahdollisesti kohtaamaan. Lopuksi tarkastelen tarkemmin turvallista matkailutuotetta: kuinka matkailuyritykset pyrkivät sitä luomaan ja kuinka matkailijat sen onnistumista arvioivat.

2.1 Turvallisuuden käsitteellistäminen

Perinteisen turvallisuuskäsityksen mukaan turvallisuus on valtioiden määrittämää asevaraista turvallisuutta. Nykyisin perinteisen turvallisuuskäsityksen ei kuitenkaan katsota pystyvän selittämään turvallisuutta tarpeeksi kokonaisvaltaisesti. Siksi on otettu käyttöön laaja-alainen turvallisuuskäsitys, joka mahdollistaa turvallisuuden tarkastelun muistakin näkökulmista. (Heininen, 2007.) Turvallisuuden voidaankin katsoa koskevan kaikkia ihmisen elämänalueita, minkä vuoksi sitä on tutkittava monimuotoisesti sidottuna tarkasteltavana olevaan kontekstiin. Yksilötasolla turvallisuus on ontologinen peruspyrkimys, jonka ihminen pyrkii toiminnallaan saavuttamaan. (Niemelä, 2000.) Se tähtää toiminnan jatkuvuuteen, ennustettavuuteen ja luotettavuuteen. Turvattomuus puolestaan on tunne siitä, ettei turvallisuuden ole mahdollista toteutua kokonaisuudessa kaikilla osa-alueilla. Tällöin uskotaan, että on olemassa jotain, joka uhkaa sen toteutumista (Kainulainen & Niemelä, 1999). Turvallisuus voidaan näin ollen ajatella ihmisen perustarpeena, jonka on oltava tyydytettynä, jotta ihminen voisi toteuttaa itseään haluamallaan tavalla (Maslow, 1987). Turvallisuus on arvo, jota tavoitellaan ja halutaan saavuttaa. Se voi ilmetä esimerkiksi sisäisenä tasapainona. (Kainulainen & Niemelä, 1999.) Se, milloin ihminen kokee olonsa turvalliseksi, on subjektiivista ja voi vaihdella tilanteen mukaan. Tämänkaltainen koettu turvallisuus on yksilöllistä, eikä sitä siksi voida mitata tai määrittää tarkasti. Turvallisuus ilmenee yksilön sisäisenä kokemuksena, joka näkyy esimerkiksi hyvänä olona, varmuutena ja luottamuksena. Se tuleekin nähdä suhteellisena eikä

absoluuttisena käsitteenä. Sitä ei ole mahdollista mitata, vaan se syntyy ihmisten subjektiivisessa mielikuvituksessa ja kuvitelmissa ilmentäen tunnetta turvallisuudesta tai turvattomuudesta. (Laitinen, 2003, s. 34.)

Turvallisuutta voidaan määrittää eri tavoin ja yhteiskuntatieteissä näkyvät usein eri tieteenalojen omat intressit (Laitinen, 2003, s. 25). Turvallisuuden määrittelemisen riippuukin käytettävästä tarkastelutavasta ja näkökulmasta. Englanninkielessä turvallisuudelle on olemassa kaksi ilmaisua, *safety* ja *security*. Niitä saatetaan käyttää päällekkäin ja epäsystemaattisesti, mutta ne eivät kuitenkaan tarkoita täysin samaa asiaa. Iivari (2010) määrittää *safety*n turvallisuudeksi, jolla on yksilöä koskeva suora henkilökohtainen vaikutus. *Security*llä hän puolestaan tarkoittaa teknis-operatiiviseen toimintaan liittyvää turvallisuutta. (Iivari, 2010, 39.) Laihikainen (2000) määrittää turvallisuuden ontologisena tekijänä, joka perustuu lapsuudessa saatuun ja koettuun perusturvallisuuteen (Laihikainen, 2000, s. 67). Tämä lapsena koettava ontologinen turvallisuuden tunne vastaa sitä varmuutta, jonka lapsi kokee istuessaan äitinsä lohduttavassa sylissä (Jokinen & Veijola, 2003, s. 284). Giddensin (1991) mukaan turvallisuus onkin ontologista asioiden ja tapahtumien jatkumoa ja järjestystä, joka kumpuaa lapsuuden huolenpidosta ja sen ihmissuhteista. Turvallisuuden kokemus syntyy päivittäisten rutiinien avulla, joka luo kognitiivisen ja emotionaalisen uskon turvallisuuteen. Ihmisestä tulee haavoittuvainen silloin, kun nämä rutiinit katkeavat. (Giddens, 1991.) Lähtiessään matkalle ihminen irrottautuu arjesta ja sen luomista pakotteista. Hän matkustaa oman kodin ulkopuolelle ja kohtaa uusia tilanteita. Drabekin (2007) mukaan matkailijat ovatkin haavoittuvaisempia kriiseille kuin paikalliset asukkaat. He eivät tunne ympäristöä eivätkä seuraa paikallista mediaa ja joutuvat siksi turvautumaan toisten tarjoamaan apuun kriisitilanteissa.

Ihmisten on mahdotonta saavuttaa kaiken kattavaa turvallisuutta, koska ei ole mahdollista tietää, mikä loppujen lopuksi osoittautuu turvalliseksi ja mikä vaaralliseksi (Lähteenoksa, 2008). Voimme vaikuttaa turvallisuuteen ainoastaan omalla toiminnallamme, sillä emme voi kontrolloida muiden toimintaa. Tämä synnyttää vallitsevan epävarmuuden, joka hallitsee nykyajan maailmaa. Ihminen ei koskaan toimi täysin muista ihmisistä erillään, vaan hänen toimintansa vaikuttavat aina muiden ihmisten toiminta tai käsitykset joko suoraan tai välillisesti (Pentti, 2003). Turvallisuus onkin läheisessä yhteydessä tiiviisiin sosiaalisiin siteisiin sekä näiden siteiden ylläpitämään luottamukseen (Vornanen, 2006). Se rakentuu sosiaalisesti ja voi sisältää ihmisen, yhteiskunnan, valtion kuin ympäristönkin näkökulman (Heininen, 2007, s. 203). Turvallisuus on sosiaalisesti konstruktioitunut, mitä muokkaavat

ihmisten kollektiivisen mielikuvituksen, median ja muiden tietolähteiden muovaama mentaalinen kokonaisuus (Koskela, 2009, s. 39). Ihminen toimii turvallisuuden kokemisen lisäksi turvallisuuden tuottajana eli kukin ihminen voi omalla toiminnallaan vaikuttaa turvallisuuden muodostumiseen yhteiskunnassa (Vornanen, 2006).

Ihmisten käsitys turvallisuudesta ja riskeistä on kuitenkin nykyisin muuttunut. Turvallisuus ja riski ovat muuttaneet luonnettaan ja turvallisuuden merkitys on kasvanut viime vuosina. Tulevaisuus koetaan epävarmana, sillä sitä uhkaavat monet entistä vaikeammin ennakoitavissa olevat vaarat (Koskela, 2009, s. 16). Kehitys ja teknologia ovat kyenneet poistamaan tai vähentämään monia uhkia, jotka ovat ennen vaarantaneet ihmisten ja yhteiskunnan turvallisuutta. Siitä huolimatta ihmiset kokevat turvallisuutensa olevan uhattuna ja pelkäävät. Giddens (1991) kuvaa, että ihmisen luottamus olemassa oleviin järjestelmiin vaikuttaa siihen, kuinka turvallisuuteen suhtaudutaan. Yhä useammin yksilöt joutuvat tekemisiin asioiden kanssa, joiden toiminnasta he eivät tiedä mitään, jolloin he joutuvat arvioimaan sen turvallisuutta. Vaikka turvallisuus onkin sosiaalisesti rakentunutta, se on ymmärrettävissä yksilöllisinä prosesseina, jotka käyvät toteen ihmisten valintojen ja toiminnan perusteella. (Giddens, 1991.) Ihmisten kokema turvallisuus ei kuitenkaan ole vakaata ja pysyvää, vaan se voi muokkautua ajan kuluessa. Näkemykseen vaikuttavat ennen kaikkea omat kokemukset, mutta myös muut lähteet, kuten muiden yksilöiden kokemukset, matkakohteen tai viranomaisten jakamat materiaalit ja media. Media luo ja vahvistaa näitä pelkotiloja välittämällä maailmalla olevia uhkakuvia suoraan olohuoneisiimme. Yhteiskuntamme näyttääkin sisältävän yhä enemmän erilaisia pelon aiheita, joiden kanssa ihmisten on tultava toimeen. Beck (1992) nimittää tällaista yhteiskuntaa riskiyhteiskunnaksi.

Ihmisen turvallisuutta uhkaavat erilaiset *riskit*, *uhkat* ja *vaarat*, joiden tiedostaminen ilmenee *pelkona* ja *turvattomuutena*. Ne ovat turvallisuuden tarkastelun kannalta keskeisiä käsitteitä, eikä niitä voida täysin erottaa toisistaan. Turvallisuuden kannalta on keskeistä, kuinka vakaviksi nämä tekijät mielletään ja minkälaista toimintaa ne aiheuttavat. Yksilö pyrkii tiedon ja olemassa olevien toimintamalliensa avulla tunnistamaan turvallisuutta uhkaavat tekijät ja toimimaan sillä tavalla, että niitä voitaisiin hallita. Riski on näkemys tulevaisuuden uhkaavasta skenaariosta ja sen todennäköisyydestä. Kuluttajatutkimuksessa riski määritetään useimmiten kuluttajien näkemykseksi tapahtuman epävarmuudesta ja sen mahdollisista seurauksista (Dowling & Staelin, 1994). Ihminen arvioi näitä riskejä oman arvomaailmansa kautta (Vornanen, 2000, s. 63). Siksi koetut riskit ovat subjektiivisia, vaikka niitä voidaan arvioida myös objektiivisesti. Se, kuinka lähellä tämä on todellista riskiä, ei ole kuluttajan

kannalta olennaista (Sömnez & Graefe 1998). Uhka liitetään yleensä tulevaisuuteen ja se ajatellaan epämääräiseksi. Tulevaisuuden tutkimuksessa uhka määritetäänkin yksilön kokemana ei-toivottuna, tulevaisuuden tapahtumana, joka pyritään estämään. Vaara on uhkaa konkreettisempi ja pystytään usein myös havaitsemaan objektiivisesti. (Niemelä, 2000, s. 23–24.) Jos ihmiset uskovat näihin uhkiin ja vaaroihin, se vaikuttaa heidän toimintaansa ja käytökseensä. Tästä johtuen myös ihmisten luottamus toisiin ihmisiin kärsii, ja he tulevat entistä epävarmemmiksi vallitsevasta turvallisuudesta. Jos ihminen ei tunne oloaan turvalliseksi, se ilmenee pelkona ja turvattomuuden tunteena. Ne ovat psykologisia reaktioita, jotka kohdistuvat koettuun vaaraan tai uhkaan ja vaikuttaa ihmisten liikkumiseen ja tilan kokemiseen (ks. Svendsen, 2008, s. 12, 36).

2.2 Matkailun moniulotteinen turvallisuus

Turvallisuudesta on tullut viime vuosikymmenien aikana keskeinen käsite matkailualalla. Se on noussut yhdeksi matkailun maailmanlaajuisista megatrendeistä, joka vaikuttaa matkailun tulevaisuuden suunnitteluun ja kehitykseen. Turvallisuus vaikuttaa matkakohteeseen, sen kysyntään, imagoon sekä kuluttajien luottamukseen. Pienemmätkin onnettomuudet voivat huonontaa yrityksen ja sitä ympäröivän alueen mainetta. (de Sausmarez, 2004, s. 158.) Turvallisuusongelmien vaikutus ei yleensä rajoitu vain tietyille maantieteelliselle alueelle, vaan ne heijastuvat epäsuorasti myös muualle (Sömnez, 1998). Pahimmillaan negatiiviset turvallisuusnäkemykset saattavat ulottua koko maanosaan: esimerkiksi Afrikkaa ei yleisesti ottaen pidetä turvallisena matkakohteena (Boyakye, 2012). Kun matkakohdetta ei koeta turvalliseksi, matkailijamäärät vähenevät vaikuttaen alueen paikallisiin asukkaisiin, yrityksiin sekä matkakohteen tulevaisuuteen. (Sirakaya, Sheppard & McLellan, 1997.) Turvallisuus toimiikin yhtenä hyvinvoinnin edellytyksenä, eikä sen merkitystä toimialalla voi väheksyä, vaan koko matkailuelinkeinon tulee panostaa turvallisuusuhkien ennaltaehkäisemiseen. Mahdollisiin turvallisuutta vaarantaviin kriiseihin tulee myös varautua, jotta niiden vaikutukset pystyttäisiin minimoimaan.

Matkakohteen turvallisuuteen vaikuttavat monet erilaiset tekijät. Turvallisuusongelmien syvyys ja kesto määrittävät sen, kuinka vakaviksi ongelmiksi ne voivat muodostua matkakohteelle ja tarkasteltavalle alueelle. Lievä paikallinen kriisi lamaannuttaa yrityksen tai alueen matkailutoiminnan vain hetkeksi. Se synnyttää matkailijalle lähinnä hankaluuksia ja epämukavuutta ilman varsinaista fyysistä haittaa. Toiset tapahtumat ovat luonteeltaan

vakavampia synnyttäen pahoja fyysisiä ja henkisiä vammoja tai jopa kuolemia. Näiden tapahtumien vaikutukset ulottuvat laajemmalle, ja niistä toipuminen kestää vielä kauan akuutin vaiheen jälkeen. Matkailijoiden turvallisuuteen vaikuttavia kriisejä onkin paljon erilaisia, ja ne vaihtelevat paikallisista onnettomuuksista maailmanlaajuisiin pandemioihin. Kaikkien näiden kriisien vaikutus tulisi ottaa huomioon turvallisuussuunnittelussa, sillä pienemmätkin haitat ja vandalisoinnit vaikuttavat matkailijoiden paikan turvallisuuskokemuksen muodostumiseen. Turvallisuutta uhkaavat tekijät voidaan jaotella monella eri tavalla. Usein ne jaetaan ihmisten ja luonnon aiheuttamiin kriiseihin. Yu, Stafford ja Armoo (2005) ovat puolestaan käyttäneet lähtökohtanaan jakoa yrityksen sisäisiin ja ulkoisiin turvallisuusuhkiin. Sisäiset turvallisuusuhkat ovat johdon ja työntekijöiden epäonnistumisista johtuvia, kuten saastuneen ruuan tarjoilu asiakkaille. Ulkoiset turvallisuusuhkat johtuvat yrityksen fyysisestä tai sosiaalisesta ympäristöstä. (Yu ym. 2005, s. 93.) Tällaisia voivat olla esimerkiksi mittavat lakot tai luonnonkatastrofit.

Ympäristölliset kriisit syntyvät luonnonolosuhteiden muutoksesta. Muutokset voivat olla hitaita, kuten ilmastonmuutos, tai nopeita ja äkkinäisiä tapahtumia (Henderson, 2007). Luonnonkatastrofit ja niistä aiheutuneet tuhot voivatkin synnyttää välittömiä vaikutuksia matkailijoiden kokemalle turvallisuudelle. Tulvat, maanjäristykset, pyörremyrskyt, tulivuorenpurkaukset ja lumivyöryt voivat muutamien sekuntien aikana synnyttää valtavia tuhoja. Sumatran maanjäristyksestä syntynyt tsunami Kaakkois-Aasiassa tapaninpäivänä vuonna 2004 on yksi suurimmista luonnonkatastrofeista ihmiskunnan historiassa. Se vaati lähes 230 000 ihmisen hengen, joista 179 oli suomalaisia (Aasian Katastrofi, 2005). Tsunamit hyökivät monille matkailijoiden suosimille rannoille, joten niillä oli välitön vaikutus monien matkailijoiden elämään. Monet matkailukohteista sijaitsevatkin endogeenisesti aktiivisilla alueilla, mikä tekee niistä erityisen alttiita luonnonmullistuksille. Niitä on mahdotonta ennustaa tarkasti etukäteen, mistä johtuen niiden todellisuudessa muodostaman uhkan arvioiminen on vaikeaa. Tulvat, pyörremyrskyt ja lumivyöryt on jossain määrin mahdollista ennustaa etukäteen, ja niistä annetaan varoituksia ja ihmisiä evakuoidaan tarvittaessa. Aina ympäristössä tapahtuvat muutokset eivät suoranaisesti uhkaa matkailijoiden henkeä, mutta ne voivat silti haitata matkailua tai jopa estää sen. Esimerkiksi Islannissa Eyjafjalla-jäätiköllä sijaitsevan tulivuoren purkautuminen vuonna 2010 lamaannutti hetkellisesti lentoliikennettä sylkemänsä valtavan tuhkapilven vuoksi. Lisäksi on muistettava, että luonnonmullistukset ja muut ympäristössä tapahtuvat muutokset eivät vaikuta vain matkailijoiden kokemaan turvallisuuteen, vaan koko alueen toimintaedellytyksiin, ekosysteemiin ja paikalliseen yhteisöön.

Vaikka erilaiset luonnonkatastrofit voivat merkittävästi vaikuttaa matkailijavirtoihin, sodan, poliittisen epävakauden ja terrorismin muodostamalla uhkalla voi olla vielä vakavammat ja pitkäaikaisemmat seuraukset. Poliittisilla kriiseillä on poliittinen alkuperä ja tarkoitus. Erilaisten sotatilanteiden ja muun poliittisen epävakauden lisäksi tähän kuuluu myös kauhua ja väkivaltaa levittävä terrorismi. Sota ja poliittiset epävakaudet ovat yksi merkittävimmistä matkailijoiden turvallisuuskokemuksiin vaikuttavista tekijöistä. Poliittinen vakaus on perimmäinen edellytys johonkin kohteeseen matkustamiselle. Matkailijat odottavat ympäristöltään rauhaa ja vakautta, mutta poliittisesti epävakaissa maissa sosiaalinen järjestys on epävakaata ja väliaikaisesti häiriintynyt. Poliittisen epävakauden seuraukset voivat ilmetä kapinoina, mellakoina, sotina ja muina levottomuuksina. Erityisesti Lähi-itää pidetään poliittisesti epävakaana paikkana. Historian saatossa Lähi-idässä on ollut monia matkailijoita huolestuttavia levottomuuksia. Huoli ja mahdolliset mielikuvat poliittisista levottomuuksista voivatkin vaikuttaa matkailijoiden käyttäytymiseen yhtä paljon kuin todellinen uhka (Henderson, 2007). Matkailun elpyminen sodan vaikutuksista on hidasta ja voi kestää kauan ennen kuin kohde mielletään jälleen turvalliseksi. Poliittinen epävakaous voikin synnyttää vahinkoja alueen matkailun kehitykselle pitkäksi aikaa. Sen vaikutukset eivät rajaudu vain poliittisen vallankäytön areenalle, vaan leviävät myös ympäröiville alueille muihin valtioihin. (Sömnez, 1998.) Tällöin matkanjärjestäjät lakkaavat järjestämästä matkoja kohteeseen, sitä ei suositella asiakkaille ja myös lentojen määrä sinne vähenee, joten kohteesta tulee myös vaikeammin saavutettava.

Viime vuosikymmenen aikana tapahtuneet lukuisat kohtalokkaat terroristi-iskut esimerkiksi World Trade Centerin kaksoistorneihin New Yorkissa, Lontoon metrossa ja Utøyan saarella Norjassa ovat vaatineet yhteensä tuhansia kuolonuhreja ja järkyttäneet ihmisiä ympäri maailmaa. Terrorismista ei ole olemassa yhteneväistä määritelmää, mutta CIA määrittelee terrorismin ryhmien ja salassa pidettyjen toimijoiden suunnittelemana, poliittisesti motivoituneena väkivaltana taisteluun osallistumattomia siviilejä vastaan. Vaikka terrorismia on ollut olemassa jo kauan, viimeaikaisen teknologian ja globalisaation takia se on muuttanut luonnettaan ja levittänyt organisaatioihin kaikkialle maailmaan. (CIA, 2003.) Terrorismi eroaa merkittävästi jokapäiväisestä rikollisuudesta ja poliittisesta epävakaudesta sen koetun sattumanvaraisuuden vuoksi; se ei kohdistu taistelussa oleviin joukkoihin, vaan tavallisiin kansalaisiin (Sömnez, 1998). Sen voidaan ajatella muodostavan vielä vakavamman uhkan matkailulle kuin poliittinen epävakaous, koska sitä ei sen sattumanvaraisen luonteen vuoksi pysytä täysin ennakoimaan synnyttäen matkailijoissa pelkoa ja paniikkia. Matkailun

vapaaehtoisuuden takoa matkailijat jättävät matkustamasta kohteeseen, joiden he pelkäävät synnyttävän uhkan terrorismista. Terroristit muodostavatkin toiminnallaan pelon ilmapiirin, joka luo pitkäaikaista vahinkoa kohteelle, sillä pelon tunne kestää kauemmin kuin todellinen uhka. Matkakohteen tekee houkuttelevaksi terroristeille myös matkailun taloudellinen merkitys, sen saama mediahuomio ja julkisuus sekä keskeinen sijainti liikenteen keskuksessa (Sömnez, 1998).

Omaisuuksien kohdistuvia rikoksia ja niiden pelkoa voidaan pitää merkittävänä matkan turvallisuutta häiritsevänä tekijänä. Matkailijat eivät välttämättä ole aina edes heti tietoisia ryöstön tapahtumisesta, sillä ryöstö voi tapahtua hyvin nopeasti ja huomaamatta. Rikollisuus on monesti järjestäytyneitä ja suunniteltua toimintaa. Rikolliset sulautuvat muiden ihmisten joukkoon, mitä helpottaa matkakohteissa vieraiden ihmisten suuri määrä (Brännare, Kairamo, Kulusjärvi, Matero & Asunta, 2005). Matkailijat ovat erityisen alttiita rikollisuudelle, koska he altistuvat usein matkansa aikana riskialttiille käytökselle sekä ovat varomattomia ja tietämättömiä siitä, miten toimia vahingon sattuessa. He myös näyttävät houkuttelevina kohteina, koska heillä on usein mukanaan käteistä, kamera ja muita arvoesineitä.

Kokonaiskuvaa rikollisuuden määrästä on kuitenkin mahdotonta saada, sillä monet rikokset jäävät ilmoittamatta poliisille. (Tarlow, 2006.) Pahimmillaan rikollisuus ei kohdistu pelkästään matkailijoiden omaisuuteen, vaan se voi johtaa fyysiseen väkivaltaan tai jopa murhiin. Viime vuosina yksi tunnetuimmista tapauksista lienee 4-vuotiaan englantilaisen Madeleine McCunnin oletettu kidnappaus ja murha, joka tapahtui hänen viettäessään lomaa Portugalissa perheensä kanssa vuonna 2007. Tapahtuma sai valtavan mediahuomion, mutta lukuisista pyrkimyksistä huolimatta Madeleinea ei ole koskaan löydetty. Mawbyn (2000) mukaan matkailijat ottavatkin rikollisuuden mahdollisuuden huomioon lomakäyttäytymisessään, ja se voi vaikuttaa myös heidän matkakohdevalintaansa, jos riski koetaan liian suureksi.

Matkailijat voivat myös itse harjoittaa rikollisuutta ja syyllistyä uhkaavaan käytökseen. He voivat tehdä alueella rikoksia, murtoja ja vandalisointeja tai syyllistyä fyysiseen väkivaltaan. Matkailijoiden käytös voi erota suurestikin heidän normaalista käyttäytymisestään heidän irrottautuessaan arjesta. Mahdollisesti harjoitettavalla riskikäyttäytymisellä matkailijat muodostavat uhkan paitsi itselleen myös muille paikalla oleville ihmisille. He astuvat eräänlaiseen Turnerin (2007) kuvaamaan liminaalitilaan, jossa heidän sosiaalinen kontrollinsa sekä arjessa vallitsevat normi- ja sanktiorakenteet eivät ole enää voimassa, jolloin he käyttäytyvät vapaammin ja rennommin kuin kotiympäristössään. Matkailijat irrottautuvat

sosiaalisten rakenteiden ja kulttuurisen aseman muodostamista olosuhteista, ja kaikista ihmisistä tulee lähtökohtaisesti samanarvoisia. Tämä vyöhyke toimii tuntemattoman ja tutun, turvallisen ja vaarallisen sekä perinteisen ja uuden välillä saaden matkailijat tekemään sellaista, mitä he eivät normaalisti kotioloissa tekisi. Se on kuitenkin vain hetkellinen ja spontaani välitila, eikä siitä voida tehdä pysyvää. Se lakkaa olemasta viimeistään silloin, kun matkailija palaa takaisin kotiin. (Ks. Turner, 2007.) Myös seksiturismia voidaan pitää tapahtumana, joka uhkaa matkailijoiden turvallisuutta, koska siinä matkailijat ottavat tietoisesti osaa välinpitämättömään käytökseen, joka mahdollisesti uhkaa heidän terveyttään.

Terveyteen liittyviin uhkatekijöihin kuuluvat sairauksiin, hygieniaan ja loukkaantumisiin liittyvät riskit, jotka vaikuttavat kohteen vetovoimaisuuteen. Erityisesti kehitysmaat Aasiassa ja Afrikassa mielletään paikoiksi, joihin liittyy monia terveystriskejä. (Hunter-Jones, Jeffs & Smith, 2010.) Siellä heikot hygieniaolot, suuri asumistiheys, alhainen elintaso, asuminen samoissa tiloissa eläinten kanssa sekä trooppinen ilmasto luovat otolliset olosuhteet tautien leviämiseksi. Säännöllisin väliajoin puhkeavat uudet maailmanlaajuiset pandemiat, jotka eivät pysy puhkeamisalueellaan, vaan leviävät kaikkiiin maanosiin aiheuttaen tartuntoja ja kuolonuhreja. Nykyisin, kun ihmisten liikkuvuus on lisääntynyt ja väestö asuu entistä tiheämmin, taudit leviävät nopeammin ja laajemmalle. Sen takia niiden kontrollointi on muuttunut entistä vaikeammaksi. Taudit kulkeutuvat lentokoneessa matkailijoiden mukana muutamassa tunnissa toiselle puolelle maapalloa. Näin matkailu edesauttaa epidemioiden ja pandemioiden leviämistä, kun matkailijat kuljettavat niitä mukanaan taudin kantajina kaikkialle maailmaan. Matkailijat matkustavat vieraassa ympäristössä, jossa he altistuvat taudeille, joita heidän lähtöalueellaan ei ole. Matkailijoille ei näin ollen ole kehittynyt tautiin vastustuskykyä, jolloin he voivat sairastua helpommin kuin paikalliset asukkaat. He eivät myöskään välttämättä osaa suorittaa tarpeellisia toimenpiteitä taudin saamisen ehkäisemiseksi tai vältellä niitä alueita, joista tartunnan helpoiten saa. Sairaudet, taudit ja erilaiset tapaturmat ovatkin matkailijoiden yleisiä huolia. SARS-epidemian ja lintuinfluenssan kaltaiset tautiepidemiat ovat väliaikaisesti lamaannuttaneet matkailun erityisesti niillä riskialueilla, joilla on todettu monia tartuntoja. Huono hygienia voi synnyttää myös paikallisia, yksittäisten matkailijoiden terveyteen vaikuttavia tapauksia. Tämä voi johtua esimerkiksi tehottomasta viemäröinnistä, saastaisesta juomavedestä, pilaantuneesta ruuasta ja vaillinaisesta jätteidenhuollosta. Yleisemmin oireet ilmenevät ripulina ja ruokamyrkytyksenä.

On olemassa myös erilaisia terveysuhkia, jotka matkailijat käyttäytymisellään hyväksyvät (Henderson, 2007). Erityisesti seikkailumatkailussa matkailijat hyväksyvät olemassa olevan

riskin. Riski nähdään henkilökohtaisena haasteena tuoden jännitystä ja nautintoa suoritettavaan aktiviteettiin (Bentley & Page, 2001). Tämä hyväksyntä tapahtuu usein tietoisesti, sillä he joutuvat allekirjoittamaan vastuuvapaus lomakkeen ennen aktiviteetin alkua. Tapaturmavaara tällaisissa aktiviteeteissa on suurempi kuin tavanomaisessa toiminnassa normaalissa arkiympäristössä ja turvallisuustoimenpiteistä huolimatta loukkaantumisia ja tapaturmia sattuu.

Teknologia ja tekniikka yleensä helpottavat matkailupalvelun toteuttamista, mutta ne voivat myös synnyttää ongelmia. Luultavasti yksi yleisimmistä matkailuelinkeinon ja matkailijoiden käsittämään turvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä ovat teknologian ja järjestelmien pettämisestä sekä muista teknisistä ongelmista johtuvat tapahtumat, joista voi koitua vakaviakin paikallisia seurauksia. Niihin voivat olla syynä mekaanisten osien pettäminen tai inhimilliset virheet. Tällaisista tekijöistä voivat syntyä esimerkiksi tulipalo, vesivahinko tai sähkökatkos. Myös liikenneonnettomuudet voidaan lukea tähän kategoriaan. Näihin ongelmiin voidaan varautua pitämällä laitteistot ja järjestelmät ajan tasalla, kehittämällä seuranta- ja varotoimenpiteitä sekä laatimalla etukäteissuunnitelmia ja evakuoitiharjoituksia, jotka vähentävät riskejä ja auttavat minimoimaan mahdollisia vahinkoja.

Globaalien turvallisuusuhkien lisäksi on huomioitava paikallisesti turvallisuuteen vaikuttavat tekijät (Iivari 2010, s. 113). Paikallisella tasolla turvallisuuteen vaikuttavat eri tekijät kuin globaalisti. Esimerkiksi Suomessa luonnonkatastrofien todennäköisyys on huomattavasti pienempi kuin Kaakkois-Aasiassa tai Japanissa, mutta kylmyyden, sähkökatkosten, liikenneonnettomuuksien ja myrskyjen synnyttämät, turvallisuutta heikentävät kriisit ovat mahdollisia. Siksi turvallisuuden tarkastelun tulee aina lähteä paikalliselta tasolta. Yritysten tulee suunnitelmissaan määrittää, minkälaiset kriisit ovat juuri kyseisellä alueella kaikkein todennäköisimpiä. Suomessa kriisejä ja kriisienhallintaa matkailualalla on kuitenkin tutkittu aikaisemmin vain vähän, ja tutkimukset ovat perustuneet lähinnä tutkijoiden henkilökohtaisiin intresseihin (Iivari 2010, s. 114).

2.3 Matkailijoiden arvioima turvallinen matkailutuote

Viranomaiset ja matkailua koskeva lainsäädäntö velvoittavat matkailuelinkeinoa ottamaan turvallisuuden ja mahdolliset riskit toiminnassaan huomioon (Iivari, 2010). Esimerkiksi

hotellien turvallisuuden vähimmäisvaatimuksia ohjaa Suomessa pelastuslaki, jonka mukaan kaikkiin yli kymmenen paikan majoitustiloihin on laadittava pelastussuunnitelma. Lain mukaan pelastussuunnitelmassa on oltava muun muassa selvitys mahdollisista vaaratilanteista, niiden vaikutuksista ja toimenpiteistä niiden ehkäisemiseksi. Henkilökunta on myös koulutettava ja perehdytettävä turvallisuussuunnitelmaan. (Valtioneuvoston asetus pelastustoimesta 4.9.2003/787.) Tämän lisäksi matkailijoiden turvallisuutta pyrkii Suomessa varmistamaan muun muassa kuluttajansuojalaki, valmismatkalaki, maastoliikennelaki ja tuoteturvallisuuslaki. Lainsäädäntö luo minimivaatimukset matkailun turvallisuudelle. Turvallisuuden ajatellaan kuitenkin nykyisin olevan laadukkaana matkailutuotteen komponentti (World Tourism Organisation, 1997). Siksi matkailuyritysten ei tulisi pelkästään tyytyä minimivaatimuksien saavuttamiseen, vaan aktiivisesti pyrkiä parantamaan matkailijoiden kokemaa turvallisuutta vapaaehtoisilla toimenpiteillä. Turvallisuutta uhkaavien tapahtumien syyt ja vaikutukset ovat yleensä epäselviä, mutta niille on ominaista tarve nopeisiin päätöksiin. (Pearson & Clair, 1998, s. 60.) Matkailuyrityksillä pitäisikin olla toimintasuunnitelmat turvallisuutta uhkaavien tilanteiden varalle.

Turvallisuuskysymysten noustessa yleiseksi keskustelunaiheeksi viime vuosikymmenen aikana matkailualan toimijat ovat havahtuneet ajattelemaan omia turvallisuusprosessejaan ja -käytäntöjään. Yritykset pyrkivätkin nykyään ensisijaisesti analysoimaan ja ehkäisemään mahdollisia turvallisuusriskejä (Santana, 2004, s. 303). Turvallisuutta uhkaavat tapahtumat pyritään ensisijaisesti estämään, mutta hätätapauksiin varautuminen on myös tärkeää, jotta tositilanteessa osattaisiin toimia oikein ja tehokkaasti. Yhä useammat matkailuyritykset ja matkakohteet ovatkin siirtyneet turvallisuusuhkien reagoimisesta pyrkimykseen ennakoida ja estää mahdolliset tapahtumat (Ritchie, 2008). Yritykset ovat laatineet erilaisia toimenpide- ja varasuunnitelmia ja pyrkineet luomaan turvallisuutta muun muassa kouluttamalla työntekijöitä sekä tekemällä toimintaharjoituksia. Yritysten ja koko matkakohteen turvallisuusvalmius lähtee liikkeelle työntekijöistä, jotka tuottavat palvelua yhdessä matkailijoiden kanssa. Siihen perehdyttiin myös Lapin yliopistossa käynnissä olleessa Turismi työnä ja ammattina hankkeessa, jossa kiinnitettiin huomiota erityisesti matkailualan työntekijöihin ja heidän työnkuvansa vaatimuksiin työelämän ja matkailun läpikäymässä muutosprosessissa (Turismi työnä -tutkimusprojekti). Matkailutyöntekijöiden työ on vastuullista, sillä he toiminnallaan ja oheistuksellaan varmistavat matkailijoiden turvallisuutta. Lapissa työntekijöiden koulutusta varten on kehitetty myös turvallisuuspassikoulutus, jossa matkailualan työntekijöille kerrotaan turvallisuuden merkityksestä, sen erityispiirteistä, toiminnasta hätätilanteissa ja mahdollisista riskeistä. Näin koulutuksella pyritään innostamaan

työntekijöitä omien turvallisuustaitojen aktiiviseen kehittämiseen. (Matkailualan turvallisuuspassi.) Tällainen ennakoiva turvallisuuskulttuuri mahdollistaa sen, että yritys ja koko matkailualue ovat valmiita kaikkeen ja pystyvät vastaamaan turvallisuutta mahdollisesti uhkaaviin tapahtumiin ja sen vaikutuksiin nopeammin kuin reagoiva turvallisuuskulttuuri (ks. Ritchie, 2008). Myös muut sidosryhmät osallistuvat toiminnallaan turvallisen matkailuympäristön luomiseen.

Nykyisin matkailijat kohtaavat matkansa aikana monia toimenpiteitä, joiden avulla pyritään varmistamaan turvallisen matkailutuotteen toteutuminen. Koskelan (2009, s. 174) mukaan nämä kasvaneet turvallisuusjärjestelyt ovat muuttaneet matkailun tunnelmaa; matkailusta on tullut arena, jossa korostuvat monet valvontayhteiskunnan piirteet. Erityisesti lentokentillä vallitsevat nykyisin tiukat turvatoimenpiteet. Päästäkseen lentokoneeseen matkailijat joutuvat suoriutumaan monivaiheisista turvatoimenpiteistä lähtöselvityksineen, passinkontrolleineen ja turvatarkastuksineen, joissa varmistutaan matkailijoiden henkilöllisyydestä ja siitä, ettei kukaan yritä kuljettaa mitään vaarallisina pidettyjä aineita lentokoneeseen. Vielä ennen koneeseen nousua virkailija tarkastaa kaikkien matkaliput varmistuakseen siitä, ettei lentokoneeseen tule muita henkilöitä kuin ne, jotka matkustusluettelossa on ilmoitettu. Matkailijat kohtaavat vastaavanlaisia toimenpiteitä myös matkakohteessa. Monet hotellit vaativat henkilöllisyystodistuksen esittämistä matkailijoiden kirjautuessa sisään hotelliin. Kameratekniikat valvovat matkailijoiden toimintaa ja liikkumista julkisissa tiloissa. Ovista tehdään lujia ja erilliset turvalokerot mahdollistavat arvotavaroiden turvallisen säilyttämisen. Rittichainuwatin ja Chakrabortyn (2012) tutkimus havainnollistaa kuitenkin sen, että matkailijat yleisesti ottaen hyväksyvät nämä tiukentuneet turvatoimenpiteet, mutta asiakasryhmillä on toisistaan eroava käsitys niiden tärkeydestä. Esimerkiksi vapaa-ajan matkailijat kiinnittivät paljon enemmän huomiota majoituspaikan ja sitä ympäröivän alueen turvallisuuteen kuin liikematkailijat, jotka pitivät majapaikkojen muita ominaisuuksia tärkeämpinä. (Rittichainuwat & Chakraborty, 2012.) Liikematkailijat ovatkin vähemmän herkkiä turvallisuudessa tapahtuville muutoksille kuin vapaa-ajan matkailijat, koska he matkustavat useammin, ja he ovat siksi hyväksyneet tietyn riskin, joka matkustamiseen liittyy (Siomkos, 2000; Feickert, Varma, Plaschka & Dev, 2006). Turvallisuustoimenpiteiden ei kuitenkaan tulisi olla liikaa esillä, sillä se voi pelottaa matkailijoita (Grönenboom & Jones, 2003).

Matkailuyritysten pyrkimys luoda matkailijoille mahdollisimman turvallinen matkakokemus on tärkeää, sillä matkailijat kokevat ja kohtaavat matkallaan ja matkaa suunniteltaessa

erilaisia turvallisuutta mahdollisesti uhkaavia tekijöitä. Matkailijat arvioivat turvallisuutta yleensä koetun riskin avulla, joka helpottaa tapahtuman arviointia, kun ollaan epävarmoja mahdollisesta lopputuloksesta (ks. Cho & Lee, 2006). Nykyajan maailmassa on kuitenkin paljon vaihtoehtoja, minkä vuoksi voi valintojen tekeminen olla vaikeaa, erityisesti jos valintaan liittyy riski. Vaikka joissakin matkailun elämyksissä sopiva ja hallittavissa oleva koettu riski voi toimia vetovoimatekijänä (ks. esim. Cater 2006), ymmärretään matkailijoiden kokema riski yleensä negatiivisesti. Turvallisuuden tarve määrittääkin monien matkustajien matkustuskäyttäytymistä ja päätöksentekoprosessia. Valinta tapahtuu motivaatiotekijöiden ja erilaisten psykologisten ominaisuuksien perusteella. Niiden ylitse kuitenkin nousee perusvaatimus siitä, että matkakohteen on oltava tarpeeksi turvallinen. (Santana, 2003.) Enemmistö matkailijoista vaihtaa matkakohdetta, jos koettu riski kasvaa liian suureksi, eikä matkustamista koeta enää tarpeeksi turvalliseksi (Kozak, Crofts & Law, 2007). Myös Sömnez ja Graefe (1998) totesivat tutkimuksissaan, että matkailijat luultavasti välttelevät kohdetta, jos sen koettu riski on liian suuri.

Ongelmallisissa tilanteissa matkailijat pyrkivät löytämään erilaisia ratkaisuja koetun riskin vähentämiseksi ja turvallisuuden kasvattamiseksi riskinvähennysstrategioiden avulla. Matkailijat pohtivat valintojaan, niihin liittyviä riskejä ja turvallisuuteen vaikuttavia tekijöitä omien kokemuksien ja käytettävissä olevan tiedon avulla ja tarvittaessa etsivät lisätietoa esimerkiksi perheenjäseniltä ja ystäviltä, kohteesta kertovasta kirjallisuudesta, mediasta, internetistä tai matkanvälittäjiltä (Kozak & Kozak, 2008). Näin matkailijat pyrkivät vähentämään matkaan ja päätöksentekoon liittyviä riskejä ja epävarmuutta, jonka pohjalta syntyy matkailijoiden minuutta (*self*) arkisessa todellisuudessa suojeleva luottamus (ks. Giddens, 1991, s. 3). Erityisesti oman kokemuksen on koettu vähentävän koettua riskiä, vaikka kyseistä kohdetta muuten pidettäisiin riskialttiina (Sömnez & Graefe, 1998). Vaikka tiedonetsintä onkin yksi tärkeimmistä riskinvähennysstrategioista, Giddens (1991) muistuttaa, että nykypäivän tietoyhteiskunta on myös paljastanut uusia riskejä, josta emme ennen ole olleet edes tietoisia (Giddens, 1991). Näin ollen tiedonetsinnässä voi löytyä uusia turvallisuuteen vaikuttavia tekijöitä, joita matkailijat eivät ole aikaisemmin edes ajatelleet ja jotka he joutuvat ottamaan myös arvioinnissaan huomioon.

Koska turvallisuus on subjektiivinen kokemus, kaikki eivät suhtaudu koettuihin riskeihin ja turvallisuutta uhkaaviin tekijöihin samalla tavalla, vaan turvallisuuden kokemukseen vaikuttavat aikaisemmin kohdatut samanlaiset kokemukset, matkailijoiden motivaatio, sekä demograafiset tekijät. Esimerkiksi sukupuoli ja kansalaisuus on todettu olevan

merkitystä turvallisuuden rakentumiseen ja kokemiseen (Kozak, ym., 2007). Roehl ja Fesenmeier (1992) jakavat erilaisten lomalla koettavien riskien perusteella matkailijat kolmeen luokkaan: Riskineutraalit matkailijat eivät koe tiettyyn kohteeseen matkustamisen uhkaavan heidän turvallisuuttaan. Käytännön riskiryhmään kuuluvat matkailijat pohtivat erityisesti mekaanisten, fyysisten ja varustukseen liittyvien riskien mahdollisuutta matkansa aikana. Paikkaan liittyvä riskiryhmä sen sijaan kokee matkailun ja matkustamisen yleisesti ottaen uhkaavan heidän turvallisuuttaan, jolloin turvallisuuden merkitys päätöksenteossa korostuu.

Lepp ja Gibson (2003) luokittelevat matkailijoiden kokemaa turvallisuutta ja riskejä sen perusteella, kuinka paljon he etsivät matkastaan uutuudenviehätystä suhteessa ennalta tuttuihin ominaisuuksiin. Nämä ominaisuudet määrittävät sen, kuinka matkailijat tulkitsevat tilanteita ja niiden koettua turvallisuutta. Tutkijat käyttävät apunaan Cohenin (1972) luomaa typologiaa, joka jaottelee matkailijat järjestäytyneiksi massaturisteiksi, yksilöllisiksi massaturisteiksi, tutkimusmatkailijoiksi ja ajelehtijoiksi. Järjestäytyneet massaturistit pyrkivät välttämään riskejä. He arvostavat ennestään tuttuja ja kotoisia asioita. Vieras ja tuntematon koetaan riskialttiiksi. Sen vuoksi he valitsevat yleensä järjestetyn matkan tunnettuihin kohteisiin. Toisessa ääripäässä ajelehtijat hyväksyvät riskit, joiden he eivät usko aiheuttavan vakavaa haittaa heidän turvallisuudelleen. Heitä kiehtoo ennen kaikkea uutuudenviehätys, minkä takia he hakeutuvat tunnettujen matkakohteiden ulkopuolelle vieraammille alueille. (Lepp & Gibson, 2003.) Matkailijoita on siis hyvin erilaisia. He tulkitsevat turvallisuutta ja suhtautuvat siihen liittyviin kysymyksiin eri tavalla. Tarvittaessa he keräävät aiheesta lisätietoa eri lähteistä tulkinnan ja mielikuvan muodostamisen apuna. Matkailuyritysten haasteena onkin sellaisen matkailuympäristön luominen, että kohderyhmän kaikki jäsenet viihtyvät siellä ja kokevat sen olevan tarpeeksi turvallinen. Tehtävä ei ole helppo ja sen eteen onkin tehtävä jatkuvasti töitä asetettujen turvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi.

3. MATKAILIJOIDEN VUOROVAIKUTUKSESTA SOSIAALISESSA TILASSA

Naapurisuhteita käsitellään yleensä ainoastaan vakituisten asukkaiden keskinäisinä suhteina, mutta myös matkailijat voivat muodostaa merkityksellisiä naapuruussuhteita. Nämä suhteet eivät kuitenkaan ole samanlaisia kuin vakituisten asukkaiden muodostamat suhteet, vaan niitä kuvaavat muun muassa lyhytaikainen sitoutuminen ja rajallinen keskinäinen tuntemus. Matkailijoiden naapuruussuhteet voidaankin ajatella sosiaalisessa tilassa vaikuttaviksi symbolisiksi suhteiksi, jotka ovat tyypillisiä nykyisellä postfordismin aikakaudella. Naapuruussuhteet vaikuttavat myös matkailijoiden kokemaan subjektiiviseen turvallisuudentunteeseen, sillä toisten ihmisten läsnäolo vaikuttaa siihen, kuinka matkailijat ympäristöä tulkitsevat ja miten he kohtaamiinsa asioihin suhtautuvat.

Keskustelen seuraavaksi matkailijoiden turvallisuuskokemuksen muotoutumisesta naapurisuhteissa useista näkökulmista. Ensin luon yleiskuvaa naapurisuhteiden muodostumisesta ja niiden tarkastelemisesta tässä tutkielmassa. Toisessa alaluvussa käsittelen matkailijoiden mentaalisesti läpikäymää prosessia, jonka pohjalta he muodostavat tulkintansa kokemuksistaan. Kolmannessa alaluvussa tarkastelen matkailijoiden naapurisuhteita humanistisesta maantieteestä tutun tilan käsitteen avulla, jossa keskityn erityisesti sosiaalisen tilan tarkasteluun. Matkailijat voivat kokea samassa sosiaalisessa tilassa toimivat ihmiset joko turvaksi tai uhkaa aiheuttavaksi tekijäksi riippuen vallitsevasta kontekstista ja subjektin tulkinnasta. Matkailun tila voidaankin fyysisten ominaisuuksien lisäksi ajatella tilana, jossa tilaan kuuluminen, identiteetti, valta, merkitykset ja käyttäytyminen muotoutuvat osaksi matkailijan kokemusta. Neljännessä alaluvussa kuvaan yhdessäolon muotoja sosiologisen kirjallisuuden avulla. Yhteisöllisyys mielletään tärkeäksi asiaksi, joka tuo matkailijoille turvaa uudessa ympäristössä uusien ihmisten keskellä. Yhteisöllisyyden lisäksi on olemassa uudenlaisia yhdessäolon muotoja, jotka voivat tuoda matkailijalle turvaa tai turvattomuutta.

3.1 Naapurisuhteet tutkimuskohteena

Naapurustoja ja naapureiden välisiä suhteita on tutkittu yhteiskuntatieteissä 1900-luvun alusta lähtien (Sampson, Morenoff & Gannon-Bowley, 2002). Naapurisuhteet voivat olla kohdatessa tapahtuvaa jutustelua tai yhteisiä tapaamisia, mutta vuorovaikutusta voi tapahtua myös sanattomasti nonverbaliikan avulla. Naapureiden välisissä suhteissa ei ole muodollisten suhteiden määrittämiä velvoitteita, vaan ne perustuvat naapureiden väliseen vapaaehtoiseen ja

informaaliseen kanssakäymiseen. Ne eivät ole luonteeltaan velvoittavia, mutta ne voidaan kokea myös negatiivisena. Positiivisina koettujen naapurisuhteiden on kuitenkin todettu synnyttävän intensiivisempää sosiaalista vuorovaikutusta, joka ilmenee parhaiten ystävyutenä. Naapureiden tulisikin olla tavalla tai toisella yhteensopivia tai heillä on oltava jokin yhdistävä tekijä merkityksellisten sosiaalisten suhteiden kehittymiselle. Usein tällaiset naapurisuhteet edellyttävät samankaltaista taustaa tai yhteisiä arvoja ja mielenkiinnonkohteita.

Kanssakäymistä eivät kuitenkaan sido mitkään yksittäiset normit, vaan se määrittyy muodostuneiden suhteiden yksittäisinä sääntöinä. Tietynlainen pysyvyys voi myös edesauttaa naapurisuhteiden syventymistä ja laajenemista. (Gans, 1961; Melkas, 2003, s. 65–67.) Lisäksi naapurisuhteisiin vaikuttavat muut kuin itse vuorovaikutuksessa olevat henkilöt. Esimerkiksi matkailuyritykset ja kaupunginvaltuutetut voivat päätöksillään vaikuttaa sosiaalisen vuorovaikutuksen edellytyksiin naapurustoissa.

Paikallisten asukkaiden keskinäisiä suhteita kuvataan usein tieteellisissä keskusteluissa yhteisöllisyyden avulla, joka syntyy jonkinlaisessa vuorovaikutuksessa. Asuinyhteisöt kuvataan sen jäsenille turvallisuutta tuoviksi järjestelmiksi. Vaikka naapuruussuhteet eivät aina ole yhteisöllisiä, alueellinen läheisyys ja yhteisöllisyys yhdistetään usein toisiinsa. Yhteisöllisyys voi kuitenkin vaihdella eri toimijoiden kesken, eikä yhteisöllisyys ole ainoa mahdollinen kehys naapuruuden tarkasteluun. Naapurisuhteiden merkitys onkin muuttunut ihmisten muuttaessa kaupunkiin. Traditionaalisten läheisyyteen liittyvien suhteiden rinnalle on muodostunut erilaisiin arvoihin ja aatteisiin liittyviä symbolisia suhteita. (Lehtonen, 1990.) Yksilöt eivät enää ole sidottuja tiettyyn paikkaan, ja parantuneet liikkumismahdollisuudet ovat mahdollistaneet uudenlaisten suhteiden syntymisen. Ihmisten ei tarvitse välttämättä edes poistua kotoa, vaan muita ihmisiä voi tavata myös omalta kotisohvalta internetin ja muiden sovellusten välityksellä. Modernisaation kehityksen onkin sanottu muuttaneen naapurisuhteiden merkitystä, kun ihmiset ovat entistä enemmän tekemisissä naapuruston ulkopuolelta oleilevien ihmisten kanssa. Minkälainen merkitys naapurisuhteilla on nykyään? Onko mahdollista kyseenalaistaa naapurisuhteita koskevat järjestelmät pysyvinä ja vakaina yhteisöjen kaltaisina sosiaalisina suhteina – voidaanko naapurustoja kenties määrittää muillakin tavoin, jolloin matkailijat voidaan myös huomioida naapurisuhteiden tarkastelussa?

Matkailuntutkimuksessa naapurustot ja naapureiden väliset suhteet ovat ainakin käsitteellisesti olleet varsin laiminlyöty tutkimusalue muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta (esim. Misener & Mason, 2006). Naapuruston kaltaiset alueet ovat kuitenkin olleet esillä tutkimuksessa, maantieteellisesti rajattuina kaupunginosina, alueina tai sosiaalisesti

määriteltävinä yhteisinä. Tutkimuksia tulisikin Pearcen (1999) mukaan ulottaa järjestelmällisemmin tietyille tarkasti määritellyille alueille eikä tarkastella matkailua kohdetai jopa maakohtaisena kokonaisuutena. Näin saataisiin yksityiskohtaisempaa tietoa paikoista, sillä on laajasti tunnistettu, etteivät matkailun vaikutukset jakaudu tasaisesti matkakohhteessa. Tiettyyn rajattuun alueeseen keskittyminen auttaa ymmärtämään paremmin alueen yksilöllisiä arvoja, toimintatapoja ja vuorovaikutusta sekä tarjoaa tutkimukseen uuden mielenkiintoisen ulottuvuuden. (Pearce, 1999.) Tässä tutkielmassa tarkastelen juuri matkailijoiden määrittämää sosiaalisissa suhteissa syntyvää turvallisuutta naapurisuhteiden avulla. Näin ollen keskityn sellaisen sosiaalisuuden tarkastelemiseen, joka ilmenee alueellisesti rajattuna matkailijoiden vuorovaikutuksessa, muuten matkailijoihin sosiaalisesti vaikuttavana toimintana tai yhteenkuuluvuuden tunteina. Tämä vaikuttaa matkailijoiden tulkitsemaan koettuun turvallisuuteen naapuruston alueella. Alueellisuudella tarkoitan matkailijoiden asuttamaa, konkreettisesti ilmenevää fyysistä tilaa. Suhteet eivät kuitenkaan muodostu pelkästään yhteiseen fyysiseen tilaan sijoittumisesta, vaan sosiaalisessa tilassa tapahtuvassa vuorovaikutuksessa ja kohtaamisissa. Asumiseen liittyvä yhteenkuuluvuuden tunne voikin muodostaa merkityksellisen yhteisyyden kokemuksen (Lehtonen, 1990, s. 219).

Vaikka naapurustot ja niiden muodostamat naapurisuhteet ovat olleet tutkimuksen kohteena jo kauan, eivät ne käsitteenä ole saaneet tutkijoilta paljoakaan huomiota (Veijola & Kjisik, 2011). Termi määritellään yleensä varsin väljästi, eikä siinä ole saavutettu tutkijoiden yhteisymmärrystä. (Guo & Bhat, 2007.) Naapurusto määritellään usein fyysisenä tilana hallinnollisten alueiden rajojen mukaan käyttäen apuna esimerkiksi väestölaskentaa, koulualueita, postinumeroita tai poliisipiirejä (Sampson ym., 2002, s. 445). Grannis (1998) määrittelee naapuruston tiekaavojen ja niiden välisten yhteyksien avulla, jotka hänen mukaansa kuvaavat paremmin ihmisten yhtenäisyyttä kuin fyysinen etäisyys (Grannis, 1998). Nykyisin yhä useammin tarkastelukriteerinä kuitenkin käytetään yksilöiden omaa subjektiivista näkemystä naapurustoista, jolloin asukkailla on itse mahdollisuus määrittää, ketkä naapurustoon kuuluvat. Näin määritellyt naapurustot ovat usein pienempiä alueita ja epäjohdonmukaisia, mutta vastaavat paremmin asukkaiden sosiaalista vuorovaikutusta ja yhteenkuuluvuutta (Lebel, Pampalon & Villeneuve, 2007). Naapuruuden määritelmässä korostuvat siis *fyysisen tilan lisäksi myös henkilökohtaisesti koettu sosiaalinen ulottuvuus*. Sosiaalisessa merkityksessä naapurustot voidaan ajatella lähellä asuviksi ihmisiksi, joiden kanssa ollaan jollakin tapaa sosiaalisessa vuorovaikutuksessa. On kuitenkin tärkeää ottaa huomioon, etteivät kaikki naapurit ole aina yhteydessä keskenään. Tällöin naapurusto

rajoittuu fyysiseksi, maantieteellisesti rajoittuneeksi käsitteeksi (Jääskeläinen, Kääriäinen, Miettinen & Peltoniemi, 2001, s. 36).

Naapurusto nähdään pysyvänä paikallisten asukkaiden muodostamana paikkana, jonne matkailijat saapuvat ja josta he lomansa päätyttyä lähtevät. Näin ollen naapurutta ja naapureiden välisiä suhteita on tarkasteltu ainoastaan alueella pysyvästi asuvien asukkaiden kokemuksiensa ja käsityksiensä näkökulmasta. (Ks. Nunkoo & Raamkissoo, 2011.) Tutkimukset käsittelevät usein, kuinka matkailijoiden läsnäolo ja toiminta vaikuttaa paikallisiin asukkaisiin, heidän näkemyksiinsä ja asenteisiinsa (ks. esim. Andereck, Valentine, Knopf & Vogt, 2005; Harrill, 2004; Williams & Lawson, 2001). Asukkaiden ja matkailijoiden välisistä suhteista on kuitenkin keskusteltu vähemmän, vaikka matkailijat monissa kohteissa asuvat ja oleilevat samassa tilassa paikallisten asukkaiden kanssa. Matkailijoiden on todettu tuovan taloudellista hyötyä pienituloisten naapurustojen alueilla. Näiden aineellisten hyötyjen lisäksi monissa naapurustoissa matkailu vaikuttaa alueiden sosiaaliseen ja kulttuuriseen pääomaan. (Huning & Novy, 2006.) Useat tutkijat ovat kuitenkin myös kritisoineet, että matkailu yhtenäistää alueita ja voi myös syrjäyttää paikalliset asukkaat heidän omissa elinympäristöissään. Nunkoo ja Ramkissoo (2011) kannustavatkin suunnittelijoita ottamaan paremmin huomioon matkailun vaikutukset paikallisille yhteisöille, sillä matkailun on todettu vaikuttavan paikallisten asukkaiden tyytyväisyyteen.

Naapurustoja ja niissä vallitsevia sosiaalisia suhteita tulisi tarkastella myös matkailijoiden näkökulmasta. Shovalin, McKercherin, Ngn ja Birenboimin tutkimus (2011) osoitti matkailijoiden viettävän eniten aikaa ja liikkuvan eniten majoitustiloja lähellä olevalla alueella. Näin ollen matkailijoiden majoituspaikka ja sen ympäristö vaikuttavat heidän matkakohdetta koskeviin mielikuviinsa ja matkustuskäyttäytymiseen. (Shoval ym., 2011) Tällöin he ovat myös eniten kontaktissa niiden matkailijoiden ja paikallisten asukkaiden kanssa, jotka oleilevat heidän majoituspaikkansa lähellä. Tästä huolimatta tutkimukset eivät tarkastele matkailijoita osana alueella muodostuvia naapuruussuhteita, vaikka he matkansa aikana oleilevat alueella. Matkailijoiden asuintilat edustavat matkan aikana heidän tilapäisiä kotejaan, joista he aamulla lähtevät liikkeelle ja palaavat takaisin aina päivänsä päätteeksi. He kohtaavat muita alueen ihmisiä ravintoloissa, kaupoissa ja kaduilla. Monen ihmisen toimintaa ei huomioida lainkaan, toisten toimintaa saatetaan tarkkailla. Sosiaalinen suhde syntyy aina kaikenlaisissa kohtaamisissa. Niissä toinen osapuoli viestii jotain toiselle käyttämällä sanoja, eleitä ja symboleja. Joskus se on tiedostettua tarkoituksenmukaista toimintaa, mutta se voi tapahtua myös tiedostamattomasti. (Honkanen, 1999.)

Matkailija ja paikallinen voivat de Kadtin (1979) mukaan kohdata kolmenlaisessa tilanteessa. Matkailija voi kohdata paikallisen ollessaan ostamassa paikalliselta jotakin tuotetta tai palvelua. Tällöin heidän vastakkaiset roolinsa korostuvat; matkailija on kohteessa lomalla ja paikallinen asukas tuottaa matkailijalle palvelua tai myy hyödykkeen osana omaa työnkuvaansa. Matkailija ja paikallinen voivat myös kohdata toisensa samankaltaisessa tilanteessa. He voivat molemmat esimerkiksi olla syömässä samassa ravintolassa tai kierrellä samoissa kaupoissa. Lisäksi he voivat olla henkilökohtaisessa kontaktissa keskenään ja vaihtaa informaatiota ja ideoita. Tämä on kohtaamistavoista kaikkein harvinaisin, mutta osoittaa sen, että matkailija ja paikallinen asukas voivat luoda keskenään merkityksellisen suhteen. (de Kadt, 1979, s. 50.) Kaikilla näillä kohtaamisilla voi olla merkitystä matkailijoiden kokemalle turvallisuudelle. Matkailijat voivat kohdata myös muita matkailijoita vastaanlaisissa tilanteissa ja muodostaa heidän kanssaan olennaisia naapuruussuhteita, jotka perustuvat samanlaiseen tilanteeseen tai henkilökohtaiseen vuorovaikutukseen.

Matkailijat kuitenkin eroavat monilla olennaisilla tavoilla paikallisista asukkaista, ja matkailijoiden muodostamat suhteet ovatkin luonteeltaan erilaisia kuin asukkaiden keskinäiset suhteet. Veijola (2005) tuo esille, etteivät matkailijat asu samalla tavalla kuin uuteen paikkaan pysyvästi asukkaat. Paikalliset toimivat alueella arjen keskellä, matkailijat väliaikaisesti lomansa aikana ilman pitkäaikaisia sitoumuksia. Näin ollen matkustajien naapuruussuhteet eivät ole pitkäaikaisia suhteita, eikä luottamusta tai epäluottamusta ehdi syntyä osapuolten välille. Matkailijat ovat alueella niin kauan kuin viihtyvät ja voivat poistua milloin tahansa palaamatta koskaan takaisin. (Veijola, 2005, s. 102–104.) Tämä kaikki vaikuttaa matkailijoiden turvallisuuskokemusten muotoutumiseen, sillä suhteilla ei ole varmuutta jatkuvuudesta, mikä synnyttää epävarmuutta. Seuraavaksi tarkastelen tarkemmin matkailijoiden turvallisuuskokemusten syntymistä matkan aikana.

3.2 Matkailijan turvallisuuskokemus

Matkailijoiden henkilökohtaiset ominaisuudet vaikuttavat siihen, kuinka he kokevat ja käsittävät sosiaaliset suhteet ja niiden vaikutuksen turvallisuuteen kulloisenkin naapurustonsa rajaamassa tilassa. Viime kädessä tila ja sen turvallisuus koetaan henkilökohtaisena kokemuksena, joka sitoo matkailijat heidän kokemaansa paikkaan ja tilaan. He antavat tilalle

sisällön ja merkityksen oman kokemusmaailmansa mukaan (Laakkonen & Mustikkamäki, 2000, s. 18). Tila ei siis rakennu kaikille samalla tavalla, vaan matkailijat tulkitsevat tilaa ja sen turvallisuutta subjektiivisesti. Siihen vaikuttavat heidän oppimansa tavat sekä omaksutut käsitykset ja näkemykset. Demograafiset tekijät vaikuttavat olennaisesti tilan ja sen turvallisuuden kokemiseen. Esimerkiksi feministisessä maantieteessä on nostettu esiin tilan turvallisuuskokemuksen sukupuolittuneisuus. Naiset määrittävät tilan turvallisuutta eri tavalla kuin miehet. Naiset pelkäävät usein erityisesti autoita paikkoja, jossa hyökkääjän on helppo piiloutua ja uhrin on vaikea saada apua. Pelon takia he muuttavat liikkumistottumuksiaan, jolloin naisten määrä tilassa vähenee ja tila maskulinisoituu. Se lisää entisestään naisten pelkoa tilassa ja välittää sukupuolten välistä valta-asemaa. Naiset pelkäävätkin erityisesti miesten aiheuttamaa rikollisuutta kuten seksuaalista väkivaltaa. (Koskela, 2003.) Yksittäisetkin tapahtumat voivat järkyttää ja vaikuttaa käyttäytymiseen ja liikkumiseen tilassa. Esimerkiksi Rovaniemen Sahanperällä maaliskuussa 2012 tapahtunut naisen raiskaus koettiin erityisen pelottavana, koska se tapahtui kevyenliikenteen väylällä valoisan aikaan. (Kalliokoski, 2012).

Matkailijat kohtaavat tilan ja tulkitsevat sitä aistiensa avulla. Kaikki ihmisen aistit – näkö, kuulo, haju, tunto ja maku – osallistuvat heitä ympäröivän ympäristön kokemiseen, sen tilallisten suhteiden tunnistamiseen ja paikan ominaisuuksien tarkasteluun. (Urry, 1999.) Vaikka kaikkien aistien merkitystä korostetaan todellisuuden ja tilan hahmottamisessa kokonaisuutena, on visuaalisuuden merkitys edelleen korostunut länsimaisissa kulttuureissa (Tani, 1997, s. 214). Aistien käyttö ja niillä havainnointi on kuitenkin kulttuurista; esimerkiksi monissa afrikkalaisissa heimoissa korostuu kuulon merkitys näköaistin sijaan (Kinnunen, 2011).

Urryn (2002) mukaan matkailijoiden kokemista määrittää *katse*. Se viittaa sosiaalisesti konstruktuoituneeseen olemukseen, joka säätää matkailijoiden tapaa nähdä. Katseen avulla matkailijat luovat yhteyden ympäristöön ja ympäristössä olevaan vieraaseen Toiseen. Katse määrittää usein myös monia muita aistikokemuksia. Matkailijoiden oletukset, ennakkokäsitykset, taidot, halut ja odotukset vaikuttavat siihen, minkälaisia asioita heidän katseensa tavoittavat ja minkälaisiin asioihin ne kiinnittävät huomiota. Katse etsii vahvistusta mielen vallitseville käsityksille ja valikoi ympäristöstä sellaisia merkkejä, jotka vahvistavat näitä vallitsevia käsityksiä. Käsitysten muuttuessa myös katse muuttuu. (Urry, 2002.) Yleinen oletamus jostakin turvattomana paikkana saa yksilöiden mielen huomioimaan alueen epäsiisteyden ja sen huonokuntoisuuden, mikä luo kuvan rikollisuuden läsnäolosta. Näin

ihmiset vahvistavat olemassa olevia käsityksiään, mikä voi saada heidät tuntemaan olonsa entistä turvattomimmiksi. Hyväkuntoisiksi miellettyillä asuinalueilla kiinnitetään herkemmin huomiota muihin asioihin ja etsitään taloudellisen ja sosiaalisen turvallisuuden tuomaa varmuutta. (Korander, 2000.)

Nykyisen käsityksen mukaan matkailijoiden katse ei kuitenkaan anna kokonaisvaltaista kuvaa matkailijoiden kokemuksesta. Tutkijat ovat viime vuosina korostaneet katseen lisäksi muiden aistien ja ruumiin merkitystä matkailijoiden kokemuksen muodostumisessa. Perkinsin ja Thornsien (2001) mukaan katse on liian passiivinen kiteyttääkseen matkailijakokemuksen kauttaaltaan. Matkailijoiden kokemuksessa tulisikin ottaa huomioon myös aktiivinen fyysinen, älyllinen ja kognitiivinen toiminta. (Perkins & Thorns, 2001.) Veijolan ja Jokisen (1994) mukaan mieleen keskittyminen ei luo kokonaiskuvaa matkailijan kokemuksesta, sillä mieli ei välttämättä näe kaikkea. He kiinnittävät huomiota matkailijan ruumiiseen, joka aktiivisesti toimii ja kokee ajassa ja tilassa. Matkailijat kokevat ruumillaan mielen käsittämän ympäristön. Mieli voi vaellella pois muualle, mutta ruumis toimii ja vaikuttaa tilassa fyysisesti. (Veijola & Jokinen, 1994.) Ruumis myös reagoi turvattomuuden ja pelon tuottamiin fyysisiin ärsykkeisiin, jotka voivat ilmetä muun muassa vapinana, tärinä tai vilun väreinä iholla. Ottaakseen huomioon matkailukokemuksen toiminnan ja suorituspainotteisen käänteeseen, Urry ja Larsen (2011) ovat laajentaneet katseen käsittämään passiivisen toiminnan lisäksi ruumiilliset tuntemukset ja affektit. Nykypäivän matkailijat eivät enää tyydy vain katselemaan, vaan he pyrkivät moniaistiseen toimintaan, jossa on mukana koko ruumis. He käyttävät visuaalisen katseen lisäksi koko ruumistaan vuorovaikutuksessa muiden matkailijoiden ja paikallisten asukkaiden kanssa. Katse onkin tämän ajattelutavan mukaan joukko toimintoja, joka välittyy kulttuurisissa käytännöissä ja sosiaalisessa kanssakäymisessä.

Matkailijat tulkitsevat aistein ja ruumin kautta välittyviä kokemuksiaan oman minuutensa avulla. Mead (1934) käsittää minuuden olevan kaksijakoinen, joka koostuu minän ulkoisesta osasta, objektiminästä (*me*), sekä sisemmästä osasta eli subjektiminästä (*I*). Objektiminä rakentuu ympäristöstä ja muualta vuorovaikutuksesta saaduista malleista kuvaten muiden ihmisten käsityksiä yksilöstä, joita yksilön minuus on itselleen jo omaksunut ja kykenee tarkastelemaan tietoisesti. Se tuottaa muiden luomaa kuvaa siitä, millaisena he yksilön näkevät ja millainen yksilön tulisi olla. Se reagoi ja muokkautuu yksilön kokemien sosiaalitulanteiden perusteella. Subjektiminä tulkitsee, arvioi ja arvottaa objektiminän luomia vaatimuksia ja muodostaa kuvan siitä, millainen yksilö hän on. Se on jatkuvasti mukana

kokemuksessa, ja se on tavallaan minuuden reaktio muiden ihmisten meitä koskeviin odotuksiin ja asenteisiin. (Mead, 1934; ks. myös Bauman, 1999, s. 37.)

Minuus on jotakin, mikä kehittyy sosiaalisen kokemuksen ja toiminnan karttuessa. Siihen vaikuttavat henkilön olemassa olevat suhteet ja niille antamat merkitykset. Kaikki ihmiset eivät kuitenkaan vaikuta minuuden kehittymiseen samalla tavalla; Mead (1934) kuvaa merkittäviksi toisiksi (*significant others*) henkilöitä, joiden arvioinnilla ja käsityksellä suurin merkitys yksilön minän kehityksessä. Ihmisen minuus muotoutuu siis sosiaalisen vuorovaikutuksen tuloksena, eli minuudella on sosiaalinen luonne. (Mead, 1934.)

Matkailijoiden minuus ei ole pysyvä, vaan sitä luodaan matkan aikana kokemuksissa muiden ihmisten ja ympäristön kanssa (Wearing, Stevenson & Young, 2010). Käytännössä matkailijoiden kokeminen ulottuu siis henkilökohtaisia kokemuksia laajemmalle, johon vaikuttavat myös sosiaalisen vuorovaikutuksen muodostama käsitys todellisuudesta (ks. Banks, 2005). Vaikka matkailijoiden mieli ja ruumis ovatkin aina yksilöllisiä, ne muotoutuvat sosiaalisesti ja kulttuurisesti heidän kohtaamiensa kulttuurien, yhteiskuntien ja ihmisten vaikutuksesta (Wearing, ym. 2010). Ne ovat sosiaalisesti orientoituneita. Ihmisten sosiaalinen ja kulttuurinen tausta vaikuttavatkin siihen, mitkä aistien välittämät representaatiot ja ruumiin ärsykkeet he huomioivat sekä miten he niihin suhtautuvat. Näitä kokemuksia jaetaan muille ihmisille, ja kulttuuriset konventiot vaikuttavat siihen, kuinka tulkitsemme katseemme välittävää kuvaa maailmasta. (Seppänen, 2001.) Kulttuuriset tavat matkailijoiden käyttäytymisessä ilmenevät esimerkiksi heidän sukupuolittuneessa toiminnassaan, etnisessä taustassaan, seksuaalisuudessa tai sosiaalisessa luokassa. Ne luovat tapahtuvassa kontekstissaan matkailijoille kuvan, minkälainen toiminnan tulisi olla, minkälainen sen halutaan olevan ja minkälainen toiminta on sopivaa. (Edensor, 2001.)

Matkailu voidaan näin ajatella vuorovaikutuksen kenttänä, joka muodostuu matkailijoiden kohtaamisissa ihmisten, matkakohteen tilojen, paikkojen ja kulttuurien kanssa.

Matkailukokemuksen muodostumiseen kuuluu muiden matkailijoiden ja paikallisten lisäksi tapahtuvat kohtaamiset sekä käsitykset tilasta ja paikasta. Tilaan vaikuttavat syväluontoisesti matkailukokemukset ja -prosessit. (Wearing, ym. 2010.) Crouch (2000) kuvaa, että juuri matkailijoiden kokemukselle merkitykselliset aistiminen ja ruumiin toiminta tilassa mahdollistavat ihmisen vuorovaikutuksen tilassa omalla persoonallaan ja käyttäytymisellään (Crouch, 2000, s. 68). Matkailijoita ympäröivä tila vaikuttaa matkailijoiden sosiaaliseen ja spatiaaliseen toimintaan. Se asettaa toiminnan kontekstiin ja mahdollistaa keskinäisen vuorovaikutuksen ja muiden ihmisten tarkkailun. Toimimalla tilassa he tuottavat tilaa

uudelleen. Vaikka nämä materialistiset, aistilliset ja esteettiset ominaisuudet vaikuttavatkin matkailijoiden toimintaan tilassa, ne eivät kuitenkaan määritä sitä, minkälaiseen toimintaan matkailijat tosiasiallisesti ryhtyvät. (Edensor, 2001.) Pelon ja turvattomuuden sosiaalinen tuottaminen muokkaavat myös matkailijoiden näkemystä ja kokemusta. Muiden ihmisten jakamat ja välittämät käsitykset todellisuudesta vaikuttavat myös matkailijoiden omaan suhteeseen. Koskela (2009) viittaa tähän kahden subjektin välisenä vuoropuheluna. (Koskela, 2009.) Matkailijoiden turvallisuuskokemukseen vaikuttavat myös muiden ihmisten henkilökohtaisesti ja välillisesti välittämät tarinat, yrityksien ja kohteiden markkinointi, paikan historia sekä median välittämä kuva paikasta ja vallitsevasta turvallisuudesta.

Seuraavaksi tarkastelen tarkemmin juuri humanistisessa maantieteessä käytettyä tilan (*space*) käsitettä, sillä se vaikuttaa olennaisesti ihmisten turvallisuuskokemuksiin ja auttaa hahmottamaan turvallisuutta sosiaalisten suhteiden näkökulmasta. Tilalla ei ole ainoastaan fyysistä olemusta, vaan siitä voidaan myös ajatella symbolisesti ihmisten väliseen kanssakäymiseen ja turvallisuuteen vaikuttavana tekijänä.

3.3 Sosiaalisen tilan tuottaminen

Harveyn (2009, s. 13–14) mukaan tila voidaan jakaa sen fyysisten ja sosiaalisten ominaisuuksien perusteella *absoluuttiseen*, *relatiiviseen* ja *relatiiviseen* tilaan. Absoluuttinen tila viittaa tilan fyysiseen ja aineelliseen ulottuvuuteen, jolloin tila on olemassa itsenäisenä kokonaisuutena. Tilan sijainti voidaan myös määrittää ja todentaa. Relatiivinen tila tarkoittaa sosiaalista tilaa, joka välittyy sosiaalisessa vuorovaikutuksessa. Tila nähdään tällöin yhteiskunnallisena ilmiönä. Relatiivinen tilakäsitys näkee tilan suhteellisena, asiayhteydessä ja kulttuurisesti määrittyneenä kokonaisuutena. Sen näkemyksen mukaan tila määrittyy objektien välisten suhteiden avulla, jolloin tila on olemassa vain siinä määrittyvien objektien ja niiden suhteiden takia. Jaon tarkoituksena ei ole erotella kolmea erilaista tilaa, vaan esitellä tilan ulottuvuuksia. Tila ei siis itsessään ole absoluuttinen, relatiivinen tai relatiivinen, vaan tila syntyy olosuhteiden mukaan näiden ulottuvuuksien yhdistelmästä. (Harvey, 2009.)

Tila ei siis ole vain fyysinen, vaan myös sosiokulttuurinen ilmiö (Wearing ym., 2010, s. 111). Tilalla voidaan tarkoittaa fyysistä tilaa sellaisenaan, mutta yleensä humanistisessa maantieteessä tilan tarkastelussa huomioidaan tilan sosiaalinen olemus ja ihmisten

henkilökohtaiset tilakokemukset. Ihminen kuuluu fyysisesti ja sosiaalisesti asuttamaansa tilaan. Rajatussa fyysisessä tilassa ei ole koskaan vain yksi tila, vaan yhteen tilaan sisältyy monia tiloja. Tämä perustuu tilan olemukseen, jonka mukaan tilalle ei voida määrittää selkeitä rajoja, vaan se on luonteeltaan aktiivinen ja liukuva. Ihminen kokee tilan aina henkilökohtaisesti, eikä tila rakennu koskaan kahdelle ihmiselle samalle tavalla. Tästä seuraa, että koettuja tiloja on yhtä monta kuin käyttäjiäkin, ja ne muuttuvat kaiken aikaa.

(Saarikangas, 2002.) Tilat ovatkin Thriftin (2005) mukaan jatkuvassa liikkeessä olevia monimuotoisia ja monimutkaisia kompleksisia kokonaisuuksia, joilla on kuitenkin aina jokin sijainti. Niille ei kuitenkaan voi, eikä ole olennaista määrittää tarkkoja maantieteellisiä rajoja, vaikka keskityttäisiin maantieteellisesti rajattujen naapurisuhteiden tarkastelemiseen. Tilat ovatkin aina sidoksissa toisiinsa, eikä yksilön tilakokemus ole sitoutunut vain yhteen tilaan. (ks. Thrift, 2005). Näin ollen ihminen voi toiminnallaan vaikuttaa useaan joko koettavaan tai elettyyn tilaan samanaikaisesti esimerkiksi olemuksellaan tai sosiaalisella representaatiollaan, vaikkei olisikaan kaikissa näissä tiloissa läsnä.

Ollessaan tilassa ihminen ei välttämättä tunne sitä omakseen muiden ihmisten tavoin, vaan hän voi tuntea itsensä tilassa vieraaksi ja ulkopuoliseksi. Tämä voi korostua erityisesti matkan aikana, koska matkailijat eivät tunne paikallisia käytäntöjä ja tila sekä siinä vaikuttavat objektit tuntuvat muutenkin vierailta. Se vaikuttaa myös heidän kokemaansa turvallisuuteen. Kuitenkin kun tila alkaa matkailijoiden kokemuksissa ja inhimillisessä tulkinnassa saada merkityksiä, se muuttuu heidän mielissään paikaksi (*place*), ja myös turvallisuuskäsitykset voivat muuttua majapaikkojen lähialueiden käydessä tutuksi. Paikkaan kuulumisesta tulee osa heitä itseään, jolloin vieraasta ympäristöstä tulee tuttu. (Haarni, Karvinen, Koskela & Tani, 1997.) Paikka tulisikin nähdä ainutkertaisena ja erityisenä sosiaalisten suhteiden, liikkeiden, kommunikaation ja ymmärryksen kohtauspaikkana. Paikkaan liitetään usein myös käsitys ulkomaailmalta suojelevasta turvallisuudesta, mutta paikkoihin liittyvää ajatusta turvallisuudesta ei kuitenkaan tulisi pitää itsestäänselvytenä. (Massey, 2008.)

Pelko voi liittyä tilan fyysisiin rakenteisiin, joissa ihmiset liikkuvat. Jotkin tilan fyysiset ominaisuudet voivat saada ihmisen tuntemaan olonsa epä mukavaksi ja turvattomaksi. Pelon kohteet ovat kuitenkin vuosien varrella muuttuneet, ja se on muuttanut yksilön pelon luonnetta. Ihmiset eivät usein enää pelkää fyysistä tilaa sinällään, vaan mitä tila sisälleen kätkee. Konkreettisimmillaan tämä voi johtaa tilan välttelemiseen ja reitin muutoksiin. Esimerkiksi Koskela (2009) osoittaa, ettei puistoa pelätä sen luonnon takia, vaan puisto luo ympäristöönsä kätkeytymispaikkoja, josta vaara voi uhata (Koskela, 2009). Ihmiset pelkäävät

fyysisessä tilassa yhä enemmän vierasta ja tuntematonta Toista, jolloin fyysisen tilan pelko saa sosiaalisen luonteen.

Lefebvren (1991) mukaan tilaa ei voida ajatella pelkästään negatiivisessa tyhjiössä sijaitsevinä itsenäisinä objekteina. Sosiaalinen ja fyysinen tila eivät siis vaikuta toisistaan erillään, vaan päällekkäin, limittäin ja yhtäaikaan. Objektit vaikuttavat aina jollakin tapaa toisiinsa. Sosiaalinen tila muodostuu objektien välisistä keskinäisistä suhteista ja niiden tulkinnasta, jota määrittävät tilan käyttäjien ja suunnittelijoiden arvot. Sosiaalinen tila rakentuu sosiaalisista käytännöistä, sosiaalisista suhteista ja sosiaalisista verkostoista. (Lefebvre, 1991.) Ihmisten välinen vuorovaikutus ja kanssakäyminen muodostavat siis sosiaalisen tilan. Tämä kanssakäyminen voi olla kasvokkain käytävää sanallista vuorovaikutusta, mutta se voi ilmetä myös poliittisten päätöksien synnyttämänä tilallisina muutoksina. Massey (2008) mukaan sosiaalisella tilalla on myös aina olemassa tilallinen muoto ja sijainti. Vaikka tilaa siis tarkastellaan sosiaalisuuden ja siitä muodostuvien kokemusten näkökulmasta, limittyy sosiaaliseen tilaan aina fyysinen tila. Nykyajan postfordismin aikakaudella teknologia on kehittynyt niin, ihmiset pystyvät kommunikoimaan keskenään reaaliajassa ympäri maailmaa. Tilat luovatkin yksityiskohtaisia ja monimutkaisesti toisiinsa kytkeytyneitä sosiaalisia verkostoja, jotka ulottuvat paikallisista keskusteluista globaaliin kommunikointiin. (Massey, 2008.) Matkailijat pystyvätkin olemaan yhteydessä matkansa aikana paikallisten ihmisten lisäksi myös kotiin jääneisiin sukulaisiin ja ystäviin. Internetistä on mahdollista saada reaaliaikaista tietoa paikallisista tapahtumista. Vaikka tässä tutkielmassa ei keskitytä tarkastelemaan globaaleja sosiaalisia tiloja, vaan keskitytään paikallisen sosiaalisuuden tarkasteluun, on huomioitava, että myös nämä globaalit yhteydet vaikuttavat matkailijoiden naapurisuhteissa kokemaan turvallisuuteen.

Sosiaaliset tilat eivät siis rajoitu paikalliseen maantieteelliseen sijaintiin. Tila ymmärretään kuitenkin usein virheellisesti liikkumattomana ja pysyvänä olotilana, kun taas aika vastakohtaisesti on liikkuvaa ja elävää (Massey, 2008). Tilat eivät kuitenkaan ole ajasta riippumattomia stabiileja ja pysyviä kokonaisuuksia, vaan ne muotoutuvat ja muokkautuvat ajan kuluessa ja tilan tulkinnan muuttuessa. Tilaa ei tulisi näin ollen nähdä pelkästään sosiaalisena tuotteena, sillä tämä spatiaalinen lähestymistapa ei huomioi aikaa ja ajassa tapahtuvia muutoksia. Lefebvren (1991) ajattelutavan mukaisesti tutkijoiden tulisikin siirtyä sosiaalisessa tilassa vaikuttavien objektien tutkimisesta tilan tuottamisen tarkasteluun. Ihminen ei toimi pysähdyksissä olevassa tilassa, vaan hänen toimintansa muokkaa ja muuttaa tilaa. Myös tila luo, tuottaa, muokkaa ja auttaa ylläpitämään tietynlaisia sosiaalisia suhteita.

(Lefebvre, 1991; ks. myös Kauste, 2002.) Näin ollen sosiaalinen tila voidaan ymmärtää elävänä, avoimena ja joustavana ilmiönä, joka on jatkuvan muutosprosessin alaisena; tilaa tuotetaan jatkuvasti uudelleen (Kauste, 2002).

Tilan käsittelyssä tuleekin huomioida ajan käsite, sillä yksilön toimiminen ja kokeminen jossakin tilassa, tapahtuu aina jossakin ajassa. Aikaa ja tilaa ei kuitenkaan tulisi käsittää toistensa vastakohtiksi, vaan ne pitäisi määrittää yksilöllisinä toisiinsa vaikuttavina kokonaisuuksina. Massey (2008) mukaan tulisi puhua aikatilallisuudesta, joka voidaan ajatella avoimena, muuttavana ja jatkuvasti tuotettavana kokonaisuutena. Kun ihminen jättää jonkin sosiaalisen tilan, se ei ole enää samanlainen, kun hän myöhemmin palaa siihen. Tila on jatkanut muuttumistaan muiden ihmisten sosiaalisessa vuorovaikutuksessa ja yksilö joutuu sopeuttamaan toimintansa tähän muokkautuneeseen sosiaaliseen tilaan. (Massey, 2008.) Siihen vaikuttavat ihmisten henkilökohtaisen liikkuvuuden ja sosiaalisten suhteiden lisäksi yhteiskunnallinen kehitys. Sosiaalista tilaa tuotetaan ja toistetaan ajan yhteiskunnalliselle järjestykselle ominaisella tavalla, joten jokaiselle aikakaudelle kehittyy yhteiskunnalle ominainen tila. (Lefebvre, 1991; ks. myös Kauste, 2002.) Viime vuosikymmeninä juuri tekninen ja teknologinen kehitys on mahdollistanut maantieteellisen sijainnin merkityksen pienenemisen. Se on tuonut ihmiset yhteen ja kutistanut länsimaisten ihmisten kokeman maapallon yhdeksi maailmankyläksi, jossa ihmiset ovat tavoitettavissa ympäri vuorokauden. Liikkumisen ja matkailun lisääntyessä ulkopuolisten vaikutus paikalliseen elämään ja naapurisuhteisiin on kasvanut. Käsillä oleva aika vaikuttaa myös ihmisten kokemaan turvallisuuteen ja saman fyysisen tilan turvallisuus voidaan kokea eri aikoina hyvin eri tavoilla, kun sosiaalinen tila muuttuu. Esimerkiksi puisto tuntuu yleensä päiväsaikaan mukavalta oleskelupaikalta, johon lapset usein kokoontuvat leikkimään ja aikuiset lukemaan sekä viettämään aikaa. Illan hämärtyessä puisto kuitenkin tyhjenee ja voi muuttua turvattomana pidettäväksi paikaksi. Pienimmätkin rasahdukset voivat saada ihmisen säpsähtämään ja pelkäämään, mitä yön varjot sekä pensaiden ja muiden fyysisten objektien tarjoama suoja sisälleen kätkevät.

Lefebvre (1991) kuvaa tilan tuottamista kolmivaiheisena prosessina, johon kuuluvat *tilalliset käytännöt*, *tilan representaatiot* ja *representoidut tilat*. Tilalliset käytännöt eli havaittu tila liittyy tilallisuuden tuottamiseen ja uusintamiseen, tiettyihin paikkoihin ja niiden sosiaaliseen muodostumiseen. Se tarkastelee tilaa konkreettisella tasolla määrittäen tilan käyttöä jokapäiväisessä toiminnassa, kuten rutiineissa ja reittivalinnoissa. Nämä tilalliset käytännöt luovat jatkuvuutta ja tietynlaista yhdenmukaisuutta. Tilan representaatiot ovat käsitettyä tilaa,

jotka ovat sidottuja tuotannon suhteisiin ja niitä määrittävään järjestykseen. Näin ne kytkeytyvät ja kiinnittyvät kielelliseen merkkijärjestelmään sekä tietoon, merkkeihin ja koodeihin. (Lefebvre, 1991, s. 33, 38.) Anttosen (2002) käsityksen mukaan Lefebvre viittaa tällä tiedon ja tietämisen tapoihin, joiden avulla tila käsitteellistetään valtaa pitävien päättäjien poliittisessa päätöksenteossa ja suunnittelussa (Anttonen, 2002, s.173). Käytännössä se ilmenee muun muassa suunniteltuina uusina rakennuksina ja muina konkreettisina muutoksina. Representoidut tilat kiinnittävät huomion fyysisistä ja suunnittelun rakenteista tilan käyttäjiin. Ne ovat elettyjä tiloja, jotka muodostuvat siihen liitetyistä kehollisten ja sosiaalisten suhteiden muodostamista symboleista ja mielikuvista. (Lefebvre, 1991, s. 39.) Yleisellä tasolla ne viittaavat ihmisten tapaan ajatella ja antaa ympäristölleen merkityksiä ja ihmiset käyttävät siten aineellista tilaa merkityksenannon ja ilmaisun lähteenä (Anttonen, 2002, s. 173).

Tila tuottaa Saarikankaan (2002) mukaan käyttäjälleen sosiaalisia merkityksiä ja se voidaan ajatella eräänlaisena järjestelmänä, joka erittelee vuorovaikutuksen tuloksena siinä vaikuttavien ihmisten inhimillistä todellisuutta sekä tuottaa ja ylläpitää käsityksiä ja tottumuksia. Nämä tottumukset ja käsitykset vahvistuvat, muokkaantuvat tai jäsentyvät sekä tilan, sen käyttäjien että muiden tilassa olevien objektien ja kontekstien välisessä vuorovaikutuksessa materiaalisesti, aistillisesti, symbolisesti ja sosiaalisesti. Tilan ja sen käytön tuottamat merkitykset ovat samanaikaisesti yksityisesti sekä muiden käyttäjien kanssa yhteisesti tuotettuja, kulttuurisesti jaettuina. Nämä muutoksesta aiheutuvat merkitykset syntyvät ja muokkaantuvat tietoisesti ja tiedostamatta ihmisten käyttäessä tilaa arjen toiminnoissa, rutiineissa, toistoissa ja muussa tilan käytössä. (Saarikangas, 2002.) Matkailijoiden tilan muokkaaminen ja merkitysten luominen on jonkin verran erilaista, sillä heille ei yleensä ehdi matkan aikana syntyä arjen rutiineja heidän suhteellisen lyhyen viipymänsä vuoksi. Heillä ei siksi ole kokemuksen luomaa käsitystä tilan ja siinä olevien objektien käytännöistä. He pyrkivät luomaan merkityksiä ja tulkintoja turvallisuudesta oman tiedon ja eletyn tilan muodostaman kokemuksen perusteella. Vaikka merkitykset ovat henkilökohtaisia, käsitykset muokkaantuvat ja niitä tulkitaan rakennetun, sosiaalisen ja eletyn vuorovaikutuksessa (Saarikangas, 2002). Matkailijoiden tilalle antamat merkitykset voivatkin olla erilaisia kuin paikallisilla asukkailla.

Yksilö ei vain muokkaa tilaa, vaan tilat myös muovaavat käyttäjiään, luovat sosiaalisia merkityksiä ja jäsentävät ihmisten välisiä suhteita (Saarikangas, 2002). Matkailijat pyrkivät usein muokkaamaan käytäntöjään paikallista sosiaalista ympäristöä ja tilaa vastaavaksi

kunnioittaakseen paikallista kulttuuria ja elämäntapaa. Vieras paikka voi myös herättää ihmisissä pelkoa. Tilan tuntemattomuus ja erilaisuus voivat saada aikaan sen, ettei ihminen tunne oloaan turvalliseksi. Tuttu asuinympäristö tunnetaan, ja se luo yleensä vaikutelman kotoisasta ja turvallisesta ympäristöstä. Vieras ympäristö puolestaan luo epävarmuutta ja pakottaa matkailijat olemaan varuillaan, ettei mahdollinen vaara pääse yllättämään. Vaikka uusi ja tuntematon toimii usein motivoivana tekijänä matkailijoiden kohteen valinnassa, joutuvat matkailijat kiinnittämään ympäristöönsä paljon enemmän huomiota ja tulkitsemaan ympäristön antamia vihjeitä. He liikkuvat ja kuljeskelevat ympäristössään ja pyrkivät muodostamaan siitä kuvan ja ymmärtämään sitä kaikilla käytettävissä olevilla aisteillaan ja ruumillaan. Pikkuhiljaa tila muuttuu tutuksi ja ympäristö aletaan kokea jälleen turvalliseksi. Matkailijat pyrkivät näin ottamaan tilan haltuunsa.

Turvallisuuden parantamisyrittämissä välittyy usein ajatus jonkin ihmisryhmän luomasta turvattomuudesta (Koskela, 2009). Matkailun sidosryhmät pyrkivät kukin tahollaan parantamaan matkailijoiden kokemaa turvallisuutta heidän majoitusalueellaan. Kohteita ja niiden turvallisuutta tulisi kehittää kokonaisvaltaisesti, jossa paikalliset asukkaat otetaan mukaan suunnitteluun (Harrill, 2004). Wearing ym. (2010) kuitenkin kuvailee, että erityisesti kehittyvissä maissa matkailua kehitetään todellisuudessa usein väärinymmärryksellä ja vaikutusvaltaisten ihmisten ehdoilla, joiden mielenkiinnon kohteet hallitsevat matkakohdetta koskevaa päätöksentekoa ja siellä asuvaa paikallista yhteisöä. Matkailututkimuksessa on käytetty heidän mukaansa hegemonian käsitettä kuvaamaan vallassa olevia ihmisiä, jotka ovat pystyneet kaupallistamaan ja muodostamaan matkailutiloja oman edun mukaisesti paikallisväestön suostumuksella. Heitä ovat usein alueelle tuloja ja työllisyyttä tuovat matkailuyritykset. Poliittiset päättäjät ja paikalliset asukkaat eivät kykene olemaan huomioimatta matkailualan valtaa ja päätyvät myötäilemään heidän toimintaa ja päätöksiään, koska ovat riippuvaisia sen tuomista tuloista.

Paikallisten asukkaiden ja matkailijoiden välillä vallitsee monissa paikoissa vastakkainasettelu, joka helposti johtaa toisia kohtaan tunnettavaan epäluuloon ja ennakkokäsityksiin. Paikalliset asukkaat voivat kokea matkailijoiden aiheuttavan turvattomuutta vieraudellaan, riskialttiilla käytöksellään sekä houkuttelemalla alueelle rikollisuutta. Matkailijat taas voivat pitää eri kulttuureista tulevia paikallisia uhkana koetulle turvallisuudelle esimerkiksi vieraan kulttuurin tai suuren elintasoeron vuoksi. Tällainen ajattelu johtaa kuitenkin usein joidenkin ihmisryhmien poissulkemiseen ja eristämiseen samoista naapurustoista heidän synnyttämän koetun turvallisuusuhkan vuoksi (Koskela,

2009). Matkailussa tulisi kuitenkin pyrkiä luomaan sellaisia asuinyhteisöjä, joissa tavoitellaan integroituja ja sosiaalisesti yhteen sopeutuvia ratkaisuja kestävän kehityksen mukaisesti.

Fyysinen läheisyys ei tarkoita aina sosiaalista läheisyyttä. Nykyajan ympäristössä on Koranderin (2000, s. 190) mukaan kohteliasta olla osoittamatta liian suurta kiinnostusta toisten ihmisten asioihin ja olla sekaantumatta toisten ihmisten elämään. Tällaista puuttumattomuutta odotetaan vastavuoroisesti myös muilta. Bauman (2002) kutsuu tätä ilmiötä kohteliaaksi välinpitämättömyydeksi, joka suojelee yksilöä toisilta ihmisiltä, mutta sallii kuitenkin toisten seurasta nauttimisen. Uusien ja vieraiden ihminen kohtaaminen on ainutkertainen menneisyydetön ja luultavasti myös tulevaisuudeton tapahtuma, jossa ihmiset voivat esiintyä omassa roolissaan, olemaan vapautuneesti ja ilmaisemaan itseään.

Väenpaljouteen liitetään usein virheellisesti välinpitämättömyys turvallisuutta uhkaavia tekijöitä, kuten väkivaltaa kohtaan. Tällaisia ennen kaikkea väenpaljouteen liittyviä merkkejä ei tulisi Koranderin (2000) mukaan kuitenkaan tulkita turvallisuushkiksi. Ihmisten tulisi oppia tulkitsemaan paremmin yhteiskunnallisen muutoksen piirteitä, jottei heidän tarvitsisi pelätä. Useimmiten tämä tarkoittaa hallitun varovaisuuden kehittymistä ja kykyä oppia lukemaan ja tulkitsemaan ympäristöä, jossa he liikkuvat. Liiallinen pelko voi johtaa tarpeettomaan yhteisön ja naapuruston fragmentoitumiseen, kun ennakkokuuloisuus ja leimaantuminen kasvavat. (Korander, 2000.) Ihmisten kansoittamilla kaduilla syntyy eräänlainen sosiaalinen kontrolli, joka pyrkii saamaan aikaan huomaamatta tapahtuvaa valvontaa liikkeen ja sosiaalisen vuorovaikutuksen avulla. Jos jotakin tapahtuu, on myös apu lähellä. Naapuruston fyysistä ympäristöä tulisikin kehittää niin, että se loisi edellytykset sosiaaliselle vuorovaikutukselle. Muut ihmiset eivät siis aina luo pelkoa, vaan tuntemattomatkin ihmiset voivat edistää matkailijoiden turvallisuuskäsityksiä. Autioituneet ja tyhjät paikat luovat pelkoa ja turvattomuutta, koska niissä mahdolliset vaarat joudutaan kokemaan yksin ilman muiden antamaa tukea. Matkailijat alkavat helposti vältellä tällaisia paikkoja, jolloin he omalla toiminnallaan lisäävät paikkojen autioitumista rajoittamalla ja muuttamalla liikkumistaan. Tällöin myös tila passivoituu. (Koskela, 2009.) Seuraavaksi käsittelemme sosiaalisten suhteiden vaikutusta turvallisuuteen erityisesti sosiologisen kirjallisuuden näkökulmasta. Matkailijoiden luomat suhteet luovat mielikuvan niiden luomasta turvasta, mutta pelko niiden pettämisestä voi toisaalta myös aiheuttaa turvattomuutta.

3.4 Muuttuva yhdessäolo

Durkheimin (1964) ajattelutavan mukaisesti ihminen on sosiaalinen olento, jonka tietoisuuteen sekoittuu hänen toimimansa yhteisön normit. Nykyajan individualisoitumiskehityksestä huolimatta ihminen on kuitenkin aina jossain määrin riippuvainen muiden ihmisten keskinäisistä suhteista, joka ilmenee muun muassa vallitsevassa työnjaossa. (Durkheim, 1964, s. 226; Kyntäjä, 2004 s. 35.) Ihmisten sosiaalisessa tilassa rakentuvista suhteista ja niiden verkostoista voi rakentua toimivia yhteisöjä. Yhteisöllisyys mielletään perinteisesti hyvää tarkoittavaksi ja merkitykselliseksi asiaksi, joka luo sen yksilöille turvaa ja tukea erilaisissa elämäntilanteissa toimien vuorovaikutuksellisen toiminnan lähteenä (Aro & Jokivuori, 2010, s. 109). Se antaa turvaa sekä fyysisesti että symbolisesti. Yhteisö tarjoaa käsitteellisen tarkastelupohjan käsitellä ihmisten välisiä kokemuksia sekä heidän välisiään keskinäisiä suhteita ja vuorovaikutusta. Perinteisesti yhteisöllisyyteen yhdistetään ajatus kylän kaltaisesta paikallisesta ihmisryhmästä, jossa kaikki tuntee toisensa ja jakaa samoja arvoja (Hautamäki, 2005, s. 8). Nykyajan modernissa yhteiskunnassa suhteet rakentuvat kuitenkin entistä enemmän uudenlaisten sosiaalisten suhteiden varaan (Aro & Jokivuori, 2010). Nykyajan yhteisöt perustuvatkin perinteisten siteiden lisäksi myös uudenlaisiin sosiaalisiin siteisiin, eivätkä ne välttämättä ole pysyviä, vaikka olisivatkin paikallisia lisääntyneen liikkuvuuden vuoksi. Näitä uudenlaisia sosiaalisia suhteita tarkastellaan usein myös sosiaalisen yhteenkuuluvuuden ja sosiaalisten verkostojen avulla. Näin pyritään kuvaamaan yhteisöllisyyden muuttunutta luonnetta postfordistisessa maailmassa.

Lehtosen (1990) mukaan sosiologiseen yhteisöajatteluun perustuu ajatus yhteisön käsitteellisestä kolmijaosta. Sen mukaan yhteisö voidaan määrittää alueellisen rajautuneisuuden, sosiaalisen vuorovaikutuksen tai symbolisen yhteisöllisyyden avulla, jotka näkyvät jaettuina uskomuksina, tunteina ja symbolisina kokemuksina. Ne vaikuttavat usein samanaikaisesti limittäin sosiaalisessa tilassa nivoutuen toisiinsa yhtenäiseksi kokonaisuudeksi. Näitä ei pidäkään tarkastella toisistaan irrallisina, vaan toisiaan vahvistavina voimina. Yhteisö voidaankin Lehtosen (1990) mukaan määritellä arkikielisen epätasaisesti olevan ”mikä tahansa vuorovaikutusmuodoste, jonka toimijoilla voidaan olettaa olevan jotain yhteistä” (Lehtonen, 1990, s. 199).

Tönnies (1974) esitteli käsiteparin *Gemeinschaft* ja *Gesellschaft* kuvaamaan yksilöiden välisiä sosiaalisia siteitä ja muuttuvia tapoja asua yhdessä, jotka liittyvät teollisuuteen ja siihen

kytkeytyvän kaupungistumisen tuomiin muutoksiin. *Gemeinschaft* merkitsee Tönniesin ajattelussa luonnollisiin muotoihin ja suhteisiin perustuvaa yhteisöä, jonka yhteisölliset suhteet ovat ikään kuin itsetarkoituksellisia ja niiden tavoitteet ja päämäärät ovat harmoniassa keskenään. Tällaisia suhteita luonnehtivat hyvin perheen, ystävyuden ja naapuruuden tiiviit sosiaaliset suhteet, joissa ihmisiä yhdistävät sukulaisuus, maantieteellinen läheisyys tai yhteiset symbolit. Nämä *Gemeinschaftin* kaltaiset suhteet muodostavat sosiaalisen järjestelmän, jossa on yhteinen tarkoitus ja päämäärä. *Gesellschaft* viittaa puolestaan kaupungin kaltaiseen yhteiskuntaan, jossa ihmiset muodostavat suhteita ainoastaan omien tarkoituksien saavuttamiseksi. Ne ovat luonteeltaan keinotekoisia, imaginaarisia ja mekaanisia perustuen ihmisten laskelmoivaan rationaalisuuteen. Usein ne syntyvät rahavälitteisten markkinasuhteiden aikana, kun ihmiset kohtaavat toisensa ostoprosessissa ja tunnustavat toisensa suhteen osapuolina. Suhteilta odotetaan aina vastavuoroisuutta ja lähtökohtaisesti jokainen toimii yksin ja toistaan erillään. Sosiaalisten suhteiden tarkoitusperät voivat olla myös laskelmoivia ja vihamielisiä, jolloin rauhanomaisuus perustuu ainoastaan sovittuihin konventioihin, vallitseviin lakeihin ja molemminpuoliseen pelkoon. (Tönnies, 1974; ks. myös Aro & Jokivuori, 2010; Aro, 2011, s. 39.)

Kaupungin kaltaisissa tiheään asutuissa ympäristöissä *Gesellschaftin* kaltaiset pinnalliset suhteet ovat lisääntyneet ja ihmiset muuttuneet entistä yksilöllisemmiksi. Se ei kuitenkaan tarkoita, että *Gemeinschaft*-tyyppiset yhteisöt olisivat vähenemässä, vaan niiden rinnalle kehittyi uudenlaisia suhteita. (Aro & Jokivuori 2010, s. 117.) Teollisuusmaiden urbanisoituessa ja modernisoituessa onkin alettu korostaa individualistista ajattelua, joka on muotoutunut postmodernin maailman sosiaalisen toiminnan rakenteeksi (Beck & Beck-Gernsheim, 2001, s. xxii). Tänä aikana ihmiset ovat vieraantuneet ja etääntyneet perinteisistä yhteisöistä ja pyrkineet yksilöllisiin tavoitteisiin ja päämääriin. Ihmiset määrittävät itseään ja elämänsä oman toiminnan avulla. Tällainen yksilöllinen ajattelu korostaa usein yksinpärjäämistä ja kilpailua muiden yksilöiden välillä. Ihmiset muuttuvat entistä rationaalisemmiksi ja pyrkivät vaikuttamaan omaan elämänsä tietoisesti tehtävillä valinnoilla. (Saastamoinen, 2009, s. 34.) Matkailussa tämä on näkynyt individualisoitujen ja räätälöityjen matkojen kysynnän kasvuna; kaikki eivät halua ryhmässä liikuttaville seuramatkoille, vaan matkoilta etsitään henkilökohtaisia kokemuksia. Matkailijat pyrkivät myös hakeutumaan entistä enemmän matkailukeskuksista paikallisten asuttamille alueille.

Individualismin aikakaudella ihmiset ovat kuitenkin tunteneet jääneenä turvattomiksi, kun heidän ympärillään ei ole perinteistä turva- ja tukiverkostoa. *Gemeinschaftin* kaltaisten

traditionaalisten yhteisöjen ajatellaan luovan turvaa niiden jäsenille ja auttavan toipumaan irrallisuuden ja vieraantuneisuuden kokemuksista (Aro, 2011; Saastamoinen, 2011).

Yhteisöihin onkin alettu kaipaamaan takaisin, koska ne on nähty vastauksiksi yksilöiden kohtaamiin sosiaalisiin ja kulttuurisiin ongelmiin (Filander & Vanhalakka-Ruoho, 2009).

Yhteisöllisyyden vetovoima perustuukin siihen yhdistettyyn turvallisuuden tunteeseen ja mielikuvaan turvapaikasta nykyisessä ennustamattomassa jatkuvien muutoksien maailmassa.

Yksilönvapauksiin keskittyvä kehitys modernissa yhteiskunnassa on saanut ihmiset tuntemaan itsensä turvattomiksi ja ihmisten paluu yhteisöllisyyden lähteille on ollut itsesuojelureaktio nykymaailman kehitystä ja postmodernin ajan luomaa vallitsevaa sekasortoa vastaan. Näin pyritään torjumaan yksilönvapauden ja turvallisuuden välille muodostunutta epätasapainoa. (Ks. Bauman, 2002.)

Maailman globalisoituessa ja ihmisten liikkumisen lisääntyessä perinteiset yhteisöt ovat menettäneet merkitystään ja tilalle on muodostunut uudenlaisia yhteisöjä, jotka eivät enää perustu pieneen maantieteelliseen etäisyyteen, vaan erilaisten merkitysten ja identiteetin etsimiseen (Hautamäki, 2005, s. 8). Yhteisöjä määritelläänkin nykyään yhä enemmän sosiaalisten suhteiden eikä spatiaalisuuden perusteella (Wellman, 2005), ja niiden luonne on vuosien varrella muuttunut uudenlaisen sosiaalisuuden muotojen kehittyessä. Yksilöt etsivät näistä yhteisöistä yhteenkuuluvuutta ja sen tuomaa turvaa (Aro, 2011). Yhteisöllisyydessä sen jäsenille merkittävää onkin nimenomaan emotionaalinen kokemus yhteisöön kuulumisesta. Esimerkiksi yksin matkustavalle reppumatkailijalle yhteenkuuluvuuden luoma turva voi syntyä hostellissa muista samanhenkisistä matkailijoista, joiden koetaan läsnäolollaan suojelevan ulkopuolisia vaaroja vastaan. Nykyajan yhteisöt perustuvatkin vapaaehtoisuuteen, jossa yksilö voi periaatteessa itse määrittää ja valita omaa kuulumistaan niihin (Aro & Jokivuori, 2010, s. 139). Ihmiset valitsevatkin yhteisönsä senhetkisten mielenkiintonsa ja tarpeidensa mukaan. Halutessaan he voivat etäännyttää itsensä niistä ja etsiä uusia yhteisyyden muotoja. Yhteisöt pitää koossa sen jäsenten välinen luottamus, joka perustuu olettamukseen ihmisten käyttäytymisestä yhteistyökykyisesti ja rehellisesti (Bruhn, 2004). Luottamus voidaan ajatella moraalisiin arvoihin tukeutuvaksi käsitteeksi, johon kuuluu sanansa pitäminen, reiluus, totuudessa pysyminen ja solidaarisuus (Hyypä, 2002, s. 148). Jos luottamus ei toteudu, syntyy osapuolten välille epäluuloisuutta, mikä synnyttää passiivisuutta (Bruhn, 2004).

Yhteisöt voidaan ajatella yksilöllisen toiminnan jatkeena, jossa yksilöt etsivät yhteisöstä jonkinlaista hyötyä itselleen omien tavoitteiden ja päämäärien avulla (Saastamoinen, 2011).

Kaikilla ei kuitenkaan ole yhtäläisiä mahdollisuuksia valita omia yhteisöjään, vaan yhteisöjen jäsenet voivat käyttää omaa toimivaltaansa jäsenien seulontaan ja valikoimiseen. Kaikki ihmiset eivät siis kykene etsimään turvaa ja mielekkyyttä haluamastaan yhteisöstä, vaan joutuvat tyytymään muihin mahdollisiin vaihtoehtoihin. Yhteisöllä voi esimerkiksi olla joitakin liittymiseen liittyviä kriteerejä. Golf-klubien jäsenyys edellyttää monissa paikoissa osakkeen ostamista ja green cardin omistamista. Korkeatasoiset hotellit seulovat asiakkaitaan korkean hinnan perusteella, mikä estää pieni- ja keskituloisia pääsääntöisesti käyttämästä hotellin palveluita. Reppumatkailijoiden suosimat hostellit edustavat myös omaa boheemia kulttuuriaan, jonne hakeutuvat nimenomaan samanlaisia arvoja arvostavia matkailijoita.

Yhteisöllisyys on nykyään kevyempää, eikä se sido ihmisiä kokonaisvaltaisesti yhteisöjen normien noudattamiseen (Aro, 2011, s. 53). Sosiaalisten suhteiden luomaa turvaa haetaan entistä useammin muista lähteistä, kuten yhteiskunnallisista suhteista ja teknologisista ratkaisuista (Aro & Jokivuori, 2010). Teknologia mahdollistaa meidät olemaan yhteydessä ihmisiin ympäri maailmaa. Yhteisöt liittyvät johonkin tehtävään tai toimintaan jossakin ajassa, eikä yhteisön jäseniä odoteta tavattavan tämän ajan ja tehtävän ulkopuolella. Yhteisön jäseniä ei välttämättä tunneta yhtä hyvin kuin aikaisemmin, ja tutustuminen voi rajoittua vain jollekin tietylle toiminnan osa-alueelle. (Bruhn, 2004, s. 233–236.) Yhteisöllisyyteen liittyvät sosiaaliset siteet ovatkin heikentyneet yhteiskunnan modernisoituessa ja yksilöllistymisen lisääntyessä. Ihmisten elämä on Saastamoisen (2011) mukaan muuttunut entistä episodimaisemmaksi koostuen erilaisista vaiheista ja projekteista, eikä niissä pyritä pitkäaikaiseen sitoutumiseen. Tämän perusteella myös matkailijat voivat matkansa aikana luoda merkityksellisiä sosiaalisia suhteita. Saastamoinen esittääkin, että yhteisöllisyyden sijaan nykypäivän uusista sosiaalisuuden muodoista ei tulisi puhua yhteisöllisyytenä, vaan käyttää muita sosiaalista muotoa ilmaisevia käsitteitä.

Anderson (1991) esittää, että kaikki yhteisöt ovat todellisuudessa kuviteltuja yhteisöjä. Tämä johtuu siitä, ettemme koskaan tunne kaikkia yhteisömme jäseniä. Edes pienimmissä yhteisöissä, joissa vuorovaikutus tapahtuu kasvokkain, emme voi olettaa tuntevamme kaikkia jäseniä kokonaisvaltaisesti ja läpikotaisin. Kuvitellut yhteisöt eroavat toisistaan kuitenkin siinä, millä tavalla ne kuvitellaan. Vaikka yhteisöt olisivat kuviteltuja, ihmiset voivat tuntea kuuluvansa sosiaalisesti yhteen jonkin yhteisen tekijän perusteella, joka muodostaa koetun näkemyksen vallitsevasta toveruudesta. (Anderson, 1991, s. 6–7.) Erityisesti nykyajan moderneissa yhteisöissä ihmiset eivät tunne toisiaan läpikotaisin ja yhteisöllisyyttä tuotetaan ihmisten mielissä, koska heiltä puuttuu välitön vuorovaikutus kaikkien jäsenten välillä.

Ihmisten on vain luotettava yhteisöllisyyden olemassaoloon ja siihen, että kaikki jäsenet täyttävät oman panoksensa luodakseen turvaa yhteisössä. Myös matkailijoiden muodostamat yhteisöt ovat kuviteltuja, koska lyhyen viipymän vuoksi heillä ei ole mahdollista tavata ja toimia vuorovaikutuksessa kaikkien naapureiksi miellettyjen ihmisten kanssa.

Wittelin (2001) näkemyksen mukaan ihmisten välisen vuorovaikutuksen määrä on lisääntynyt ja laajentunut, vaikka yhteisöt perinteisessä mielessä olisivatkin kadonneet. Ihmissuhteet ovat muuttuneet hyödykemäisemmiksi, ja niistä on tullut nopea ja vaihtuva sosiaalisuuden muoto. Teknologian kehittyminen on mahdollistanut uudenlaisten kommunikaatiomuotojen käytön, jota Wittel kutsuu verkostososiaalisuudeksi. Siinä ihmiset kohtaavat toisensa pikaisesti, jonka jälkeen kumpikin osapuoli tahollaan päättää suhteen jatkumisesta. Ihmisillä ei ole yhteistä jaettua historiaa. Kohdatessa osapuolet jakavat toisilleen lyhytkestoista ja tietopainotteista informaatiota, eivät pitkäkestoisia narratiiveja. (Wittel, 2001.) Mielestäni matkailijoiden väliset suhteet muistuttavat jossakin määrin tällaista verkostososiaalisuutta, vaikka kommunikaatio ei tapahdukaan verkossa, vaan tavallisesti kasvokkain naapuruston alueella. Matkalla ihmisten voidaankin ajatella omaksuvan monia verkostososiaalisen vuorovaikutuksen muotoja. Tämä verkostososiaalisuus eroaa monin tavoin perinteisestä sosiaalisuudesta ja muistuttaakin enemmän Andersonin (1991) määrittämää kuviteltua yhteisöä kuin perinteistä yhteisöllisyyttä. Yhteisöllisyyden sijaan ihmiset muodostavat erilaisia sosiaalisia siteitä, jonka ihmisten lisääntynyt liikkuvuus on mahdollistanut (Wittel, 2001).

Granovetter (1973) on ottanut käyttöön heikon ja vahvan siteen käsitteen, kuvaamaan olemassa olevien suhteiden voimakkuutta. Vahvat siteet tarkoittavat siteitä, jossa ihmiset tuntevat hyvin toisensa ja ihmiset ovat jatkuvassa vuorovaikutuksessa keskenään. Heikot siteet kuvaavat vuorovaikutusta sellaisten ihmisten kanssa, joita ei tunneta läpikotaisin ja heidät tavataan silloin tällöin tai satunnaisesti. (Granovetter, 1973.) Ne ovat yksinkertaisia eikä niin intensiivisiä kuin vahvat siteet tarjoten osapuolille välineellisiä resursseja. Heikot siteet luovat edellytykset myös sidosten leviämiseen laajemmalle, sillä niiden ylläpito vaatii osapuolilta vähemmän kuin pitkäaikaisten suhteiden. Se mahdollistaa merkityksellisen vuorovaikutusten syntymisen luottamuksen avulla – toisaalta se tekee myös pettämisen mahdolliseksi. Nykyään yhä useammin sosiaalisia suhteita voidaankin kuvata heikkojen siteiden avulla. (Smith-Lovin, 2007; Wittel, 2001, s. 56.) Putnam (2000, s. 19–23) kuvaa tätä ilmiötä sitovien ja silottavien siteiden muodostaman sosiaalisen pääoman avulla, jonka muotoja ovat verkostot, normit ja luottamus. Se sitoo toimijat toisiinsa horisontaalisena

verkostona. Sitova sosiaalinen pääoma kuvaa perheenjäsenten ja ystävien välisiä vahvoja siteitä tiukasti yhteydessä olevissa verkostoissa, mikä edistää sosiaalista yhdenmukaisuutta. Silottava sosiaalinen pääoma kuvaa heikkojen yhteyksien siteitä. Se kuitenkin tasoittaa ryhmien ja yksilöiden välisiä suhteita ja voivatkin olla merkittäviä uusien yhteyksien ja tiedonkulun luomisessa. Sosiaalinen pääoma voi siis mahdollistaa ihmisiä tekemään yhteistyötä ja sosialisoida keskenään.

Naapureiden väliset sosiaaliset suhteet ovat edelleen merkittäviä ihmisten jokapäiväisessä elämässä, vaikka sosiaaliset muodot ovat viime vuosisadan aikana muuttuneet ja naapurisuhteiden merkityksen kuvataan vähenneen muiden sosiaalisten muotojen ja uudenlaisten yhteisöjen muotoutuessa. Näitä suhteita ei kuitenkaan voida enää kuvata vahvoina suhteina, jossa ihmiset tunsivat toisensa läpikotaisin ja pyrkisivät jatkuvaan kanssakäymiseen toistensa kanssa. Ne ovat heikkoja suhteita, jossa fyysinen läheisyys ja tapahtuvat kohtaamiset mahdollistavat suhteiden ylläpidon. (Henning & Lieberg, 1996.) Siitä huolimatta tällaiset heikot siteet voivat luoda ihmisille hyvän olon ja turvan tunteen. Vaikka toista ei tunneta kovin hyvin, ihmiset luottavat heidän läsnäolon tuovan turvaa ja parantavan näin ihmisten kokemaa turvallisuuden tunnetta. Granovetter (1973) puolustaa heikkojen siteiden merkitystä, koska vahvat siteet muodostavat niin sanottuja ”klikkejä”, jotka johtavat muiden ihmisten syrjintään ja ulosjättämiseen. Sosiaalisen siteet saattavat myös virittää ihmisiä toimimaan turvallisemmin, kun kanssakäymisessä annetut neuvot ehkäisevät ihmisten riskikäyttäytymistä (Hyypä, 2002, s. 61). Matkailijoiden sosiaalisessa tilassa muodostamat vuorovaikutussuhteet voivatkin tuoda osapuolilleen tunteen turvallisuudesta, mutta sosiaalisuus voi myös synnyttää turvattomuutta, kun pelätään vieraan Toisen mahdollisesti muodostamaa uhkaa. Tämä korostuu erityisesti matkailijoilla, jotka liikkuvat vieraassa ympäristössä, eivätkä he osaa tulkita ympäristön antamia merkkejä ja vihjeitä yhtä hyvin kuin paikalliset asukkaat.

4. MATKAILIJOIDEN UUSHEIMOJEN HETKELLINEN YHTEENKUULUVUUS

Tässä luvussa kuvaan Michel Maffesolin uusheimoutumisen käsitettä matkailijoiden sosiaalisissa suhteissa heidän asumansa majapaikan ympäröivillä alueilla. Lopuksi havainnollistan, minkälainen merkitys uusheimoutumisella on matkailijoiden turvallisuuskokemusten määrittymisessä. Maffesoli (s. 1944) on ranskalainen sosiologi, joka on tutkinut postmodernia massayhteiskuntaa ja sen yhteyttä yhteisölliseen toimintaan. Hänen käsityksensä mukaan modernismin aikakauteen kuuluva individualismi, rationaalisuus, päämäärätietoisuus ja sopimukselliset ryhmät ovat saturoitumassa ja kylläntymässä. Ne ovat korvautumassa monimutkaisilla organisaatioilla rakenteilla. Sen pohjalta syntyy postmodernismi, joka perustuu esteettiseen tyyliin määrittäen ajan henkeä ja tyyppillisiä piirteitä. Esteettinen tyyli käsittää kaikki elämänalueet ja tilanteet. Se viittaa jaettuun emotioihin, hedonismiin ja yhdessä koettavaan nautintoon, joka on luonteenomaista kaikille nykyajan parveiluille ja ryhmittymille, kuten matkailulle. Tästä postmodernismista nousee uudenlainen yhteisöllisyys. Se perustuu uudistuneisiin arvoihin, jotka pikkuhiljaa korvaavat modernilla aikakaudella vallinneet arvot. Ilmapiiri uudistuu ja sosiaalisuuden muodot muuttavat merkitystään. Tämä yhteisöllisyys perustuu imaginaarisuuteen eli kuvitteellisuuteen, joka ilmenee muun muassa symbolisina merkityksinä, arkaaisina arvoina, tarkoituksettomana kulutuksena ja mystiikkana. Se voi saada erilaisia, ajan sosiaalista elämää kuvaavia muotoja. (Maffesoli, 1995.)

Maffesolin yksi tunnetuimmista käsitteistä on uusheimoutumisen käsite, jolla hän kuvaa postmoderneja yhteisöjä. Postmodernit uusheimot tuntevat jäsentensä kanssa irrationaalista yhteenkuuluvuutta. Tämä saa heidät kollektiivisesti tuntemaan, että he kuuluvat samaan heimoon. Nykyisellä aikakaudella onkin nousemassa uusi yhteisön ideaali. (Maffesoli, 1995.) Uusheimoutumisen käsite voi vaikuttaa varsin dramaattiselta nykyisen yksilöllistymiskeskustelun rinnalla. Todellisuudessa ero ei kuitenkaan ole niin dramaattinen kuin voisi kuvitella, vaan Maffesolin kuvaamat yhteisöt, vaeltavat massaheimot, ovat usein luonteeltaan lyhytkestoisia suhteita, jotka perustuvat hetkelliseen yhteenkuuluvuuden tunteeseen. Se vastaakin monin tavoin useita nykypäivän sosiaalisen siteen ja sosiaalisten verkostojen käsitteitä, vaikka näkökulma ja käsitys tulevaisuuden kehityksestä ovat erilaisia.

4.1 Maffesolin postmodernit uusheimot

Sosiaalisuus on viime vuosikymmenien aikana muuttanut muotoaan ja massakulttuuri on tulossa tiensä päähän. Sopimuksellisten suhteiden tilalle ovat syntyneet vaeltavat massaheimot. Nämä erilaiset mikroryhmät ovat Maffesolin käsityksen mukainen vastareaktio massaistumiseen, joka syntyy yksilöiden lisääntyneestä kaipuusta takaisin yhteisöllisyyteen. (Shields, 1995, s. x.) Maffesoli (1995/1996) esittelee uusheimoutumisen käsitteen, joka kuvaa hänen ajatustaan uudenlaisesta yhteisöllisyydestä ja tyylistä, jotka vallitsevat nykyisellä postmodernilla aikakaudella. Uusheimojen jäsenillä on jokin yhteinen tekijä, jonka ympärille niiden toiminta tukeutuu. Ne perustuvat yhteisiin mielenkiinnonkohteisiin, kuten kulutukseen, harrastuksiin tai yhteiseen elämäntapaan. Toiminnalla ei ole selkeitä tavoitteita, vaan uusheimoihin kuulutaan niiden itsensä takia. Se on jotain, mikä saa ihmisen kokemaan tunteita, aistimuksia ja emootioita yhdessä muiden ihmisten kanssa. (Maffesoli, 1995; Maffesoli, 1996.) Yksilö kuuluu kokonaisuuteen ja voi tuntea ylittävänsä oman henkilökohtaisen elämänsä rajoitukset kollektiivin jäsenenä (Holmila, 2001, s. 92). Tämä perustuu ajatukseen, että yksilöllä on enemmän arvoa kuullessaan ryhmään kuin toimiessaan yksilönä (Maffesoli, 1995, s. 44). Uusheimot ovat siis yksilöiden jakamia kollektiiveja, joita määrittävät tunteen kulttuuri, elämän estetisoituminen, arkielämä ja sen nautinnot. Tapojen avulla ihmiset ilmaisevat yhdessä jaettuina tunteitaan, minkä pohjalta syntyy vallitseva sosiaalinen elinvoima. Tavat värjäävät ryhmien jokapäiväistä elämää ja luovat ryhmälle sosiaalisia käytäntöjä ja rituaaleja pitääkseen ryhmän elinvoimaisena. (Maffesoli, 1996, s. 20–21.)

Uusheimoutumisen käsite voi kuitenkin Shieldin (1996) mukaan olla harhaanjohtava, sillä Maffesolin postmodernin ajan heimoilla ei ole niihin liitettävää pysyvyyttä ja muuttumattomuutta (Shields, 1996, s. x). Sosiaaliset suhteet eivät välttämättä muodostukaan pitkäkestoisiksi, vaan epävakaaiksi ja avoimiksi, jossa yksilöiden sitoutuneisuus vaihtelee. Ihmiset sijoittavat uusheimoihin haluamansa osan itsestään ja identiteetistään. Ne ovatkin luonteeltaan hajanaisia kevyitä ja perustuvat vapaaehtoisuuteen. Yhdessäolo on tärkeää: läheisyys ja oleilu samalla alueella toimivat yhteisöllisyyden mahdollistajina. Ihmiset viihtyvät ja tekevät asioita yhdessä, mutteivät välttämättä sitoudu ryhmään kokoisvaltaisesti ja paljasta siinä koko identiteettiään. Tästä johtuen syntyy eräänlaista jakomielisyyttä, joka kuvaa ihmisten mahdollisuutta kuulua samanaikaisesti useisiin eri ryhmittymiin, joihin he sitoutuvat ja osallistuvat eri tavoin. Nämä voivat päällisin puolin vaikuttaa pinnallisilta suhteilta, mutteivät sitä välttämättä ole. (Maffesoli, 1995; Maffesoli, 1996.)

Uusheimoutumisen keskeisenä tarkoituksena ei nähdäkseni olekaan huomioida kuulumista johonkin tiettyyn ryhmään, vaan kuvata sitä sidettä tai linkkiä, joka yhdistää ihmiset toisiinsa sekä jäsenten uusheimossa sisäistävää roolia. Yksilöt omaksuvat ryhmissä erilaisia rooleja ja muuttavat muotoaan omien mieltymystensä ja makujensa mukaisesti. Ihmiset voivat toimia eri ryhmissä hyvinkin erilaisissa rooleissa, jotka voivat olla keskenään jopa ristiriitaisia. Matkailijoita yhdistävän siteen muodostumiseen voi vaikuttaa joko jokin konkreettinen tai symbolinen yhdistävä tekijä. Se ilmenee jaettuina tunteina ja emootioina, yhdessä elettyinä kokemuksina sekä erilaisina tapoina ja käytäntöinä, jotka vaikuttavat siteen syntymiseen ja yhteenkuuluvuuden tunteen muodostumiseen. Sidettä vahvistaa ennen kaikkea se, mikä koetaan emotionaaliseksi yhteiseksi. Sen pohjalta voi kehittyä yhteisiä mielipiteitä, näkemyksiä ja kollektiivisia uskomuksia. Näin se saa aikaan myös sen, että yksilöt ulkoistavat minuutensa, eli määrittävät itsensä sen perusteella, mitä muut hänestä ajattelevat. (Ks. Maffesoli, 1996, s. 9–28.)

Yhteisöt muuttuvat jatkuvasti sekä sisällöltään että muodoltaan. Yksilöt ovat vapaita vaihtamaan heimoja ja niiden menestys perustuukin niiden luonteeseen ja jäsenten mielenkiintoon. (Maffesoli, 1996, s. 6, 86.) Häilyvyyden takia uusheimot eivät kykene täysin kuvaamaan paikallisten ihmisten asuttamien naapurustojen sosiaalisia suhteita, sillä nämä naapuruussuhteet ajatellaan luonteeltaan suhteellisen pysyviksi ja stabiileiksi kokonaisuuksiksi. Vaikka sosiaaliset suhteet voivat pikkuhiljaa muuttua ja ihmissuhteet muuttaa merkitystään, ovat ihmiset yleensä jollakin tapaa sitoutuneita tilan rajaamaan naapurustoon. Maffesolin uusheimoutumisen käsite vastaa kuitenkin monin tavoin matkailijoiden muodostamien yhteisöjen ominaispiirteitä, joita olen jo aikaisemmin tuonut ilmi. Veijola (2005) kuvaa turistien yhteisöjä samankaltaisiksi hetkellisiksi ryhmittymiksi, joissa matkailijoita yhdistävät yhteinen ulkoinen olosuhde, mutta ne jäävät luonteeltaan niin kevyiksi, etteivät niiden jäsenet anna suurta osaa itsestään yhteisön toimintaan käytettäväksi. Mincan (2011) mukaan matkailijoiden yhteisö on eräänlainen unelma matkailijoiden yhteenliittymisestä, utopistinen tila, johon matkailijat voivat sulautua ja tulla osaksi laajempaa kollektiivista minuutta. Vaikka matkailijat ovat keskenään samassa tilassa toimivia ihmisiä vapaita arkielämän kahleista, he ovat toisilleen vieraita ja tuntemattomia, eikä heitä näytä yhdistävän mikään keskenään. Matkailijoiden muodostavia tilapäisiä vieraiden yhteisöjä kuitenkin yhdistää juuri tämä olemattomuus, jonka he jakavat keskenään samassa paikassa samalla tavalla. (Minca, 2011.)

Veijolan ja Mincan kuvaukset turistien yhteisöistä vahvistavat näkemystäni siitä, että matkailijoiden muodostamia naapuruussuhteita heidän loman aikana voidaan tarkastella Maffesolin määrittämän yhteisöllisyyskäsitteen avulla. Maffesolin käsitys naapurustosta (*neighborhood*) tukeekin hänen ajatteluaan uusheimoutumisesta. Maffesoli (1996, s. 9, 22, 123) kuvaa postmodernin ajattelutavan mukaisesti naapurustojen määrittävän kollektiivisessa mielikuvituksessa. Se yhdistää naapurustojen affektiivisen miellelyhtymän ja tilallisen ulottuvuuden toisiinsa. Naapurusto saakin erilaisia muotoja ihmisten mielissä. Sen tarkkojen rajojen vetäminen ei kuitenkaan Maffesolin mielestä ole tärkeää; tärkeämpää on huomata, etteivät naapurustot rajaudu ainoastaan toiminnallisten alueiden pohjalta, vaan niillä on myös symbolista merkitystä. Naapurusto on yksi kokonaisuus suuremmasta paikallisten kokonaisuuksien joukosta, jonka paikka kätkee sisälleen. Yhdessä ne muodostavat pienien paikallisten kokonaisuuksien ryhmittymän, jotka ovat jatkuvassa yhteydessä keskenään. Ne organisoivat itsensä määriteltävän alueen ja myyttien ympärille vastaten näin pitkälti sosiaalisen tilan käsitettä.

4.2 Matkailijoiden yhteenkuuluvuuden tunne uusheimojen mahdollistajana

Matkailijoiden käyttäytymistä matkan aikana voidaan kuvata Maffesolin heimokäyttäytymisen avulla. Matkailijoiden toiminnalla ei usein ole tarkkoja päämääriä ja tavoitteita, vaan ihmiset pyrkivät nauttimaan olostaan lomakohteessa ja mielenkiintonsa mukaan tutustumaan siihen ja sen palvelutarjontaan. Honkasen (1999) tekemässä tutkimuksessa Furingolaan matkanneista suomalaisturisteista selvisi, että matkailijat eivät aseta toiminnalleen merkittäviä päämääriä. Haastateltavat matkailijat kuvasivat tärkeimmäksi ajanviettokeinoiksi tarkoituksettoman kiertelyn, jossa keskitytään havainnoimaan kohdattua ympäristöä ja vastaantulevia ihmisiä. Lomalla vain oleskellaan ja tehdään asioita spontaanisti. Toiminnalla ei välttämättä ole varsinaista motiivia. (Honkanen, 1999, s. 101–102.) Usein matkoilla keskitytäänkin yhdessäoloon ja laatuajan viettämiseen perheen ja ystävien kanssa. Muiden matkailijoiden kanssa kohdataan majoituskohteessa, nähtävyyksissä ja muissa tilanteissa, joissa heidän välinen keskinäinen vuorovaikutus on mahdollista. Matkailijat voivat spontaanisti ajautua juttusille toistensa kanssa. Kommunikaatio ei aina kuitenkaan ole kielellistä, vaan se voi olla myös nonverbaalista ja ruumiillista. Matkailijoita yhdistää toisiinsa yhteinen kokemus, joka sillä hetkellä jaetaan muiden samassa tilassa olevien ihmisten kanssa. He tuntevat yhteenkuuluvuutta kokiessaan ympäristöä yhdessä ja samanaikaisesti, vaikka heillä ei olekaan yhteistä historiaa, kieltä ja kulttuuria.

Yhdessä kokeminen merkitsee alkuvoimaista yhteisöllisyyttä, joka tuottaa elämyksellistä yhteenkuuluvuuden tunnetta. Uusheimot ovatkin eräänlaisia elämisyhteisöjä, jossa yhteenkuuluvuuden tunne perustuu yhdessä kokemiseen ja sen tuomaan mielihyvän tunteeseen. (Sulkunen, 1995, s. 5–6.) Kaikki tunteet koetaan spontaanisti nykyhetkessä, eikä niitä voi säilöä tai varastoida. Tästä johtuen nykyhetki paisuu ja kuormittuu vieden orientoituneisuutta menneeltä ja tulevalta. Sosiaalinen elämä onkin siirtynyt tulevaisuusorientoituneesta näkemyksestä nykyhetkeen, jossa painottuvat hedonismi ja tuhlailu. Yksilöt pyrkivät omalla toiminnallaan tekemään nykyhetkestä niin nautinnollisen kuin mahdollista. (Maffesoli 1995, s. 78.)

Matkailijoita ei kuitenkaan saa ajatella matkakohteisiin virtaavana suurena massana. Heillä on monenlaisia motiiveja, jotka määrittävät heidän matkakohteiden ja asutettavien alueiden valintaa. Monet tutkijat ovat pyrkineet luokittelemaan näitä matkailijoita erilaisten ominaisuuksien perusteella erilaisiin ryhmiin (ks. esim. Cohen 1972). Matkailu perustuukin usein erilaisiin viiteryhmisiin, jotka eroavat toisistaan sekä matkustusmotiiveiltaan että matkan sisällöltään. Jokaisessa näissä matkailijaryhmässä on jokin yhteinen nimittäjä, joka yhdistää matkailijaryhmän jäsenet toisiinsa ja saa matkailijat matkustamaan juuri kyseiseen paikkaan. Samantyylliset ihmiset hakeutuvatkin usein vastaavanlaisille alueille ja päätyvät samankaltaiseen naapurustoon. Näiden jäsenten voidaan ajatella kuuluvan samaan uusheimoon, jotka toimivat alueella ja tilassa keskenään limittäin ollen vuorovaikutuksessa keskenään. Heidä yhdistää yhteinen ulkoinen olosuhde, joka saa heidät kokemaan yhteisyyttä. Samaa naapurustoon muodostuu lähes huomaamatta erilaisia ryhmittymiä, jonka jäsenet eivät välttämättä ole edes kunnolla tietoisia toisistaan. Heidät vain nähdään kaduilla, hotellin aamupalalla tai läheisessä supermarketissa. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että kaikki samassa naapurustossa asuvat ihmiset kuuluisivat samaan heimoon. Paikalla voi olla ihmisiä monenlaisten tarkoituserien takia ja heidän motiivinsa voivat olla täysin vastakkaisia. He kuuluvat eri heimoihin, jotka ovat sisällöltään ja muodoltaan heterogeenisiä ja voivat perustua jopa ristiriitaisiin tendensseihin (ks. Maffesoli, 1995, s. 36). Esimerkiksi massamatkailija ja antituristi liikkuvat yleensä eri alueella, mutta joskus heidän polkunsa voivat kuitenkin risteytyä. Heidä ei voi kuitenkaan ajatella kuuluvan lähtökohtaisesti samaan heimoon, koska antituristit mieltävät itsensä tavallisten matkailijoiden vastakohtaksi.

Uusheimossa yksilöt täydentävät toisiaan omalla käyttäytymisellään ja toiminnallaan. Vaikka niissä on Maffesolin ajattelun mukaisesti aina jokin ryhmän jäseniä puoleensa vetävä ja

yhdistävä tekijä, eivät jäsenet kuitenkaan ole kauttaaltaan samanlaisia. Yksilöt täydentävät toisiaan, jolloin yksilöiden oma epätäydellisyys tekee sosiaaliset suhteet muiden ryhmän jäsenten kanssa tarpeellisiksi. (Sulkunen, 1996, s. 80.) Kaikkien samalla majoitusalueella asuvien matkailijoiden motiivit, tarkoitusperät ja ominaisuudet eivät näin ollen tulisi olla samanlaisia ja yhteneviä, vaikka alueella asuisikin samantyyliä ihmisiä. Naapurisuhteiden tulisi täydentää toisiaan, jolloin ne voivat antaa matkailijoille jotain, mitä he eivät yksilöinä pysty saamaan. Näin ihmisten erilaisuus täydentää ryhmää ja tekee siitä entistä elinvoimaisemman kokonaisuuden.

Matkailun arkipäiväistyminen ja tuleminen suuremman väkijoukon ulottuville on monipuolistanut alueella olevien matkailijoiden kulttuurista ja etnistä alkuperää ja matkailijat ovat taustoiltaan yhä monimuotoisempaa. Yksilöt ovat yhteisen matkailukokemuksen lisäksi sidoksissa yhteisöön kulttuuriin avulla (Maffesoli, 1996, s. 81). Kansalaisuudella ja kulttuurilla voikin olla suuri merkitys sosiaalisten suhteiden muotoutumisessa, sillä eri kulttuurista tulevat yksilöt lähestyvät toisiaan ja toimivat vuorovaikutuksessa eri tavoin. Se voi vahvistaa tai heikentää heidän välillään vallitsevaa sidettä alueella. Kulttuuri- ja kansalaisuustausta voi toimia yhtenä oman heimon tuntomerkkinä ja mahdollistaa ihmisten väliset ryhmittymät oman arkisen elinympäristön ulkopuolella. Suomalaiset vaikuttavatkin usein päätyvän ulkomailla muiden suomalaisten seuraan, yhdistäähän heitä yhteisen matkakokemuksen lisäksi lähtömaa, ja kommunikointi heidän kanssaan on helpompaa yhteisen kielen takia. He asustavat myös usein samoissa paikoissa matkanjärjestäjien hotellijärjestelyjen takia. Yagin (2003) väitöskirjan mukaan kansalaisuus ei kuitenkaan vaikuta matkailijoiden sosiaalisten suhteiden laatuun, eivätkä eri kulttuurit ja kansalaisuudet estä sosiaalisten suhteiden syntymistä. Matkailijoita voidaankin tämän perusteella sekoittaa enemmän niin, etteivät kaikki saman kansalaisuuden edustajat ole samassa naapurustossa. Tämä mahdollistaa myös kulttuurien välisten sosiaalisten suhteiden muodostumisen.

Monet matkailijoiden matkan aikana kokemista sosiaalisista suhteista, yhdessä koetuista hetkistä ja tilanteista tapahtuvat matkailijoiden asuinpaikan lähellä, matkailijoiden tilapäisissä naapuriheimoissa, josta käsin matkailijat päivisin lähtevät liikkeelle (ks. Shoval ym. 2008). Matkailijoiden kohtaamisen mahdollisuus onkin suurempi naapuruston rajaamalla alueella, jossa matkailijat eniten liikkuvat. Heimoutumista edesauttavat satunnaiset tapaamiset, joita ihmisillä on lomansa aikana majoituspaikassaan, sen lähikaduilla ja muissa kohtaamispaikoissa. Yhteisen ulkoisen olosuhteen tuomaa tietynlaista yhteenkuuluvuuden tunnetta koetaan usein juuri muiden matkailijoiden kanssa, jotka ovat samassa kohteessa

lomamatkalla ja siten samankaltaisessa tilanteessa vieraan kulttuurin ympäröimänä. Matkailijat tunnistavat toisensa paikallisen kulttuurin keskeltä erilaisten ominaisuuksien perusteella. Vaikka mielikuvat matkailijoista lippalakit päässä ja vyölaukku vyötäröllä ovat jossain määrin stereotyyppisiä, ovat ainakin kamera ja kartta matkailijoiden usein mukanaan kantamia varusteita. Monissa maissa he myös erottuvat paikallisesta väestöstä ulkonäöllään, pukeutumisellaan tai puhumallaan kielellä. He viihtyvät majoituspaikkojen ja erilaisten aktiviteettien ympäröivillä alueilla, jotka on suunniteltu matkailutarkoituksiin. He käyttävät matkailijoille suunnattuja palveluita ja vierailevat erilaisissa nähtävyyksissä. Nämä yhteneväiset piirteet symbolisoivat yhteistä ulkoista olosuhdetta – matkalla oloa. Samassa tilassa tapahtuvan yhdessäolon kautta muotoutuu uusheimoja, jotka ilmentävät matkailijoita sillä hetkellä yhdistävää sosiaalista sidettä. Uusheimot ilmaisevat tapaa tuntea jossain määrin samalla tavalla, ja ne voivat helpottaa matkailijoita tunnistamaan toisensa matkailutilassa. Uusheimoutumisen takia matkailijat ja muut samassa tilassa oleilevat ihmiset voivat mukautua toistensa toimintaan ja ajautuvat joko toisiaan kohden tai toisiaan vastaan veto- tai hylkimisvoiman vaikutuksesta. (Ks. Maffesoli, 1996, s. 77; Maffesoli, 1995, s. 45, 64–66.)

Joskus näissä kohtaamisissa osapuolet päätyvät keskenään juttusille, jolloin sosiaalinen suhde syvenee. He voivat keskustella keskenään, jakaa ideoita ja kertomuksia. He voivat myös osallistua yhdessä erilaisiin aktiviteetteihin. Nämä matkailijoiden muodostamat naapurisuhteet muistuttavat luonteeltaan Simmelin (1999) seurallisuutta (*Geselligkeit*). Se on eräänlainen kulttuurinen muoto, jolla ei ole asiallista tarkoitusta, sisältöä tai tulosta, mikä suojelee sitä muunlaisessa vuorovaikutuksessa syntyvältä kitkalta. Tässä seurallisessa yhdessäolossa yksilö ei pyri tuomaan omia henkilökohtaisia ominaisuuksiaan ja rasitteitaan esille, mikä mahdollistaa tasa-arvoisen kanssakäymisen, vaikka seurustelu onkin eräänlaista keinokehoista näyttämön kaltaisessa tilassa tapahtuvaa esitystä. Se ei kuitenkaan ole epäaitoa sosiaalisuutta, vaan konfliktien välttämiseksi osapuolten on omaksuttava erilaisia normeja. (Ks. Simmel, 1999, s.112–132.) Loman aikana sosiaaliset suhteet pystyvät syvenemään ja muodostumaan merkityksellisemmiksi. Matkailijat ovat liminaalutilassa, joka mahdollistaa irrottautumisen sosiaalisen aseman ja kulttuurisen taakan muodostamasta painosta ja solmimaan myös sellaisia sosiaalisia suhteita, joita he eivät arkiympäristössään solmisi (ks. Turner, 2007). Matkailijoiden naapurisuhteet ovat kuitenkin lyhytkestoisia rajoittuen heidän tilapäiseen oleskeluunsa naapuruston alueella lomansa aikana. Kun loma loppuu, he jättävät alueen ja siellä olevat ihmiset, eikä yhteisö tule enää koskaan olemaan samassa muodossa, kun se on sinä hetkellä ollut. Matkailijoiden lähdettyä naapurusto jatkaa omaa kehitystään ja

muokkautumistaan, ja paikalta poistuneisiin matkailijoihin vaikuttavat uusiin paikkoihin muodostetut suhteet.

Matkailijoiden omatoimisuus on viime vuosina lisääntynyt, mikä on kasvattanut omatoimimatkailun määrää. Ihmiset eivät enää koe tarvitsevansa yhdessä matkustamisen tuomaa turvaa, vaan matkalle lähdetään yksin. Erityisesti reppumatkailijat matkustavat yhä enemmän ilman matkaseuraa nähdäkseen maailmaa omilla ehdoillaan. Yksin matkustamisesta huolimatta he eivät kuitenkaan ole eristyksissä ympäristöstään, vaan he ovat sidoksissa muihin ihmisiin matkailukokemusten, kulttuurin, kommunikaation tai ulkomuodon avulla (ks. Maffesoli, 1996, s. 81). Matkan aikana he muodostavatkin väliaikaisia sosiaalisia suhteita muiden lähialueella olevien matkailijoiden kanssa. Liikkuessaan ympäristössä ja suorittaessaan aktiviteetteja matkailijat jakavat tilanteen ja siitä syntyvän kokemuksen muiden samassa tilassa olevien ihmisten kanssa. Tilanteen jälkeen he eivät välttämättä enää koskaan tapaa, mutta kyseisessä hetkessä he jakoivat kollektiivisen yhteenkuuluvuuden tunteen, joka oli heille merkityksellinen juuri silloin, kun se tapahtui.

Matkailijoiden ei aina kuitenkaan tarvitse muodostaa pelkästään lyhytkestoisia ja sattumanvaraisia yhteisöjä, sillä matka voi kestää useiden kuukausien ajan. Matkailijat voivat ryhmittyä järjestelmällisesti erilaisiksi klaaneiksi ja ryhmittymiksi joihinkin kohteisiin tai liikkua ryhmänä paikasta toiseen muodostaen erilaisia elämäntapayhteisöjä. Reppumatkailijat voivat muodostaa vaeltavia uusheimoja, jossa heitä yhdistää yhteinen mobiili elämäntapa (ks. Cohen, 2011). Vastaavanlaisia pidempiaikaisempia ryhmittymiä muodostavat myös muun muassa vapaaehtoistyöntekijät, jotka kokoontuvat tiettyyn paikkaan jotakin yleishyvää tarkoitusta varten. Yleisesti ottaen voidaan ajatella, että heitä yhdistää muiden samassa paikassa olevien vapaaehtoistyöntekijöiden kanssa hyvän tekeminen, altruismi, vaikka se ei välttämättä olekaan päällimmäinen motivaatio päätyä vapaaehtoistyöhön. (Sin, 2009.) Se tarjoaa yksilöille merkityksiä ja elämyksiä mahdollistaen kollektiivisen kokemuksen tunteen. He liittävät itsensä toisiin vapaaehtoistyöntekijöihin ja muihin lähellä toimiviin ihmisiin, jotka asuvat lähellä toisiaan ja mahdollistavat näin toistuvan vuorovaikutuksen.

Veijola (2005) käyttää analyysissään Reetta Rädyn Helsingin Sanomien kuukausiliitteeseen tekemää artikkelia, joka kertoo suomalaisista hiihtopummeista Sveitsin Alpeilla. He liikkuvat ryhmissä tavoitellen elämyksiä laskien koskemattomalla puuterilumella, ja he ovat jatkuvassa läheisessä vuorovaikutuksessa toistensa kanssa toimien toistensa väliaikaisina naapureina viettäen päivät rinteillä puuterilunta metsästäen ja nukkuen yöt viereisissä huoneissa.

Yhteisyys perustuu samanlaisiin arvoihin, koettuun vapauden tunteeseen ja mielenkiinnonkohteisiin, mikä synnyttää solidaarisuutta. Hiihtopummien voidaankin ajatella toimivan eräänlaisena vastavoimana kiristyvälle työelämälle ja materialistisille arvoille. He kerääntyvät sesongin ajaksi omien ryhmittymien muodostamiin vapauden valtakuntiin, joissa kukin voi testata itseään ja kykyjään tai vaihtoestoisesti poistua milloin vain, jos kaipaa maisemanvaihdosta. (Veijola, 2005, s. 93, 106–108.) Vaikka hiihtopummit ja vapaaehtoistyöntekijät luovat pidempiaikaisempia suhteita paikkaan, antaa se vain heikon varmuuden jatkuvuudesta. Matkailijat eivät ole sitoutuneita paikkaan ja heitä ympäröiviin ihmisiin, vaan voivat aina poistua, jos tilanne ei enää miellytä.

Edellä olen tarkastellut matkailijoiden välisiä keskinäisiä naapurisuhteita. On kuitenkin huomattava, että myös paikalliset asukkaat voivat olla matkailijoiden kanssa merkityksellisessä vuorovaikutuksessa. He voivat olla tekemässä samankaltaista toimintaa, mikä edesauttaa Maffesolin (1996) kuvaaman emotionaalisen yhteisyyden syntymistä, jossa he toimivat ja liikkuvat yhdessä samanaikaisesti elämyksissä ja erilaisissa kokemuksissa. Tällöin yhteisyys rajoittuu toimimiseen samassa tilassa jonakin tiettyä hetkenä, mikä mahdollistaa sosiaalisen ja fyysisen ympäristön kokemisen yhdessä samanaikaisesti. He voivat myös olla henkilökohtaisessa kontaktissa keskenään keskustellen ja ideoiden, jolloin vuorovaikutuksesta voi muodostua sosiaalinen suhde (ks. de Kadt, 1979). Tällöin emotionaalinen side ja yhteenkuuluvuuden tunne syvenee, eikä se enää välttämättä rajoitu pelkästään olemiseen samassa tilassa, vaan kollektiivinen tunne voi säilyä vielä kohtaamisen jälkeenkin.

Edellä kuvatut tapaukset ilmentävät de Kadtin (1979) määrittämiä suhteita, jotka tapahtuvat henkilökohtaisessa kontaktissa tai samankaltaisessa tilanteessa. Nämä ovat kuitenkin kohtamistavoista harvinaisempia. Yleisimmin matkailijoiden ja paikallisten välisiä sosiaalisia suhteita määrittävät erilaiset vaihdantasuhteet. (de Kadt, 1979, s. 50.) Näissä tilanteissa kollektiivisten emootioiden ja jaetun intohimon sijaan heidän suhteitaan voidaan luonnehtia ennemminkin vierailijan sekä isännän ja emännän (*host-guest*), eli matkailijan ja paikallisen asukkaan väliseksi suhteeksi, jossa korostuvat heidän erilaiset roolinsa ja paikallisten asenteet matkailua kohtaan (ks. esim. Smith, 1989). Paikalliset asukkaat ovat usein riippuvaisia matkailun tuomista tuloista. Toisaalta matkailu muodostaa alueelle erilaisia uhkia ja muuttaa kohdetta ja sen piirteitä. Erityisesti kiire, ruuhkaisuus ja paikkojen muuttuminen voivat synnyttää matkailijoita kohtaan tunnettuja negatiivisia asenteita. Ryan (2003) kuvaa paikallisten suhtautumisen matkailuun muuttuvan matkakohteen elinkaarimallin

mukaisesti. Aluksi toimialaa kohtaan ollaan innostuneita. Matkailun kasvaessa välinpitämättömyys kuitenkin lisääntyy ja kontaktit muuttuvat entistä muodollisemmiksi ja liiketoimintakeskeisimmiksi. Matkailun kannattavuuden heikentyessä ärsyyntyminen kasvaa ja matkailua kohtaan muutetaan entistä kriittisemmiksi. Aluksi se näkyy hiljaisina vastalauseina, mutta myöhemmin se voi muuttua avoimeksi vastustukseksi. (Ryan, 2003, s. 286.)

Paikallisten ja matkailijoiden väliset suhteet eivät tällöin ole irrationaalisia, päämäärättömiä, tunteiden värittämiä suhteita, vaan niitä määrittävät modernille aikakaudelle tyypillinen mekaaninen rationaalisuus, jolloin toiminnalle on määritelty tehtävä ja tavoitteet. Mekaaninen sosiaalisuus ei olekaan kadonnut postmodernissa maailmassa, vaikka sen merkitys on muuttunut (Maffesoli, 1995, s. 27). Tällaisissa kohtaamisissa korostuvat matkailijoiden ja paikallisten erilaiset tilanteet. Matkailijoiden tuntemat attraktiot ja viehätysvoima, joita matkailijat lomallaan kokevat, ovat paikalliselle jokapäiväisen elämän arkisia asioita, joista moni on pyrkinyt luomaan kannattavaa liiketoimintaa. Paikalliset asukkaat ovat töissä arjen keskellä, kun taas matkailijat pyrkivät irrottautumaan arjesta ja palautumaan sen tuomasta stressistä. Tämän ajattelutavan perusteella paikalliset eivät yleensä siis kuulu ainakaan samaan uusheimoon matkailijoiden kanssa, vaikka poikkeuksia onkin varmasti olemassa. Paikalliset asukkaat muodostavat muiden paikallisten kanssa omat yhteisönsä, eivätkä kykene samaistumaan matkailijoiden kokemuksiin tunteisiin ja mukautumaan matkailijoiden muodostamiin ryhmittymiin samalla tavalla kuin toiset matkailijat.

4.3 Uusheimojen luomat turva ja turvattomuus

Edellä olen pyrkinyt kuvaamaan Maffesolin uusheimoutumisen kaltaista yhdessäoloa ja yhdessä viihtymiseen perustuvia sosiaalisia suhteita matkailijoiden lomansa aikana asumissa naapurustoissa. Ne voivat olla lyhytaikaisia kohtaamisia ilman verbaalista kommunikointia, mutta ne voivat olla myös yhteisen mielenkiinnonkohteen ympärille muodostuvia pidempiaikaisia ryhmittymiä, jotka pysyvät koossa jopa useita kuukausia kerrallaan. Matkailijoiden muodostamaa sosiaalista sidettä, joka syntyy yhteisten kokoontumisten, parveilujen ja tapojen pohjalta voi aluksi vaikuttaa turhalta ja tyhjänpäiväiseltä. (Ks. Maffesoli, 1995, s. 164). Sitä se ei kuitenkaan mielestäni ole, vaan se yhdistää matkailijat muuhun heitä ympäröivään maailmaan. Näiden erilaisten ryhmittymien ja yhteenkuuluvuuden

tunteen ja yhteisten emootioiden muodostumisella on merkittävä vaikutus matkailijoiden turvallisuuskäsityksille ja -kokemuksille.

Muiden ihmisten läsnäolo, kollektiivisuus ja niiden pohjalta muodostuvat uusheimot vaikuttaakin matkailijoiden kokemaan turvallisuuden tunteeseen. Muiden ihmisten suhtautuminen mahdollisiin uhkiin ja vaaratilanteisiin vaikuttaa myös matkailijoiden omiin käsityksiin. Turvallisuuskokemukset rakentuvat jaetuissa kokemuksissa. Turvattomuuden tunteen ja pelon voi monesti aistia muissa ihmisissä ja heidän käyttäytymisessään. Ryhmissä kehkeytyykin usein yhdessä jaettuja mielipiteitä ja kollektiivisia uskomuksia (Maffesoli, 1996, s. 25). Turvattomuuden tunne voi ilmetä affektiivisena tartuntana, jolloin koettu tunne leviää ihmisissä viruksen tavoin muihin kontaktissa ja vuorovaikutuksessa (ks. Maffesoli, 1995, s. 97). Näistä leviävistä mielialoista ihminen omaksuu piirteitä itseensä ja käsityksiinsä. Matkailijoiden turvallisuuden tunteet ryhmässä ovatkin taipuvaisia olemaan samankaltaisia, koska niihin vaikuttavat yhtäläiset tilanteeseen liittyvät muuttujat ympäristössä ja siinä, kuinka he näkevät toinen toisensa, heidän uskomuksensa, kokemuksensa ja aikeensa. (Ks. Edmundson, 1999.) Kaikkien mielipiteet ja näkemykset eivät kuitenkaan vaikuta samalla tavalla. Mead (1934) nimittää niitä ihmisiä merkittäviksi toisiksi, joiden arvioinnilla ja mielipiteellä on eniten vaikutusta yksilön käsitysten muodostumiseen. Matkailijalle merkittäviä toisia voivat olla monenlaiset ihmiset, jotka voivat koostua mukana olevasta matkaseurasta, perheenjäsenistä ja ystävistä. Kotoa tulevat viestit ja vakuuttelut voivat myös luoda kuvaa lomapaikan ja naapuruston turvallisuudesta. Lisäksi paikallisten ihmisten mielipiteet ja käsitykset voivat olla ratkaisevan tärkeitä, sillä he tuntevat ympäristön ja seuraavat matkailijoita aktiivisemmin paikallista mediaa. Näin syntyy vallitseva ilmapiiri, joka luo pohjan yleiselle mielialalle.

Sosiaaliset siteet, yhteenkuuluvuuden tunne ja kollektiiviset emootiot voivat luoda tunteen turvallisuudesta. Se suojelee yksilöä ulkomaailmassa olevilta vaaroilta ja antaa tukea vieraassa ympäristössä, missä jokainen vaikuttaa itse olevan vastuussa omasta elämästään ja turvallisuudestaan. Yhteisöllisillä siteillä ja uusheimoissa muodostuvalla yhteenkuuluvuuden tunteella onkin matkan aikana suuri merkitys yksilöiden turvallisuuskäsityksiin. Matkailijat tuntevat olevansa samassa tilanteessa muiden matkailijoiden kanssa – kotiympäristön ulkopuolella vieraan kulttuurin keskellä. He kohtaavat uudet tilanteet yhdessä ja pystyvät tarvittaessa tukemaan toisiaan ja välittämään tunteita toisilleen. Muiden ihmisten käyttäytyminen antaa tukea ja luottamusta ja tuottaa näin ympärilleen tunnetta turvallisuudesta (May, Gilson & Harter, 2004, s. 16).

Turvallisuus ja turvallisuuteen pyrkiminen ei ole yleensä rationaalista. Uusheimoissa syntyvä yhdessäolo synnyttää tunteen siitä, että tarpeen vaatiessa yksilön on mahdollista saada apua muilta. Näin syntyy epävirallinen sosiaalinen kontrolli, jonka uskotaan edesauttavan paikan turvallisuutta. Jakobs (1993) määrittää sosiaalisen kontrollin olevan olennainen tekijä turvallisuuden muodostumisessa. Muiden ihmisten liike ja vuorovaikutus samassa tilassa synnyttävät mielikuvan vaivihkaa tapahtuvasta valvonnasta ja kontrollista, joka ehkäisee rikoksia. Tällainen sosiaalisen kontrollin muodostuminen on mahdollista lähinnä tiiviisti asutuissa kaupungeissa, joissa ihmisiä on tarpeeksi luontevasti ja vastavuoroisesti katsomaan toistensa perään. (Jakobs, 1993, s. 44–47.) Sosiaalista kontrollia pystyvätkin naapurustossa suorittamaan sekä muut matkailijat että paikalliset asukkaat.

Paikalliset pystyvät vaikuttamaan monella tapaa matkailijoiden kokemaan turvallisuuteen. He pystyvät omalla paikallistuntemuksellaan ja kokemuksellaan välittämään tietoa matkailijoille. Heidän avullaan matkailijat pystyvät tulkitsemaan vaaran merkkejä vieraassa kulttuurissa. Matkailijat ovatkin vieraassa ympäristössä normaalia enemmän riippuvaisia muista ihmisistä. He saattavat aistia paikallisten levottomuuden naapurustossa ja huomaavat näin mahdollisen uhkan olemassaolon. Kyse ei kuitenkaan välttämättä ole uusheimoutumisesta ja sen edesauttamasta subjektiivisesta turvallisuudesta suhteen rationaalisen luonteen vuoksi. Paikallisen alueen elinkeinon ja paikallisten heimojen omaan etuun kuuluu kuitenkin matkailun turvallisuuden edistäminen, sillä se vaikuttaa naapuruston koettuun imagoon ja matkailun tulevaisuuteen alueella. Alueen turvallisuus paranee, kun turvallisuusuuhkia ja pelkoa pystytään kokonaisvaltaisesti estämään. Matkailuyrityksissä pyritään parantamaan turvallisuutta panostamalla mahdollisten uhkien ennakointiin ja ennaltaehkäisyyn muun muassa koulutuksen ja toimenpidesuunnitelmien avulla.

Vaikka uusheimot pääsääntöisesti tuovat yksilöille turvallisuudentunnetta heitä ympäröivässä maailmassa, se ei kuitenkaan aina ole näin yksiselitteistä. Uusheimot voivat luoda myös turvattomuutta. Niitä uhkaavat erilaiset sosiaalisten rasitteiden tiivistymät, joihin sen jäsenillä ei ole otetta. Tulevaisuuteen ei voida luottaa ja se vaikuttaa epävarmalta. Ihmiset pelkäävätkin entistä enemmän erilaisia turvallisuusuuhkia, joita he saattavat joutua kohtaamaan. Rauhallisimmaltakin tuntuva naapurusto voi kätkeä sisälleen monenlaisia uhkia, joihin yksilö pelkää törmäävänsä. Muiden läsnäolosta ja toiminnasta voidaan hakea turvaa, mutta matkailijan sosiaalisten suhteiden lyhytaikaisuus ei kykene tuomaan luottamusta yhteisyyden

jatkuvuudesta samalla tavalla kuin pitkäaikaiset ja syvälle juurtuneet suhteet (Veijola, 2005, s. 102).

Uusheimojen sisäisen vuorovaikutuksen lisäksi heimot ovat myös keskenään vuorovaikutuksessa, joka ilmenee heimojen verkostojen verkostona. Nämä verkostot muodostavat monimutkaisen kokonaisuuden, jossa ajoituksella, sattumalla ja tarkasteltavalla hetkellä on olennainen merkitys. (Maffesoli, 1996, s. 147.) Näissä verkostoissa tieto leviää uusheimosta toiseen, sillä yksilö voi kuulua moniin eri heimoihin. Se luo aikakaudelle ominaista epävarmuutta. Joskus uusheimosta muodostuvat ryhmittymät voivat ajautua keskenään konflikteihin. Ne voivat olla luonteeltaan vastakkaisia ja keskenään kilpailevia pyrkien rajaamaan todellisia ja symbolisia rajoja sekä määrittämään itseään. Konflikteja ei ratkaista aina rationaalisesti neuvottelemalla, vaan sen tilalla on postmodernille tyypillinen irrationaalinen ajattelu. Tällöin konfliktit selvitetään mukautumalla tilanteisiin suvaitsevasti, välinpitämättömästi tai väkivaltaisesti. Tämä voi johtaa erilaisiin yhteentörmäyksiin, jossa ihmiset pyrkivät saavuttamaan ratkaisun emootioidensa pohjalta – myös aggressiivisesti. (Maffesoli, 1995, s. 173–174.) Matkailijat eivät yleensä itse toimi ryhmittymien välisten kontaktien osapuolina, koska matkailijoiden uusheimosta ei ehdi muotoutua tarpeeksi yhtenäisiä kokonaisuuksia. Sen sijaan matkailijat voivat joutua todistamaan paikallisten heimojen yhteydenottoa, joilla voi olla vaikutusta myös heidän elämäänsä ja heidän kokemaansa turvallisuuteen. Esimerkiksi Lähi-idän arabikevään puhjetessa keväällä 2011 arabimaiden asukkaiden noustessa mellakoihin ja kansannousuihin matkailijat jäivät aluksi mellakoiden keskelle todistamaan tapahtumia ennen kuin matkanjärjestäjät onnistuivat järjestämään heille paluulennon alueelta.

Äärimmäisimmässä muodossaan nämä yhteydenotot voivat ilmetä sotina tai terroristi-iskuina, jolloin ne vaikuttavat koko matkailuelinkeinoon eikä vain johonkin yksittäiseen alueeseen. Yksittäisten naapurustojen turvallisuuteen voi puolestaan vaikuttaa erilaisten rikollisalakulttuurien, kuten erilaisten jengien, yhteentörmäykset ja väkivaltaiset yhteenotot. Myös kapinat ja mellakat voivat olla osoituksena jonkin heimon aggressiivisesta pyrkimyksestä haluamaansa ratkaisuun. Se voi Koskelan (2009) mukaan johtaa matkailijoiden kokeman turvallisuuden tunteen heikkenemiseen ja pelkoon. Ihmiset eivät enää uskalla liikkua alueella ja naapurusto autioituu. Matkailijat voivat pelätä myös muita ihmisiä tai ryhmittymiä niiden oletetun toiminnan tai ulkonäön perusteella. Pukeutumiseen voikin liittyä erilaisia merkityksiä, jotka voivat olla tietoisesti tuotettuja tai tiedostamattomia. Ihmiset kokevat jonkinlaisen pukeutumisen merkitsevät jotakin uhkaavaa, ja se koetaan pelottavaksi.

Tämä ei kuitenkaan usein tarkoita todellista uhkaa, vaan pukeutuminen tulkitaan väärin.
(Koskela, 2009.)

Tulevaisuusorientoituneisuus ja ideaalit eivät siis enää ole riittäviä määrittämään nykypäivän uusheimoja. Nykypäivien uusheimojen välistä sidettä kuvaa yhteenkuuluvuuden tunne, jonka koetaan suojelevan ulkoisilta uhkilta ja vaaroilta. Se tuo osapuolille pääsääntöisesti turvaa, vaikka joskus uusheimojen väliset suhteet voivat johtaa konflikteihin. Näistä konflikteista voivat joutua osallisiksi myös uusheimojen ulkopuoliset ihmiset. Kun uusheimot pyrkivät korostamaan ja viljelemään omaa läheisyyttään, vaikuttaa se helposti siihen, miten ryhmän ulkopuolisiin jäseniin suhtaudutaan. Ryhmittymät muuttuvat suljetuksi, ja ne saattavat pyrkiä rajoittamaan yksilöiden mahdollisuutta kuulua ryhmään, jolloin niistä tulee eksklusiivisia. Ihmisten välisiä suhteita määrittää epäluulo, ja oman ryhmän jäseniä pyritään suojelemaan ulkoisilta uhkilta ja vierailta vaikutteilta.

5. ULKOPUOLISUUDEN LUOMA IRRALLISUUS MATKAILIJOIDEN VALINTANA

Sosiaalinen tila on yksi ihmisten välisistä kohtaamispaikoista. Matkailijoita ympäröivän naapuruston muodostama sosiaalinen tila rajoittuu majoitusalueen ympärille rakentuvalle alueelle, jossa yhteinen tila mahdollistaa ja luo puitteet merkitykselliselle vuorovaikutukselle. Kaikkia samassa sosiaalisessa tilassa olevia ihmisiä ei kuitenkaan tunneta, vaan julkisissa tiloissa kohdataan päivittäin vieraita Toisia, jotka nähdään ulkopuolisena ja jotka muuttavat paikan luonnetta. Matkailijoille on tyypillistä tuntee itsensä vieraaksi ja ulkopuoliseksi naapurustossa, jossa he eivät tunne muita ihmisiä. Matkailijoilla ei ole alueeseen liitettyä pitkää historiaa ja kokemusta paikasta ja sen luonteesta kuten paikallisilla asukkailla. Ulkopuolisuus ja sisäpuolisuus muodostavat keskenään dualistisen parin, joka kuvaa sekä matkailijoiden itse määrittämää suhdetta paikkaan ja siellä oleviin ihmisiin että muiden mentaalisesti luomaa jakoa ja suhtautumista matkailijoihin. Sisä- ja ulkopuolisuus eivät aina kuitenkaan ole täysin vastakkaisia ilmiöitä, vaan ne voidaan ajatella suhteellisesti määrittävänä jatkumona, minkä etäisyys vaihtelee ajan kuluessa.

Absoluuttisesti ajatellen naapurustossa ulkopuolisia ovat kaikki, jotka eivät ole siellä fyysisesti läsnä, vaan katselevat sitä ulkopuolelta taustalla olevana maisemana. Sisäpuolisia ovat alueella sillä hetkellä asuvat ja oleilevat ihmiset, jotka siis voivat olla paikallisia asukkaita tai matkailijoita. Pelkkä spatiaalinen sijainti ei kuitenkaan riitä selittämään matkailijoiden mahdollisesti kokemaa ulkopuolisuutta, vaan Relphin (1984) mukaan ulkopuolisuuteen vaikuttavat fyysisen ympäristön lisäksi myös sosiaalisessa tilassa suoritettavat aktiviteetit ja toiminta sekä siihen liitetyt merkitykset. Muiden ihmisten negatiivinen suhtautuminen voi myös luoda matkailijoille tunteen ulkopuolisuudesta. Matkailijoiden toiminta ja paikkaan liitetyt merkitykset ovat sidottuja paikkoihin liittyviin objekteihin sekä heidän kokemuksiinsa ja tarkoitusperiinsä tässä sosiaalisesta tilasta hahmotuvassa paikassa. Merkitys koostuukin monimutkaisten kokonaisuuksien joukosta, jotka voivat muuttua objektista toiseen ja tilanteen muuttuessa. (Ks. Relph, 1984, s. 47.) Merkitykset eivät olekaan vakaita ja pysyviä, vaan alati muuttuvia ja dynaamisia. Yksilön tulkinta olemassa olevista sosiaalisista suhteista vaikuttaa paikoille annettuihin merkityksiin ja aktiviteetteihin, joten sosiaaliset suhteet ovat tärkeitä sisä- tai ulkopuolisuuden kokemuksen muodostumisessa. Tällä kaikella on merkittävä vaikutus matkailijoiden turvallisuuskäsitysten rakentumiseen, sillä tunne ulkopuolisuudesta synnyttää huolen oman perusturvallisuuden jäsentymisestä naapuruston alueella. Tässä luvussa keskityn tarkastelemaan juuri tätä ilmiötä erityisesti

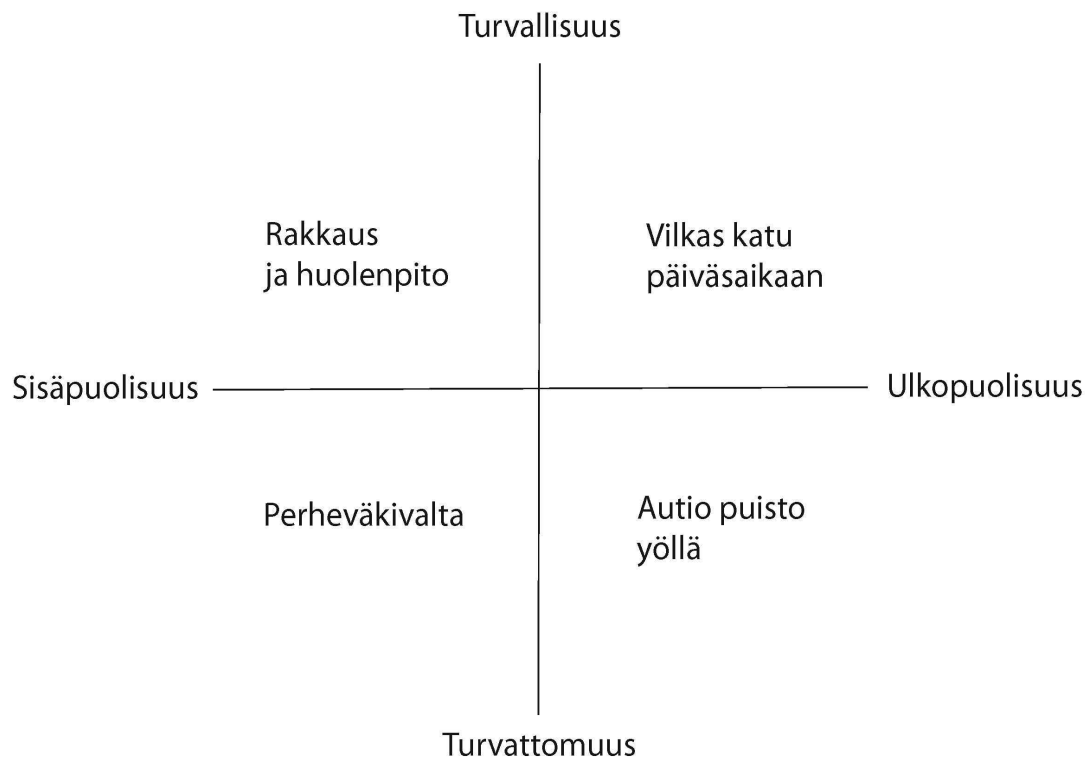
maantieteilijä Edward Relphin (s. 1944) avulla, joka on urallaan tarkastellut muun muassa ihmisten muuttuvaa suhdetta paikkoihin ja niitä ympäröiviin maisemiin. Lisäksi käytän apunani muiden ulkopuolisuutta tutkineiden tutkijoiden kirjallisuutta.

5.1 Relphin määrittämän ulkopuolisuuden kokemukset paikassa

Ulkopuolisuuden kokemus vaikuttaa yksilön kokemukseen paikasta ja sen merkityksistä (Relph, 1984, s. 49). Sen määrittämisessä on kuitenkin tärkeä ottaa ensin huomioon tarkasteltava kohde, sillä se vaikuttaa sisäpuolisuuden ja ulkopuolisuuden väliseen rajaan. Naapuruston rajat määritetään kuitenkin usein subjektiivisesti ihmisten mielissä, mikä tekee tarkkojen rajojen piirtämisen mahdottomaksi. Absoluuttisten rajaviivojen vetäminen ei olekaan tässä olennaista, vaan matkailijoiden kokemus siitä, kuinka naapurusto määrittyy. Rajojen tarkastelu on ulkopuolisuuden tarkastelussa kuitenkin erittäin mielenkiintoista. Olennaista kuitenkin ei mielestäni ole, missä raja konkreettisesti menee, vaan kuinka tähän rajaan suhtaudutaan ja kuinka ihmiset määrittävät kuulumistaan jollekin puolelle tätä rajaa.

Paikka on matkailijoille aluksi uusi ja tuntematon, mikä saa heidät helposti tuntemaan itsensä ulkopuoliseksi. He ovat yksin vieraassa paikassa vailla kiinnekohtaa ja ilman olemassa olevia siteitä paikalliseen yhteisöön. Monet paikallisen yhteisön jäsenet edustavatkin matkailijoille tuntemattomia, poikkeavia yksilöitä, jotka herättävät pelkoa. Paikallisten edustamien vieraiden toimintaa ei pystytä varmuudella ennakoimaan ja ymmärtämään, mikä luo heidän ympärilleen turvattomuuden kehän. Poikkeavuus on kuitenkin kontekstisidonnaista ja riippuvaista siitä, kuinka paljon paikalliset asukkaat eroavat matkailijoiden arkisessa ympäristössä kohtaamistaan ihmisistä (ks. Sihvola, 2008, s. 28, 31). Paikalliset asukkaat pyrkivät usein myös itse välttelemään merkityksellistä vuorovaikutusta matkailijoiden kanssa siihen liittyvän epävarmuuden ja väliaikaisuuden vuoksi. Matkailijoiden voikin olla vaikea löytää merkityksiä paikassa, jossa on vain vähän yhtäläisyyksiä kodiksi mielletyn paikan kanssa. Se synnyttää turvattomuutta, sillä matkailijoilta puuttuu paikkaan liitetty varmuus ja luottamus, jotka syntyvät matkailijoiden kiinnittyessä paikkaan ja heidän luodessaan siinä itselleen olennaisia merkityksiä. Kun paikka alkaa muuttua tutummaksi ja merkityksellisemmäksi, se alkaa tuntua turvallisemmalta; matkailijat tapaavat paikassa olevia ihmisiä, tutustuvat paikallisiin reitteihin ja rakennuksiin sekä oppivat tulkitsemaan erilaisia ympäristön välittämiä merkkejä. Tällöin matkailijat eivät tunne itseään yhtä ulkopuoliseksi kuin aikaisemmin. Sisäpuolisuus ei kuitenkaan automaattisesti tarkoita turvallisuutta ja

ulkopuolisuus turvattomuutta, vaan myös sisäpuolisena voi tuntea itsensä turvattomaksi ja päinvastoin. Tätä sisäpuolisuuden ja ulkopuolisuuden sekä turvallisuuden ja turvattomuuden välistä dualistista suhdetta olen havainnollistanut esimerkein sosiologisessa nelikentässä kuviossa 1.



Kuvio 1. Nelikenttä sisä- ja ulkopuolisuuden välisestä suhteesta turvallisuuteen ja turvattomuuteen.

Sisäpuolisuuden ja ulkopuolisuuden vuorottelussa välittyy matkailijoiden subjektiivisesti kokeman paikan olemus. On erilaista olla sisällä ja ulkona. Sisäpuolisena yksilöstä tulee osa naapuruston muodostamaa paikkaa, ja matkailijat kokevat ja elävät paikan eri merkityksissä. Sisäpuolisuuden ja ulkopuolisuuden väliset rajat voivat olla fyysisiä, sosiaalisia, kulttuurisia tai mentaalisia. Matkailijat voivat olla tietoisia näistä olemassa olevista rajoista ja omasta asemitumisestaan siinä, mutta se voi olla myös tiedostamatonta toimintaa. Ulkopuolisuus voikin olla fyysisen ulkopuolisuuden lisäksi myös alitajuinen tunne siitä, etteivät he sovi joukkoon tai heidän ei ajatella kuuluvan muiden naapurustossa olevien matkailijoiden ja paikallisten asukkaiden muodostamiin ryhmittymiin. Ulkopuolisuutta voidaan tarkastella relatiivisena ilmiönä, jolloin siitä on mahdollista erottaa eri tason intensiteettejä. Intensiteetit mahdollistavat ulkopuolisuuden tarkastelun monella tasolla: matkailijat voivat samanaikaisesti olla ulkopuolinen jollakin tasolla, mutta samalla jollakin tavalla sisäpuolisia. (Ks. Relph, 1984, s. 50.)

Relph (1984) määrittää yhteensä kolme ulkopuolisuuden tasoa ja neljä sisäpuolisuuden tasoa, jotka kuvaavat yksilöiden kokemaa suhdetta ja sen intensiivisyyttä naapuruston määrittämään paikkaan absoluuttisesti ja relatiivisesti. *Eksistentiaalinen ulkopuolisuus (existential outsidersness)* kuvaa tietoista refleksiivistä sitoutumattomuutta paikkaan. Yksilöt tarkoituksellisesti etäännyttävät itsensä paikasta, joka koetaan tarkoituksettomaksi ja vailla merkityksiä olevaksi. Matkailijat eivät tällöin tunne kuuluvansa paikkaan, vaan paikka toimii pelkästään taustana eri aktiviteeteille. *Objektiivinen ulkopuolisuus (objective outsidersness)* tarkoittaa itsensä tarkoituksellista neutralisointia ja emotionaalista ulkoistamista paikassa sen vaikutteita vastaan. Tällainen on tyypillinen tutkijan lähestymistapa paikkaan. *Satunnainen ulkopuolisuus (incidental outsidersness)* on tiedostamatonta suhtautumista paikkaan, jossa ihmiset ovat vierailemassa. Paikka on tällöin vain hiukan enemmän kuin erilaisten aktiviteettien tausta. Tekemisen muodostamat aktiviteetit ovat kuitenkin edelleen tärkeämpiä kuin paikka, jossa näitä aktiviteetteja tehdään. *Välillisen sisäpuolisuuden (vicarious insidersness)* kokemus paikkaan syntyy paikan kokemisesta jonkin toisen välityksellä ilman todellista vierailua. Tämä on nykyään mahdollista muun muassa median, internetin, muiden tuottaman matkamateriaalin ja kirjallisuuden avulla. Välillistä sisäpuolisuutta matkailijat kokevat esimerkiksi katsellessaan matkavideoita tai valokuvia sekä lukiessaan blogeja ja matkakertomuksia internetissä. *Käyttäytymissisäpuolisuus (behavioural insidersness)* tarkoittaa läsnäoloa naapurustossa siellä paikalla olevien objektien, näkymien ja aktiviteettien osana. Yksilöille kertyy kokemuksia, jonka perusteella he tietävät olevansa juuri jossakin tietystä paikassa. *Empaattinen sisäpuolisuus (empathetic insidersness)* viittaa fyysisen läsnäolon lisäksi tietoiseen emotionaaliseen sitoutumiseen naapurustoon ja siellä oleviin objekteihin ja ihmisiin. Se kuvaa halua avautua paikan merkityksille, tuntea ne ja kunnioittaa niitä. *Eksistentiaalinen sisäpuolisuus (existential insidersness)* tarkoittaa tiedostamatonta paikan merkityksellisyyden kokemista. Se kuvaa yksilön tunnetta kotoisuudesta, jossa paikka ja sen ihmiset tunnetaan ja yksilö implisiittisesti tietää kuuluvansa siihen. (Ks. Relph, 1984, s. 50–55.)

Välillistä sisäpuolisuutta matkailijat voivat kokea ilman fyysistä läheisyyttä kotisohvalla, jolloin henkinen läheisyys paikkaan korostuu. Käyttäytymissisäpuolisuus viittaa siihen, että matkailijat pystyvät paikan ominaispiirteiden perusteella erottamaan sen selväksi erottuvaksi paikaksi, jonka matkailijat myös kognitiivisesti tiedostavat. Tunnistamisessa voi auttaa esimerkiksi paikan kontrasti omaan kulttuuriin. Tämä sisäpuolisuuden taso on kuitenkin edelleen varsin pinnallinen, lähinnä fyysiseen läheisyyteen perustuva sisäpuolisuuden muoto. Empaattinen sisäpuolisuus edellyttää myös henkisen läheisyyden muotoutumista, joka tuo

yksilölle turvaa muodostuneista sosiaalisista siteistä. Se on hyvin vaikea saavuttaa tavalliselle lomailijalle. Pidemmällä matkoilla matkailijat voivat kuitenkin pyrkiä saavuttamaan myös henkistä läheisyyttä ja löytämään paikasta siihen liittyviä merkityksiä esimerkiksi vapaaehtoistyön avulla, joka mahdollistaa myös integroitumisen paikallisiin yhteisöihin ja osallistumisen jokapäiväiseen elämään. Omalle kulttuurille ominainen käyttäytyminen jää taka-alalle, kun matkailijat omaksuvat paikallisia tapoja ja tottumuksia. Eksistentiaalista sisäpuolisuutta matkailijoiden lienee mahdotonta saavuttaa matkailun tilapäisen luonteen vuoksi, koska tämä sisäpuolisuus rakentuu yksilöiden juutuessa tiettyyn paikkaan, mikä tapahtuu vuosien tai jopa vuosikymmenien aikana. Tällöin ihmisillä on paikkaan liittyvä ontologinen luottamus ja varmuus, joka heille on syntynyt paikkaan liittyvän kokemuksen ja jatkuvuuden avulla (ks. Kristeva, 1992).

Eksistentiaalinen ulkopuolisuuden tunne on matkailijoilla varsin yleistä. Ihmiset matkustavat lomalle irrottautuakseen arjesta ja nauttiakseen lomasta. Tällöin matkailijat eivät muodosta paikkaan minkäänlaisia siteitä, vaan tärkeintä on, että paikasta löytyvät edellytykset suoritettaville aktiviteeteille. Rantalomilla matkailijoille olennaisinta ei ole tietty yksittäinen paikka, vaan tärkeintä on paikkaan liitetyt ominaisuudet, joita voivat olla esimerkiksi ranta, lämpö ja aurinko. Matkailijat keskittyvät itse toimintaan myös erilaisilla aktiviteettialueilla, joissa he seikkailevat luonnossa, laskettelevat rinteillä tai kasvattavat kuntoaan lenkipoluilla. Tällöin paikalla ei ole suurta merkitystä, vaan toiminta keskittyy aktiviteettien ympärille. Paikan tuottama merkityksien järjestelmä ei kiinnosta matkailijoita; paikka toimii pelkästään erilaisten toimintojen mahdollistajana. Paikan olemus jää tietoisesti taka-alalle ja matkailijat pystyvät sen myös halutessaan huomaamaan. Tärkeintä onkin, että paikka tarjoaa fyysiset puitteet toiminnan harjoittamiseen. Objektiviseen ulkopuolisuuteen matkailijat tuskin pyrkivät, koska se on lähinnä tutkijoiden aktiivisesti käyttämä havainnointikeino. Satunnaista ulkopuolisuutta matkailijat kokevat myös usein matkansa aikana. He pystyvät jossain määrin erottamaan paikan muista paikoista, mutta paikalla sinällään ei ole heille suurta merkitystä. He saattavat tutustua paikalliseen kulttuuriin ja elämään vieraillessaan paikallisesta elämästä kertovissa museoissa ja näyttelyissä sekä seuratessaan paikallista elämää. He eivät kuitenkaan itse osallistu aktiivisesti paikallisen yhteisön toimintaan ja pyri integroimaan omia tapojaan ja tottumuksiaan paikallisten elintapoihin.

Matkailijoiden kokema ulkopuolisuus ja sen intensiteetti ei kuitenkaan ole pysyvä konstruktio, vaan kokemus muokkautuu ympäristön tai ihmisten asenteiden ja uskomuksien muuttuessa (Relph, 1984, s. 59). Se voi tapahtua pitkällä aikavälillä välillisen sisäpuolisuuden

kokemuksen kautta kotona, mutta myös matkan pidentyessä matkailijoiden paikan kokemus voi syventyä, ja he voivat sopeutua paremmin paikallisten ihmisten elämään. Sisäpuolisuuden ja ulkopuolisuuden välinen etäisyys ei olekaan ainoastaan fyysistä, vaan matkailijat voivat ajan kuluessa saavuttaa jonkin verran myös sosiaalista läheisyyttä. Tällöin muodostuu sosiaalisten, kulttuuristen ja henkisten ominaisuuksien muodostava kokonaisuus, joka toimii imaginaarisena rajana turvallisuuden ja turvattomuuden välillä (Bauman, 1999).

Paikan kokemisen syventyessä matkailijoiden muihin kokema etäisyys kapenee, eivätkä matkailijat tunne olevansa enää yhtä ulkopuolisia kuin aikaisemmin. Tämä perustuu tilan, paikan ja ajan kytkökseen, joka kehittyy ja muokkautuu jatkuvasti sosiaalisen vuorovaikutuksen muotoutuessa sekä matkailijoiden sopeuttaessa omaa toimintaansa (Massey, 2008). Sosiaalisen ja fyysisen etäisyyden luomaa välimatkaa voidaankin ajatella eräänlaisena alati muuttuvana jatkumona, jossa lähimpänä ovat sisäpuoliset ihmiset, joiden kanssa ollaan eniten tekemisissä. Jos kanssakäyminen vähenee joko määrällisesti tai laadullisesti, etäisyys kasvaa. (Schütz, 1944, Baumanin, 1999, s. 51–52 mukaan.) Tämän perusteella matkailijoiden on mahdollisesta olla spatiaalisesti sisäpuolinen jollakin tasolla, mutta kuitenkin he voivat tuntea itsensä ulkopuoliseksi, koska he eivät pysty saavuttamaan henkistä läheisyyttä muiden samassa naapurustossa oleilevien ihmisten kanssa. Fyysinen läheisyys ei välttämättä merkitsekään todellista läheisyyttä ja henkisen läheisyyden ylläpito on nykyään mahdollista myös muiden kuin samalla alueella oleilevien ihmisten kanssa. Matkailijoiden kokema käsitys turvallisuudesta muuttuu ja kehittyy tämän läheisyys-etäisyys suhteen muuttuessa. Sosiaalinen vuorovaikutus tuo henkistä läheisyyttä ja yhteenkuuluvuutta, joka voi parantaa matkailijoiden kokemaa turvallisuutta. Koettu etäisyys ja siitä muodostuva ulkopuolisuus onkin läheisessä yhteydessä matkailijoiden kokemaan ontologiseen turvallisuuteen. He ovat paikallisesta yhteisöstä irrallaan olevia ilman koettua yhteenkuuluvuutta ja sen tuomaa koettua turvaa. He tuntevat olevansa yksin mahdollisten vaarojen uhatessa ilman ympäröivää tukiverkostoa, joka toisi varmuutta tulevasta ja tukea tilanteiden ratkaisemiseen.

Ulkopuolisia kohtaan kohdistuu ennakkoluuloja, joiden pohjalta heitä kohtaan tunnetaan kateutta, epäilystä ja aggressiivisia tunteita. Sisäpuolisten ja ulkopuolisten välillä vallitsee usein jännite, joka nousee tarpeesta luoda itselleen tilaa. Uhkana koetaan ennen kaikkea heidän toisiaan kohtaan kokemansa välinpitämättömyys. Se toimii suojaansarina, joka suojelee hyökkäyksiltä, vaikka todellisuudessa oltaisiinkin haavoittuvaisia (Kristeva, 1992, s. 17). Ulkopuolisiin kohdistuvia suhteita leimaakin kohtelias välinpitämättömyys, jolloin

heidän läsnäolonsa ei kiinnitetä huomiota – sitä pidetään yhdentekevänä ja vähäpätöisenä. (Korander, 2000.) Se vapauttaa yksilöt naapuruston ulkopuolisia henkilöitä koskevista sitoumuksista, joka mahdollistaa henkisen etäisyyden ylläpidon. Simmelin (2005) kuvaamaa suurkaupungissa asuvien yksilöiden negatiivista suhtautumista muihin ihmisiin voidaan soveltaa myös ulkopuolisuuden tarkastelemiseen naapurustossa. Matkailijat ovat varautuneita ja pidättyväisiä toisiaan kohtaan. Se ei ole pelkästään välinpitämättömyyttä, vaan se on myös molemminpuolista vierauden tunnetta, torjuntaa ja hiljaista vastentahtoisuutta. (Ks. Simmel, 2005, s. 35.) Tällä tavalla he pyrkivät kumoamaan fyysisen läheisyyden vaikutuksen heidän minuuteensa (Kuparinen, 2008, s. 93). Se vaikuttaa myös heidän kokemaansa vapauteen. Ulkopuolisuuden tunne vahvistuu tällöin, kun matkailijat tuntevat, ettei heidän toiminnallaan ole toisille minkäänlaista merkitystä; kukaan ei välitä mitä he tekevät niin kauan, kun toiminta ei kohdistu suoraan muiden ihmisten häiritsemiseen. Häiriötekijöihin oltaisiin mieluiten kokonaan puuttumatta. Tämä heikentää matkailijoiden kokemaa turvallisuutta. Jos jotakin tapahtuu, toisten huolenpidon ja välittämisen puute aiheuttaa pelkoa siitä, ettei kukaan lähellä olevista tule auttamaan mahdollisen vaaran uhatessa. Sosiaalisen kontrollin pelätään näin pettävän ja mahdollistavan muiden ihmisten uhkan ja väkivallan.

5.2 Esityksessä välittyvä ulkopuolisuus

Matkailuyritykset tekevät kovasti töitä pyrkiessään saamaan matkailijat valitsemaan lomakohteeseen juuri heidän edustamansa paikan. Paikalliset esitetään esitteissä ja muissa julkaisuissa vieraanvaraisina ja perinteisiä tapoja vaalivina henkilöinä, jotka kutsuvat matkailijat luoksensa kylään. Matkailijoille luvataan mahdollisuus päästä vierailemaan paikallisessa yhteisössä ja tutustumaan paikallisen yhteisön elämäntapaan. Lisäksi monet vapaaehtoisyritykset tarjoavat mahdollisuuden auttaa paikallista yhteisöä, jolloin heitä ei ajatella enää pelkästään matkailijoiksi, vaan he ovat saaneet vapaaehtoistyöntekijän aseman. Silti matkailijat nähdään paikallisista erillisinä olentoina: he ovat vain vierailemassa alueella ilman paikkaan liittyvää historiaa ja pitkäjänteistä tulevaisuutta. (Ks. Minca, 2011.)

Matkailijat ovat kiinnostuneita paikallisten asukkaiden ja heidän kulttuurinsa edustamasta toiseudesta. Heille näytetään paikallista elämää ja heidät tutustutetaan siihen. Se tapahtuu ohjatusti; matkailijan apuna voi olla esimerkiksi matkaopas tai aiheesta kertovaa kirjallisuutta. Kulttuureihin tutustuminen on todellisuudessa kuitenkin tietynlaista matkailijoiden läsnä ollessa tapahtuvaa esitystä (*performance*), jota matkailijat katselevat ja kuluttavat heidän

liikkumisaluettaan edustavalla näyttämöllä (*front region*). Tähän toiseuden kulttuurin esittämiseen valitaan kulttuurista haluttuja elementtejä, joita korostetaan ja kaupallistetaan, jolloin niiden taustalla olevat henkilöt hämärtyvät nimettömiksi subjekteiksi. Paikallisten asukkaiden toiminta muuttuu esitykseksi. He välittävät ja esittävät tiettyä sovittua tarinaa matkailijoille heidän vierailunsa aikana. Erityisesti matkailualan työntekijöitä ohjaavat erilaiset säännöt, käyttäytymisohjeet ja normit, jotka opastavat heidän käyttäytymistään matkailijoiden läsnä ollessa. Ulkomuodon, asun ja välittyvän asenteen odotetaan vahvistavan esiintymisessä välittyvää viestiä. Se on emotionaalista työtä, jossa työntekijöitä ohjataan hymyilemään, olemaan vieraanvaraisia, mutta samalla myös kontrolloimaan ja valvomaan toimintaa. Muidenkin paikallisten toiminta on yleensä erilaista matkailijoiden ollessa paikalla. Matkailijoiden poistuessa esitys loppuu ja näyttämö muuttuu takahuoneeksi (*back region*), jossa on mahdollista käyttäytyä eri tavalla. Käytännössä näyttämö ja takahuone esiintyvät vain harvoin puhtaina muotoina ja niitä voi olla vaikea erottaa toisistaan. Tilassa voi olla myös käynnissä myös useita esityksiä päällekkäin. Näyttämön ulkopuolelle takahuoneeseen matkailijoiden pääsyä pyritään estämään ja rajoittamaan monin tavoin esimerkiksi vetoamalla turvallisuussyihin ja muihin selityksiin. (Minca 2009; Minca, 2011; ks. myös Goffman, 1971; MacCannell, 1999.) Tämä kuvastaa hyvin matkailijoiden ulkopuolisuutta suhteessa paikallisiin asukkaisiin.

Paikallisesta kulttuurista ja paikallisesta elämästä muodostuva kokemus naapurustossa jääkin usein varsin pinnalliseksi, vaikka paikallisten elämää on mahdollista seurata lähietäisyydeltä ja tutustua esimerkiksi paikalliseen historiaan ja ruokakulttuuriin. Koska kyse on paikallisten muodostamasta esityksestä, se poikkeaa jollakin tapaa heidän todellisesta elämästään. Matkailijoiden ei olekaan mahdollista lyhyen lomansa aikana saavuttaa osapuolten välillä vallitsevaa sosiaalista etäisyyttä. Fyysinen etäisyys ei siis auta kutistamaan matkailijoiden ja paikallisten välillä koettua välimatkaa, ja matkailijoiden kokemus paikasta jää läsnäolosta huolimatta ulkopuoliseksi. Tässä yhteydessä sisäpuolisuuden voidaan MacCannellia (1999) lainaten katsoa tarkoittavan kykyä olla ”yksi heistä”, kuulumista joukkoon, jolloin yksilö saa ja pystyy jakamaan taka-alueiden kokemukset muiden kanssa. Paikalliset asukkaat saavuttavat henkisen läheisyyden jakaessaan kokemaansa elämää takahuoneen suojissa, jonne matkailijoiden pääsy on rajoitettua, eivätkä he siksi pysty tuntemaan todellista sosiaalista läheisyyttä paikallisten kanssa.

Sen sijaan muiden matkailijoiden kanssa voidaan viettää paljonkin aikaa ja he voivat lähentyä toisiaan henkisesti. Matkailijat jakavatkin ulkopuolisuuden tunteen muiden matkailijoiden

kanssa. Henkilökohtaiset käsitykset ja kokemukset sisällytetään yhdistetyksi sosiaalisiksi uskomukseksi naapurustosta. Mielikuva paikasta ja siihen kuulumisesta syntyykin todellisuudessa usein massaidentiteetin perusteella, joka perustuu ryhmän kanssa jaettuihin kollektiivisiin mielipiteisiin. Kaikilla ryhmillä ei kuitenkaan ole yhtenäistä mielipidettä paikasta, vaan ryhmille voi muodostua paikasta erilainen, toisilleen ristiriitainen käsitys. Nämä mielipiteet ovat todellisuudessa usein esityksessä välittyviä stereotypioita, joilla ei välttämättä ole mitään tekemistä paikan todellisten symbolien, arvojen ja merkitysten kanssa. (Relph, 1984, s. 57–58.) Yksilön kokemus ulkopuolisuudesta on siis pitkälle sidoksissa muiden matkailijoiden vastaavaan kokemukseen, jonka vaikutukset heijastuvat kaikkiin matkailijoihin. Ilmiö korostuu järjestetyillä ryhmämatkoilla, jossa matkailijat ovat keskenään jatkuvassa vuorovaikutuksessa. He suorittavat aktiviteetteja ja paikkaan tutustumista yhdessä ryhmänä jakaen keskenään mielipiteitä ja kokemuksia. Matkailutyöntekijät ja paikalliset asukkaat ovat myös mukana muodostamassa matkailijoiden mielikuvaa paikasta. Paikalla oleva matkaopas kertoo tarinaansa ja vaikuttaa yleiskuvan muodostumiseen. Matkailijoiden yhdessä kokeminen ja tekeminen vähentävät heidän välillään kokemaansa sosiaalista etäisyyttä. Vaikka oltaisiin ulkopuolisia paikkaan ja paikallisiin asukkaisiin, matkailijat voivat tuntea kuuluvansa muiden matkailijoiden kanssa muodostuvaan ryhmään, jossa itseä ei tunneta ulkopuoliseksi ja koettu turvallisuuskuva paranee. Tämä vastaa tällöin hyvin pitkälti Maffesolin uusheimoja, jotka yhteisen tilanteen kautta tuntevat yhteenkuuluvuutta ja parantavat näin yksilöiden käsitystä turvallisuudesta (ks. edellinen luku).

Matkailijat eivät kuitenkaan aina tunne minkäänlaista yhdistävää tekijää tai solidaarisuutta edes muiden matkailijoiden kanssa. Matkailijoiden kokema ulkopuolisuus ei aina kohdistukaan pelkästään paikkaan ja paikassa oleviin ihmisiin, vaan he voivat tuntea itsensä ulkopuoliseksi myös suhteessa muihin matkailijoihin. He eivät kykene mukautumaan muiden matkailijoiden toimintaan, eivätkä heidän tarkoituksensa, tapansa, tottumuksensa ja rituaalinsa sovi yhteen muiden kanssa. Esimerkiksi eroaviin kulttuurisiin perinteisiin liittyvät tottumukset voivat johtaa siihen, etteivät matkailijat tunne keskenään minkäänlaista yhteenkuuluvuutta tai sosiaalista läheisyyttä.

Useissa lomakohteissa matkailijat ja paikalliset asukkaat asuvat tosiasiallisesti toisistaan erillään, jolloin paikallisten asuttamien naapurustojen ja matkailijoiden välille syntyy myös fyysistä etäisyyttä. Matkailijoiden majoitus on spatiaalisesti rajautunut paikalliskulttuurin ja paikallisen arkielämän ulkopuolelle. Paikalliset asuvat matkailijoiden asutusalueen ulkopuolella näyttämön takaisella näkymättömällä alueella, jonne he vetäytyvät omaan

rauhaansa. Siellä he voivat riisua roolivaatteensa ja luopua esityksen sitomista normeista, sillä heidän ei siellä tarvitse pyrkiä luomaan vaikutelmaa matkailijoille. (Ks. Goffman, 1971.) Takahuoneen alueet ovat suljettuja ulkopuolisilta, koska ne voivat sisältää toimintaa, joka voisi horjuttaa matkailijoiden uskoa näyttämöllä tapahtuvaan esitykseen (MacCannell, 1999, s. 92–95). Muodostuvan etäisyyden koetaan myös tuovan turvaa ja suojaavan ulkopuolisilta vaikutteilta. Se mahdollistaa kodinkaltaisen paikan luomisen, jossa asukkaat viihtyvät. Siksi sen rajoja pyritään puolustamaan kiihkeästi. Samalla pyritään estämään vääränlaisten vaikutteiden ja uhkien leviäminen eri paikkojen välillä. (Bauman, 1999.) Matkailijoita varten rakennetaan usein oma turistikaupunki erilaisine majoitus- ruoka- ja viihdepalveluineen, joka toimii matkailijoiden kokeman kulttuurin ja syntyvien mielikuvien näyttämönä. Matkailukohteet ovatkin luotuja matkailijoiden erilaisiin hedonististen nautinnon muotoihin, jotka keskittyvät paikassa oleilemiseen, ei elämiseen. Matkan keston rajallisuuden vuoksi kukaan ei ehdi kiinnittyä paikkaan, jolloin siitä puuttuu jatkuvuuden tunne, mikä voi osaltaan edistää matkailijoiden kokemaa ulkopuolisuuden tunnetta. Tätä ei kuitenkaan pidä ajatella negatiivisena ilmiönä, sillä matkailijat eivät matkallaan usein pyri sisäpuolisuuden kokemuksiin. Matkailijoiden turvallisuutta pyritään tällöin parantamaan viranomaisvalvonnan ja matkailuyritysten ennakkoinnin ja toimenpidesuunnitelmien avulla, joka on elinkeinoyrittäjien tietoista toimintaa. Turvallisuus perustuu tällöin teknologisiin ratkaisuihin ja muiden vaihdantasuhteena tarjoamiin palveluihin, eivätkä paikkaan juurtumisesta syntyvään luottamukseen ja kiintymykseen.

Matkailijoiden asuttamissa turistikaupungeissa matkailijat voivat kokea paikalliset asukkaat ulkopuolisina muiden matkailijoiden keskellä. Kohteissa on läsnä lähinnä vain muita matkailijoita, joiden kanssa liikutaan erilaisissa matkailijoita varten tehdyissä hotelleissa, viihdekeskuksissa ja muissa palveluympäristöissä. Minca (2009) käyttää metaforaa saaresta (*island*) kuvaamaan näitä matkakohteita, joissa käytännöt, kulttuuri ja tunteet on hallitusti ja suunnitellusti asetettu näytteille (Minca, 2009, s. 90). Paikalliset asukkaat ovat paikalla ainoastaan toteuttamassa omaa osuuttaan matkailijoille suunnatusta esityksestä, joka välittyy matkailupalvelujen tuottamisessa. Matkailijoiden valtaamassa tilassa paikalliset asukkaat erottuvat muista ihmisistä. He eivät olemuksellaan sovi paikkaan, koska he eivät ole siellä lomilemassa, kuten matkailijat. He edustavat matkailijoille samanlaista vierasta toiseutta, jota matkailijat normaalisti edustavat paikallisille asukkaille heidän omissa naapurustoissaan. He toimivat näin matkailijoiden vastavoimana kuvastaen tuntematonta ja vierasta.

Matkailijoita varten suunnittelut ja rakennetut keinotekoiset rakennukset ja toimintatilat etäännyttävät matkailijoita entisestään aidon paikan tunnun tavoittelemisesta. Ne saavat matkailijat tuntemaan itsensä ulkopuolisiksi ja voivat rajoittaa heidän mahdollisuuttaan kiinnittyä paikkaan. (Relph, 1984, s. 93–100.) Matkailijat voivat jopa erehtyä luulemaan niitä aidoksi naapuruston ominaispiirteiksi, vaikka ne todellisuudessa vain kasvattavat sosiaalista etäisyyttä. Keinotekoisen epäautenttinen asenne ilmaistaankin Relphin (1984) mukaan kaikkein selvimmin matkailussa, jossa paikan kokemukseen ja siihen liittyvään ulkopuolisuuden määrittymiseen vaikuttavat aina eniten asiantuntijan mielipide tai sosiaalinen hyväksyntä. Matkailijoiden omia kokemuksia kuvaa niiden kapeus ja kulttuuriset ennakkoluulot, minkä johdosta matkailijat kuluttavat ennen kaikkea standardoituja matkailupaketteja. (Relph, 1984, s. 84–86.) Todellisuudessa tilanne ei ole ainakaan enää näin mustavalkoinen.

Nykyään on ollut havaittavissa myös toisenlaista kehitystä, jossa matkailijat eivät tyydy pelkästään matkailukaupungin huvituksiin, vaan haluavat asua samassa naapurustossa paikallisten asukkaiden kanssa. He tavoittelevat tietoisesti näyttämöltä pääsyä takahuoneen näkymättömiin osiin tavoitellessaan entistä aidompaa kokemusta. On olemassa kestävän kehityksen mukaisia ohjelmia, jossa matkailijat majoittuvat paikallisten asutuksen keskellä. Majoita minut kotiin -tyyppisten majoitusmuotojen suosio on lisääntynyt ja matkailijoiden on nykyisin mahdollista vuokrata myös huoneistoja paikallisten asuttamissa rakennuksissa. Tällaista rinnakkaiseloon perustuvaa kehitystä suositetaan, sillä sen uskotaan tekevän matkailuelinkeinosta entistä kestävämpää ja jatkuvampaa. Tällöin matkailijoiden ja paikallisten välinen fyysinen etäisyys kapenee. Myös seuramatkoilla matkailijat pyrkivät nykyisin ”kustomoimaan” (*customise*) itselleen yksilöllisiä matkailupaketteja, jotka mahdollistavat autenttisten kokemusten tavoittelun ja merkityksellisten suhteiden muodostumisen.

Matkailijoiden aktiivisista mukautumispyrkimyksistä huolimatta paikalliset asukkaat voivat silti kokea matkailijat ulkopuolisina ihmisinä, jolloin matkailijoiden integroituminen paikalliseen elämään ei välttämättä todellisuudessa pienennä sosiaalista etäisyyttä. Paikallisten asukkaiden keskellä matkailijat voivat kokea itsensä entistä ulkopuolisemmaksi, koska he tuntevat paikallisten asukkaiden vierastavan heitä, eikä ympärillä ole enää muita samassa tilanteessa olevia matkailijoita. Matkailijat ja paikalliset edustavatkin toisilleen vierasta Toista. Matkailijat ovat uusia tulokkaita paikallisten asuttamassa naapurustossa, eikä heihin pystytä luomaan pysyviä kontakteja matkan määräaikaisen keston takia. Paikalliset

voivat lisäksi kokea, että matkailijoiden takia naapurustot ovat muuttumassa entistä keinoitekoisemmaksi massaviihdykkeiden keskuksiksi matkailijoille suunnatun toiminnan lisääntyessä ja paikan luonteen muuttuessa. Näin ollen vaikka matkailijat omaksuisivatkin paikallisia tapoja, tottumuksia ja suorittaisivat samanlaisia aktiviteetteja paikallisten kanssa, he eivät silti pysty lähentymään paikallisia henkisesti heidän vastustuksensa takia. Tämä vaikuttaa myös matkailijoiden omaan ulkopuolisuuden kokemuksen muotoutumiseen ja turvallisuuden tunteen kehitykseen. Matkailijoiden voi olla vaikea luottaa vieraina pidettyihin paikallisiin, jolloin heidän kokemansa turvallisuus heikkenee. Heidän tapojaan ja rituaalejaan ei voida käsittää, eikä heitä tunneta tarpeeksi hyvin, jotta heihin voitaisiin luottaa. Paikallisille asukkaille matkailijat ovat ulkopuolisina henkilöinä tuntemattomia, paikkaan kuulumattomia ja irrallisia, minkä vuoksi heidät koetaan uhkina tai ainakin riskeinä. Ulkopuolisuuden tunnetta ei siis välttämättä riitä vähentämään pelkkä rinnakkaiselo, sillä siitä huolimatta matkailijat voivat tuntea suhteensa naapurustoon ja siellä oleviin ihmisiin vieraaksi. Kun matkailijat tuntevat kuuluvansa joukkoon ja paikkaan, niiden merkitykset avautuvat ja henkinen etäisyys kapenee, jolloin varmuus lisääntyy. Tällöin ontologisen turvallisuuden on myös mahdollista parantua, kun matkailijat eivät tunne itseään enää yhtä ulkopuolisiksi kuin aikaisemmin.

Relphin käsitys ulkopuolisuudesta perustuu hyvin pitkälti matkailijoiden omaan haluun ja kykyyn avautua paikan merkityksille sekä sen sosiaalisille ja kulttuurisille piirteille. Ne mahdollistavat aidon paikan tunnun kokemisen sekä lähentävät matkailijoiden ja paikallisten asukkaiden välistä henkistä ja sosiaalista etäisyyttä. Matkailijoilla itsellään on aktiivinen rooli tässä tila- ja paikkasuhteen muodostumisessa; viime kädessä he itse määrittävät omaa ulkopuolisuuttaan. Monet matkailijat ovat viime vuosina pyrkineet entistä aktiivisemmin osallistumaan majoituspaikkaansa ympäröivän alueen toimintaan. He haluavat tutustua paikalliseen kulttuuriin pyrkien näin lähentymään paikallista elämäntapaa ja ymmärtämään sitä. Näin matkailijat pyrkivät löytämään merkityksiä vierailemaansa paikkaan ja lähentämään omaa suhdettaan paikkaan.

5.3 Muukalaisten pelottava sopimattomuus

Ulkopuolisten ja sisäpuolisten välistä etäisyyttä on helppo tarkkailla, jos osapuolet asustavat erillään toisistaan ja samallakin alueella ollessaan heidän toimintansa ja tarkoitusperänsä poikkeavat olennaisella tavalla toisistaan. Tilanne kuitenkin muuttuu, jos osapuolet eivät

tyydy vallitsevaan tilanteeseen, vaan toinen osapuoli pyrkii kaventamaan sosiaalista etäisyyttä ja haluaa mukaan paikallisen yhteisön toimintaan. Tällainen käyttäytyminen kyseenalaistaa vallitsevat vastakkaisasetelmat ja pakottaa osapuolet arvioimaan uudelleen suhtautumista toisiinsa. (Bauman 1999, 70–71.) Etäisyyttä kaventamaan pyrkivistä ihmisistä tulee muukalaisia, jotka olemuksellaan kyseenalaistavat olemassa olevan asetelman. Ne ovat usein matkailijoita, jotka eivät tyydy tarjottuihin matkailupalveluihin, vaan haluavat tutustua laajemmin paikalliseen elämään. Sisäpuolisilla ja muukalaisilla on olemassa jotakin piirteitä, jotka yhdistävät heitä toisiinsa. Se, kuinka paljon nämä yhteiset piirteet heitä sitovat, on sidoksissa näiden piirteiden yleistettävyyteen; jos ne yhdistävät monia ihmisiä toisiinsa useassa naapurustossa, se menettää ainutkertaisuutensa ja henkinen etäisyys kasvaa. (Simmel, 2005, s. 81–83.)

Muukalaisuus tuo etäisen lähelle. He asustavat samassa naapurustossa, eivätkä tyydy pelkästään osallistumaan heille järjestettyihin aktiviteetteihin, vaan pyrkivät aktiivisesti ulottamaan toimintansa takahuoneen näkymättömille alueille. Tullessaan naapurustoon muukalaisina pidetyt matkailijat tuovat itsensä lähelle tavoissaan olemuksessaan ja ulkopuolisuudessaan (Järvinen-Tassopoulos, 2007, s. 33). Tällöin heidän asemansa korostuvat. He erottuvat selkeästi muista ulkopuolisina pidetyistä matkailijoista, sillä he yrittävät selkeästi sopeutua ja mukautua paikalliseen elämään naapurustossa. Muukalaiset kyseenalaistavat ulkopuoliseksi määrittämisen käyttökelpoisuuden sosiaalisten suhteiden määrittämisessä pelkällä läsnäolollaan. Heitä ei voi ajatella ulkopuolisiksi samalla tavalla kuin muita matkailijoita, muttei heitä kuitenkaan voi mieltää myöskään paikallisen yhteisön varsinaisiksi jäseniksi. Simmel (2005) kuvaa muukalaisten tunkeutuvan ylimääräisinä olemassa olevaan paikalliseen yhteisöön ja sekoittavan olemassa olevaa järjestystä tuomalla siihen ominaisuuksia, jotka eivät ole siitä itsestään lähtöisin. Muukalaiset ulottavat näennäisesti oman vaikutuksensa ja läsnäolonsa ryhmään itseensä samalla tavalla kuin ryhmän varsinaiset jäsenet. Huolimatta kasvokkain tapahtuvasta vuorovaikutuksesta, kohtaamisista ja fyysisestä läsnäolosta muukalaiset ovat kuitenkin edelleen jollakin tapaa ulkopuolisia. (Simmel, 2005, s. 75–78.) Muukalaiset eivät jaa yhteisön kanssa kaikkia olennaisia piirteitä, vaan eroavat paikallisista esimerkiksi alkuperällään tai äidinkielellään. Matkailijat ovatkin muualta tulleita, jotka eroavat paikallisista asukkaista taustoiltaan ja kokemuksillaan.

Tämän irrallisuuden vuoksi muukalaisina pidettävät matkailijat herättävät pelkoa. He eivät ole kotoisin samalta alueelta, eikä heidän tarkoituksiperiään voida tarkasti määrittää. Muukalainen

voikin osoittautua paikallisen yhteisön viholliseksi, jolta on pyrittävä kaikin tavoin suojautumaan. (Ks. Kristeva, 1992, s. 15; ks. myös Järvinen-Tassopuolos, 2005.) Muukalaiset vaikuttavat yhteisössämme ja pyrkivät siihen mukaan, mutteivät kuitenkaan täysin sovi siihen, koska he ovat luonteeltaan liikkuvia ja sitoutumattomia. Matkailuun kuuluukin olennaisesti sen tilapäinen luonne. Paikalleen asettumisesta huolimatta sitoutuminen paikkaan ja siellä oleviin ihmisiin on ainoastaan väliaikaista. Muukalaisuus luokin yleistä turvattomuuden tunnetta, koska se tekee tulevaisuuden epävarmaksi. Ei ole mahdollista tietää, aiheuttaako heidän toimintansa muutoksen tai uhkan. Muutokset vaikeuttavat elämää ja muuttavat tulevaisuuden entistä epävarmemmaksi ja vaikeammin ennakoitavaksi ja siksi vaaralliseksi ja pelottavaksi. Naapuruston kehityksestä katoaa luottamus, minkä johdosta tunnetaan pakottavaa tarvetta puolustaa vanhoja hyväksi koettuja tapoja.

Muukalainen voidaan käsittää myös ennakkoluulottomaksi tarkkailijaksi, joka on vapaa toimimaan ilman naapuruston rakenteisiin kiinnittyneitä sitoumuksia. Muukalaisena ajateltua matkailijaa eivät sido naapurustossa ajan myötä sidotut perinteet, vaan he voivat tuoda aktiivisesti omaa olemustaan ja kulttuuriaan esille ja synnyttää heterogeenisuutta ja uudenlaisia sosiaalisia suhteita. Muukalaisen asema ei kuitenkaan ole pysyvä, vaan se voi muuttua jatkuvasti muiden mielipiteissä ja näkemyksissä. Tämä ilmenee kiintymisenä ja irrottautumisena johonkin tiettyyn paikan objektiin muuttuvassa tilassa, mutta samalla siinä kuvastuu läheisyyden ja etäisyyden yhtäaikainen suhde kohtaamisissa ja muissa tilanteissa. (Ks. Simmel, 2005, s. 78–79.) Esimerkiksi paikallisten asukkaiden on helppo luokitella seuramatkalla olevat massaturistit ulkopuolisiksi ulkoryhmään kuuluviksi ihmisiksi. Vaikeampaa sen sijaan on luokitella pidempiaikaisempia matkailijoita, kuten hiihtopummeja ja vapaaehtoistyöntekijöitä, jotka asettuvat aloilleen ja vaihtelevin tavoin totuttelevat normaaliin arkielämään naapurustossa. Kyseinen esimerkki kuvaa hyvin eri matkailijoiden vaihtelevaa sijoittumista sosiaalisen etäisyyden muodostamalla jatkumolla, joka kuvaa paikallisten ja matkailijoiden välistä sosiaalista etäisyyttä. Massaturistit sijaitsevat fyysisestä läheisyydestään huolimatta jatkumolla kaukana, kun taas hiihtopummit ja vapaaehtoistyöntekijät ovat pelottavan lähellä paikallisia asukkaita aiheuttaen hämmennystä siitä, miten heihin oikein tulisi suhtautua. He ovat muukalaisia, jotka eivät vaikuttaisi kuuluvan mihinkään. Tällainen kaksiselitteisyys koetaan uhkaavaksi, koska se tekee tulkittavan tilanteen entistä monimutkaisemmaksi ja epävarmemmaksi (ks. Bauman, 1999, s. 71–72). Muukalainen voi osoittautua yhteisön viholliseksi, jolta pyritään kaikin tavoin suojautumaan. Muukalaisen kohdistuu vihaa ja pelkoa, jota selittävät muukalaisen erilaisuus

ja vieras alkuperä, joista muodostuu eräänlainen muukalaisen kollektiivinen erikoispiirre (Kristeva, 1992). Hänellä ei ole paikkaan liittyviä siteitä samalla tavalla kuin muilla.

Paikallisten suhtautumisella matkailijoihin ulkopuolisina on olennainen merkitys matkailijoiden kokemalle subjektiiviselle sekä paikan yleiselle turvallisuudelle. Matkailijat aistivat olemassa olevat jännitteet. Nämä ristiriitaisuudet voivat kärjistyä, jolloin matkailijoiden turvallisuus voi suoraan olla uhattuna. Paikallisten kokemat ennakkoluulot voivat saada matkailijat myös miettimään mahdollista syytä, miksi heihin suhtaudutaan niin avoimen vihamielisesti. Onko olemassa jokin uhka, mikä heidän läsnäolostaan syntyy vaikuttaen kaikkien heidän yhteydessä olevien turvallisuuteen? Paikallisten jaottelun seurauksena matkailijat joka tapauksessa tuntevat jäävänsä irralleen ja yksin häntä ympäröivän naapuruston jokapäiväisen elämän keskellä. Matkailijat ovatkin muukalaisuudestaan huolimatta edelleen ulkopuolisia paikallisten ihmisten silmin, vaikka muukalaisina olevat matkailijat toimivat yhdessä muiden naapurustossa olevien ihmisten kanssa osallistuen heidän arkipäiväiseen elämään. Muukalaisten vieraus ja epämääräinen sijainti yhtäaikaisesti etäisenä ja kaukaisena voi entisestään tiukentaa koettua sosiaalista etäisyyttä. Muukalainen koetaan ulkopuolisiakin pelottavammaksi ja uhkaavammaksi, koska pienemmän sosiaalisen etäisyyden takia heitä ei voida jättää täysin huomiotta. Muukalainen voi olla Relphin käyttämän terminologian mukaisesti käyttäytymissisäpuolinen, muttei ole silti pystynyt saavuttamaan kunnolla empaattista sisäpuolisuutta paikallisten pitämän etäisyyden vuoksi.

Pelokas suhtautuminen muukalaisiin johtuu niihin liitettävästä epävarmuudesta ja ennakkoluuloista, mutta kaikkein sisäpuolisimmatkin ihmiset ovat jollain tapaa muukalaisia meille itsellemme. Vieraiden kohtaaminen paljastaa uutta myös yksilöissä itsessään ja heidän suhtautumisessaan heitä ympäröivään maailmaan ja ihmisiin. Muukalaisuus ei aina kuvastukaan pelkästään muissa vastaantulevissa ihmisissä, vaan se kätkeytyy myös meihin itseemme. Muukalainen asuukin kaikissa yksilöissä minuuteen kätkeytyneenä. Ihmisten suhtautuminen muihin auttaa heitä määrittämään myös itseänsä ja omaa muukalaisuuttaan: kuinka he poikkeavat muista ihmisistä. Vieraiden kohtaamisissa paljastuu tarkkailijalle osia hänestä itsestään, joka auttaa häntä suhtautumaan muihin ihmisiin. Ei ole olemassa arkipäiväistä joukkoon täysin sopeutuvaa tyyppiä, vaan jokaisessa asuu jonkinlainen muukalainen. (Kristeva, 1992, s. 13–15.) Ulkopuolisuus ja siihen liittyvä muukalaisuus ovatkin suhtautumiseen ja asennoitumiseen liittyviä piirteitä, jotka vaikuttavat subjektiivisesti matkailijoihin ja heidän kokemaan turvallisuuskokemukseen.

6. VALTAGEOMETRIA MUOKKAAMASSA MATKAILIJOIDEN KOKEMUKSIA TILASSA

Doreen Massey (s. 1944) on brittiläinen maantieteilijä, joka on tutkinut urallaan paljon tilan ja paikan suhdetta ja sen järjestäytymistä sosiaalisesti. Yksi näistä järjestäytymiseen vaikuttavista tekijöistä on valtageometria, johon perehdyn tässä luvussa tarkemmin. Massey (1994) käyttää valtageometriian käsitettä kuvaamaan sitä, kuinka eri sosiaaliset ryhmät ja yksilöt voivat olla hyvin erilaisessa asemassa sosiaalisten suhteiden muodostamassa kokonaisuudessa. Ihmisten välisiä suhteita määrittääkin epätasa-arvoisuus, joka kuvaa heidän toisistaan eroavaa kykyään liikkua ja kommunikoida muiden ihmisten kanssa sosiaalisesti muodostuvassa tilassa. Vaikka matkustaminen on viime vuosikymmenien aikana arkipäiväistänyt, edelleen on olemassa miljoonia ihmisiä, jotka eivät ole koskaan poistuneet omalta asuinalueeltaan, eikä heillä ole mahdollisuutta modernin teknologian mahdollistamaan yhteydenpitoon. Massey (2008) kuvaakin yksilöiden olevan hyvin erilaisissa sosiaalisissa asemassa suhteessa tähän liikkumiskykyyn ja siinä muodostuviin keskinäisiin yhteyksiin. Tarkastelussa olennaista ei ainoastaan ole se, kuka liikkuu, vaan myös vallan suhde tähän liikkuvuuteen on huomioitava. Liikkumisen ja kommunikaation lisäksi Massey'n kuvaamaan valtageometriian käsitteeseen liittyykin kyky kontrolloida ja vaikuttaa tähän liikkuvuuteen. (Massey, 2008.) Se on yksi niistä monista sosiaalisista suhteista, jotka rakentavat matkailijoita ympäröivän naapuruston muodostamaa tilaa ja paikkaa (ks. Massey, 2003, s. 74). Tila on siis yhteydessä sosiaaliseen asemaan. Sitä pitävät hallussa ja sen toimintaa määrittävät ne, joilla on valtaa. Valta ilmenee muun muassa kulutuksessa ilmaisten sitä, että yksilöllä on kyky valita oma paikkansa. (Koskela, 2009, s. 40.)

Tässä luvussa keskityn kuvaamaan valtageometriian näkymistä ja vaikutusta matkailijoiden naapuruussuhteissa ja niiden merkitystä matkailijoiden turvallisuuskokemusten muodostumiseen. Ensimmäisessä alaluvussa tuon esiin erityisesti pääoman ja länsimaalaisen ajattelun dominoinnin seuraukset Massey'n muodostamassa valtageometriassa. Toisessa alaluvussa tarkastelen valtasuhteiden välittymistä sukupuolikäytännöissä, joka on Masseylle keskeinen teema, onhan hän feministimaantieteilijä. Viimeisessä alaluvussa tuon esille, minkälaisia tilallisia muutoksia koetut valtasuhteet voivat luoda, ja miten ne vaikuttavat matkailijoiden kokemuksiin.

6.1 Massey'n valtageometria jakamassa tilaa

Eri sosiaalisilla ryhmillä on erilaiset suhteet lisääntyneeseen liikkuvuuteen tilassa ja ajassa. Massey (2008) puhuu aika-tila tiivistymästä, joka viittaa tilassa tapahtuvaan liikkeeseen, kommunikaatioon ja sosiaalisten suhteiden maantieteelliseen laajenemiseen sekä siihen, kuinka ne vaikuttavat yksilöiden kokemuksiin. Tämä ilmiö on monesti esillä esimerkiksi globalisaatiokeskusteluissa. Aika-tila tiivistymän muutoksista eivät kuitenkaan pääse kaikki ihmiset osallisiksi. Voidaankin puhua sosiaalisesta eriarvoisuudesta, joka välittyy aika-tilan valtageometriana. Toisille tila toimii mahdollistajana ja potentiaalina, kun taas toiset tila vangitsee paikoilleen. Ääripäässä ovat ihmiset, jotka liikkuvat, kommunikoivat ja kykenevät jotenkin hallitsemaan omaa suhdettaan naapuruston muodostamaan tilaan, ja he ovat sen muodostumisesta jollakin tapaa vastuussa. Tällaisia henkilöitä ovat esimerkiksi maailmanmatkaajat ja liikemiehet, jotka ovat jatkuvassa yhteydessä toisiinsa ympäri maailmaa erilaisten teknologian ja tekniikan mahdollistamien ratkaisujen avulla. Kaikki liikkumaan kykenevät ihmisryhmät eivät kuitenkaan ole samassa asemassa, vaan liikkuminen voi tapahtua pakon edessä, kun yksilöt pyrkivät löytämään itselleen töitä ja parempaa elämää. Toiset ihmiset ovat lähinnä vastaanottamassa näitä globalisaation aikaan saamia ajan ja tilan tiivistymisen tuomia vaikutuksia. (Massey, 2008, s. 19–22.) Tällainen on esimerkiksi henkilö, joka ei koskaan matkusta minnekään, mutta hakee ruokansa intialaisesta ravintolasta, kuuntelee radiosta eurooppalaista musiikkia ja katsoo illalla televisiosta Hollywood-elokuvia.

Matkailijat voidaan tässä jaottelussa ajatella olevan aktiivisesti globalisaatiossa mukana olevia yksilöitä, jotka kykenevät vaikuttamaan tilan ja ajan tiivistymisen synnyttämiin virtauksiin omalla toiminnallaan. Heillä on riittävästi pääomaa ja muita resursseja kyetäkseen matkustamaan. He jättävät normaalin arkiympäristön tilan ja kurottavat uusiin tiloihin ja naapurustoihin. Matkailijoiden välillä on kuitenkin myös eroja. Toiset matkustavat säännöllisesti, majoittuvat hienostoalueilla ja käyttävät korkeatasoisia matkailupalveluja. Heillä on varaa valita matkustuskohteensa, naapurustonsa ja käyttämänsä palvelut. Toiset taas säästävät vuosikausia pystyäkseen toteuttamaan haluamansa matkan ja pyrkivät etsimään mahdollisimman edullisia majoitusalueita ja matkailupalveluita. Vaikka molemmilla ryhmillä on aika-tila tiivistymän muodostama kyky liikkua ja matkustaa, heidän kykynsä vaikuttaa sen kehitykseen ja omaan asemaansa siinä on erilainen.

Paikalliset asukkaat ovat ainakin jollain tapaa tila-aika tiivistymän vastaanottajia, sillä he kokevat matkailijoiden tuomat vieraat vaikutukset ja kulttuurit omassa naapuruston

muodostamassa kotiympäristössään. He voivat silti olla itsekin yhteydessä muuhun maailmaan esimerkiksi soittelemalla ja surffailemalla internetissä. Vapaa-ajallaan he voivat vastaavasti matkustaa myös itse. Kuitenkin erityisesti kolmannessa maailmassa on paljon paikallisia asukkaita, joilla ei ole itsellään edellytyksiä matkustaa tai vaikuttaa millään tavalla aika-tila tiivistymän kehitykseen; he ovat pelkästään sen vaikutusten vastaanottajia. Edes omalla naapuruston alueella heidän mahdollisuuteensa vaikuttaa alueen ja matkailun kehittymiseen ovat rajalliset resurssipulan vuoksi. He joutuvat tyytymään muiden tekemiin ratkaisuihin ja päätöksiin. Aika-tila tiivistymän muodostamassa valtageometriassa syntyikin Massey'n (2008) mukaan monimutkaisia sosiaalisen eristäytymisen prosesseja. Muiden ihmisten resurssit voivat vähentää alueella asuvien asukkaiden vaikutusvaltaa omasta alueestaan ja heikentää jo ennestään heikkojen mahdollisuuksia ja asemaa. (Massey, 2008, s. 23.) Tämä lisää heidän tuntemaansa epävarmuutta ja turvattomuutta omasta tulevaisuudestaan.

Aika-tilan tiivistymän tyypillinen kuvailu edustaakin Massey'n (2008) käsityksen mukaan pitkälti länsimaisen kolonialismin näkökulmaa maailman kehittämisestä. Maailma kuvataan usein yhtenäisenä kehityskulkuna, jossa kaikki ovat matkalla samaan pisteeseen. Kolmannen maailman valtioiden ajatellaan olevan vain ”jäljessä” länsimaiden kehityksessä ja tapahtumat kuvataankin yleensä nimenomaan länsimaiden näkökulmasta länsimaiden vaikutusvallan leviämisenä. Nämä vallitsevat valtasuhteet vaikuttavat ajatteluumme, tietoomme ja käsityksemme meitä ympäröivästä maailmasta. Tällaista ajattelutapaa on käytetty oikeuttamaan monia asioita sen mukaan, mikä palvelee parhaiten omaa etua. Sen avulla puolustetaan välillä toisilleen vastakkaisiakin pyrkimyksiä, kuten vapaata kauppaa ja paikallisten ihmisten oikeutta omaan maahansa. Paikkoja pidetään rajattuina, ja niitä merkitsemään on rakennettu korkeita raja-aitoja, joiden puolustaminen on perustunut väkivaltaan, rasismiin ja sortoon. Tämä kuvaa länsimaisen valtaa suhteessa muihin tarkastelussa oleviin maihin. Tarkastelu tulisi kuitenkin irrottaa näistä olemassa olevista rakenteista ja kolonisaatio erottaa käsityksestä eurooppalaisen historian sivutuotteena. (Massey, 2008, s. 104–109, 119.) Näin on mahdollista antaa tilaisuus uudentilaisille tulkinnoille.

Taloudellisten suhteiden ulottumista maapallon ympäri kuvataan nykyajan menestystarinana, vaikka se todellisuudessa on tuottanut alueille uusia epätasa-arvoisuuden muotoja ja rakenteita. Uusia taloudellisia suhteita luonnehtiikin eräänlainen epäjärjestys ja kaaos, jonka takaa on nousemassa selkeitä globaalien tason hierarkioita luoden varsin selkeät ja

yhdenmukaiset vallan maantieteen suuntaviivat. (Massey, 2008, s. 132.) Tämä luo eritasoisia riippuvuussuhteita, jossa toisen alueen toiminnat vaikuttavat suoraan tarkasteltavan alueen toimintaan. Tämä luo moniarvoisuutta, kun vaikutusvaltaiset veturiyritykset ja muut toimijat levittävät yksipuolisesti naapurustoihin omia homogeenisiä sanomiaan, mikä kuvastaa hyvin kulttuurisen vaihdon eriarvoisuutta (ks. Massey, 2003, s. 77). Monikansalliset yhtiöt ovat vallanneet myös matkailualan ja monet matkailualan yritykset matkakohteissa ovat suurten yhtiöiden omistuksessa, jolloin paikallisen naapuruston ihmisten hyötyminen matkailusta jää marginaaliseksi. Länsimaisten käsitysten ja monikansallisten yhtiöiden vallalla onkin huomattava vaikutus naapurustojen kehittymiseen. He kehittävät alueita omilla ehdoillaan ja paikalliset vaikutusmahdollisuudet supistuvat. Erityisesti kehittyvien maiden matkailun kehityksessä on olemassa uhka, että monikansalliset yhtiöt sanelevat kohteen ja naapuruston tulevaisuuden. Pääoma tuottaa valtaa.

Vallan tavoitteluun liittyy ihmisillä monenlaisia tavoitteita. Yksi keskeinen tavoite on tunne oman elämänsä hallinnasta, mikä tuottaa varmuutta ja ontologista turvallisuuden tunnetta. Turvallisuudesta onkin Koskelan (2009) mukaan tullut eräänlainen kulutushyödyke, jota hankkivat ne, joilla siihen on varaa. Turvallisuuden parantaminen katsotaan onnistuvan parhaiten erilaisilla hankinnoilla, joiden saatavuus perustuu ihmisten maksukykyyn. Tämä johtaa ihmisten tilalliseen epätasa-arvoon ja sosiaaliseen marginalisoimiseen. Tiukasta kontrollista johtuen rikollisuus siirtyy tiukasti valvotuista naapurustoista muille alueille ja muiden tilankäytön edellytykset kapenevat. Tila polarisoituu. (Koskela, 2009, s. 21.) Tällä tavoin ihmisten vallan käyttö heikentää muiden kokemaa turvallisuutta. Piiloutuminen erilaisten kulutushyödykkeiden taakse ei myöskään välttämättä paranna koettua turvallisuutta, vaan tekee mahdolliset vaarat entistä konkreettisemmiksi. Se voi saada ihmiset pelkäämään entistä enemmän. Yksittäiset matkailijat eivät varsinaisesti tee matkakohteessa ja naapurustossa mitään suuria tilallisia muutoksia tai investointeja, vaan niitä tekevät matkailijoiden asiaa ajavat matkailuyritykset. Matkailijat toiminnallaan ja läsnäolollaan kuitenkin hyväksyvät tehdyt ratkaisut ja vahvistavat näin olemassa olevia valtarakenteita.

Matkailijoiden ajatellaan olevan rationaalisia, itsenäisiä ja vaikutusvaltaisia toimijoita, jotka päättävät ja kontrolloivat omalla toiminnallaan matkansa kulkua ja suhdettaan paikallisiin ja ympäristöön (Cheoung & Miller, 2000, s. 379). Heillä on pääomaa, ja he pystyvät halutessaan vaihtamaan suunnitelmiaan ja päättämään omista liikkeistään alueella. Tämä vaikuttaa matkailijoiden sosiaalisen todellisuuden rakentumiseen naapuruston muodostamassa tilassa. Matkailijat voivat valita haluamansa ravintolan, käyttää valitsemansa hotellien palveluja ja

kierrellä valitsemassaan naapurustossa, jotka he mieltävät turvallisiksi. Matkailijoita kuitenkin sitovat heidän aikaisemmin tekemänsä päätökset ja varattuun matkaan liittyvät rajoitteet. Matkailualalla työskentelevät paikalliset puolestaan käyttävät työaikansa pyrkiessään luomaan matkailijoille ikimuistoisen loman naapurustossa. Heidät nähdään olevan sidottuja työhönsä ja jokapäiväisen elämän rutiineihin. Tämä vastakkainasettelu korostuu erityisesti länsimaalaisten matkailijoiden ja kolmannen maailman paikallisten suhteissa, joissa valta ilmenee koloniaalisena ja imperialistisena. Tästä voi kehittyä monia negatiivisia seurauksia. Pääoma mahdollistaa monia asioita ja tuo epätasa-arvoisuuden jakautumisen alueella esiin selvästi erityisesti silloin, kun paikallisten ja matkailijoiden elintasossa on suuria eroja. Paikalliset asuvat pienissä vaatimattomissa asumuksissa, kun taas matkailijat palaavat nukkumaan hienoihin hotelleihin, jossa he voivat vaipua unien turvalliseen maailmaan, eikä heitä uhkaa kukaan tai mikään (ks. Valtonen & Veijola, 2011). Näistä suurista elintasoeroista voi helposti syntyä erilaisia ongelmia tai matkailijat voivat ainakin kuvitella sen muodostavan mahdollisen turvallisuushkan, jolloin valtaa voidaan pyrkiä käyttämään näiden mahdollisesti syntyvien, kuviteltujen ongelmien ennaltaehkäisemiseksi.

Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että matkailijat käyttäisivät yksisuuntaisesti valtaa suhteessa paikallisiin asukkaisiin. Matkailijat eivät olekaan ainoa taho, joka pyrkii käyttämään valtaa omalla toiminnallaan. Matkailijoiden toimintaa pyrkivät ohjailemaan erilaiset toimijat, jotka haluavat säädellä ja muokata heidän liikkumistaan, käyttäytymistään ja olemistaan kohteessa. Tätä perustellaan usein turvallisuuteen liittyvillä kysymyksillä. Esimerkiksi vallanpitäjät pyrkivät usein ohjailemaan heitä ”sopivina” pidettyihin aktiviteetteihin. Elintasoeroista ja matkailuelinkeinon tuomista edellytyksistä huolimatta myös paikalliset asukkaat voivat ilmentää valtaa suhteessa matkailijoihin. Tämä valta ei kuitenkaan välttämättä liity pääomaan, vaan muihin tekijöihin. Katse on yksi päämekanismeista, jonka avulla paikalliset ilmaisevat matkailijoiden ja heidän välisiään valtasuhteita. Matkailijoita tarkkaillaan, arvioidaan ja joskus heidän toimintaansa pyritään sekaantumaan. Matkailijat ovat usein paikallisten ihmisten katseiden kohteena jo pelkästään heidän erottautumisensa takia. He ovat toimintansa, fyysisen ulkonäkönsä ja kielensä perusteella erotettavissa paikallisista asukkaista. Heidä voidaan pitää uhkaavina näiden eroavaisuuksiensa vuoksi, mikä vaikuttaa paikallisten suhtautumiseen matkailijoihin ja näin myös matkailijoiden omien turvallisuuskäsitysten muodostumiseen. Samalla erottautuminen tekee matkailijat kuitenkin entistä haavoittuvaisemmiksi, sillä erottautuminen joukosta voi altistaa heidät rikoksille ja muille vaaroille. (Ks. Cheoung & Miller, 2000, s. 382.)

6.2 Nainen miehisen katseen objektina

Tilan kokemiseen ja siinä liikkumiseen vaikuttavat myös muut tekijät kuin pääoma. Niitä ovat muun muassa sukupuoli, luokka ja etninen alkuperä. Nämä tekijät eivät toimi toisistaan erillään, vaan vaikuttavat toisiinsa samanaikaisesti. Seuraavaksi tarkastelen valtageometriaa sukupuolen näkökulmasta, koska sukupuolten väliset suhteet ja niiden tarkastelu tilan ja paikan suhteen muodostumisessa on ollut myös Masseylle läheinen aihe. Tilojen ja paikkojen valtasuhteita ilmaistaan sukupuolikäytännöissä, joka ilmaisee miesten ja naisten erilaisia tapoja käyttää tilaa. Historiallisesti naisen ja miehen roolit ovat olleet sosiaalisesti jyrkästi toisistaan erillään. Miehen ja naisen väliset sukupuolisuhteet ovat kuitenkin olleet muutoksessa 1800-luvun lopulta lähtien. Naisten rooli kodin hengettärenä on muuttunut, kun naiset ovat astuneet mukaan työelämään ja siirtyneet viettämään vapaa-aikaansa myös muualla kuin kodin suljetuissa tiloissa. Tämän naisten lisääntyneen liikkuvuuden on nähty uhkaavan vallinnutta patriarkaalista järjestystä ja muokkaavan miesten aikaisemmin hallitsemia sukupuolten välisiä suhteita. Naisten liikkuminen ei kuitenkaan ole pelkästään modernismin myötä noussut ilmiö. Jo viktoriaanisella ajalla naisten matkustaminen nähtiin keinona löytää itsensä miehisen vallan ja järjestyksen ulkopuolella. (Massey, 1994.) Nykyisin naisten yksin matkustaminen on länsimaissa edelleen lisääntynyt, mikä voidaan ajatella merkinä naisten vapautumisesta kotiin sitovista kahleista. Tasapainoa sukupuolten välillä ei kuitenkaan ole saavutettu, sillä naisten matkustamista rajoittavat edelleen monet uskonnolliset, kulttuuriset ja sosiaaliset tekijät. Lisäksi koettu pelko ja turvattomuus voivat estää naisten matkustamista ja liikkumista majoituskohdetta ympäröivässä naapurustossa.

Vaikka naiset eivät ole enää sidottuja koti-elämään, he eivät silti ole täysin irrallaan ja vapaita sukupuolten välisten valtasuhteiden muodostamasta epätasa-arvosta. Miehet pystyvät toiminnallaan ja läsnäolollaan rajoittamaan naisten liikkumista naapuruston alueella (ks. Massey, 2008, s. 19). Jokapäiväisessä elämässään monet naiset joutuvat kohtaamaan yksityiselämään kohdistuvia tunkeutumisyrityksiä, jotka voivat ilmetä fyysisenä väkivaltana, henkilökohtaisina kommentteina, tuijotuksena ja sopimattomina eleinä, jotka saavat naiset tuntemaan itsensä ulkopuoliseksi ja väärässä paikassa olevaksi. (McDowell, 1999, s. 105.) Mediassa esiintyy uutisia naisten ahdistelusta ja väkivallasta julkisilla paikoilla, mikä vahvistaa näitä mielikuvia ja käsityksiä. Se raportoi naisiin kohdistuvia väkivallantekoja ja hyökkäysyrityksiä, joita naiset ovat kohdanneet liikkueensa alueella. Media toimii näin naisten pelon tuottajana välittämällä tilallista kuvaa globaaleista ja paikallisista rikoksista (ks. Koskela, 2009, s. 337). Lisäksi matkaoppaat varoittavat naismatkailijoita sekä kehottavat

heitä välttelemään tiettyjä alueita ja liikkumaan aina porukassa, jossa muiden läsnäolo parantaa koettua turvaa.

Naisten tilan käyttöä rajoittavat siis monet sosiaalisesti koetut uhkat, jotka kohdistuvat erityisesti miehiin. Miehet rajoittavat heidän liikkumistaan tietyillä, uhkaavaksi koetuilla alueilla. Tämä paikkojen karttaminen voi olla paikan yleistä välttelyä tai sidottua johonkin vuorokauden aikaan. Erityisesti yö koetaan naisille turvattomana vuorokaudenaikana, ja sen takia varoitellaan, ettei naisten tulisi liikkua ulkona öisin yksin. Naisten kohtaama pelko rajoittaa heidän liikkumistaan ja johtaa niiden tilojen välttelemiseen, joissa pelätään erilaisten vaarojen vaanivan. He eivät uskalla liikkua alueella yksin, vaan joutuvat aina turvautumaan miesten seuraan halutessaan liikkua naapurustossa. Tämä heikentynyt kyky liikkua alueella itsenäisesti rajoittaa naisten kokemaa vapautta ja kasvattaa heidän riippuvaisuuttaan miehistä, mikä osoittaa tilan patriarkaalisuutta ja maskuliinista valtaa (ks. Massey, 2003, s. 75).

Julkiseen tilaan liittyy näin sukupuolittunutta eriarvoisuutta. Tämä näkyy siinä, kuinka miehet ja naiset käyttävät ja käsittävät naapuruston muodostamaa tilaa eri tavalla. Naiset tuntevat liikkumisensa olevan rajatumpaa ja pelkäävät miesten muodostamaa fyysistä uhkaa heidän koskemattomuudelleen. Pritchard ja Morgan (2000) väittävätkin, että julkiset turistiset matkailuympäristöt ovat maskuliinisesti rakentuneita perustuen miesten liikkumisen mahdollistamiseen ja heidän nautintoonsa. Tämä johtaa samalla kuitenkin usein naisten eristäytymiseen ja eksklusioon. (Pritchard & Morgan, 2000.) Naiset ovat kuitenkin ottaneet käyttöönsä erilaisia selviytymisstrategioita, joiden avulla he pyrkivät selvittämään uhkaaviksi koetut tilanteet.

Valta jakautuu sukupuolten välillä myös matkailijoiden katseissa. Katseen voima jakautuu kuitenkin epätasa-arvoisesti, ja se voi omalta osaltaan kuvata yhteiskunnassa vallitsevaa valtaa ja kontrollia. Naiset joutuvat miehiä helpommin katseiden kohteiksi. Monet naisista myös tietoisesti haluavat olla katseen kohteena ja pyrkivät edistämään sitä esimerkiksi räväkällä pukeutumisellaan saadakseen haluamaansa huomiota. Tämä miesten katse ei usein jää vain neutraaliksi katseluksi, vaan erityisesti yksinmatkustavat naiset joutuvat usein olemaan paikallisten miesten seksuaalisen ja kontrolloivan katseen kohteena. Ruumis toimii katseen kiintopisteenä ja valvonnan kohteena. Siihen liittyy usein myös eroottista latausta. Naisten ei näin ollen ole aina halutessaankaan mahdollista toimia tilassa anonyymeina kuljeskelijoina, vaan he ovat jo pelkästään sukupuolensa perusteella näkyvissä ja miesten katseen tutkinnan kohteena. Miehet eivät yleensä joudu samalla tavalla kontrolloivan ja seksuaalisen katseen kohteeksi. (Ks. Jordan & Aitchison, 2008; Massey, 1994, s. 234.) Tämä

saa naiset tuntemaan itsensä alistetuksi miesten hallitsemissa naapurustossa. Naiset pelkäävätkin yleisesti juuri tämän miesten katseen mahdollisia seurauksia – erityisesti fyysisen koskemattomuuteen kohdistuvaa uhkaa.

Äärimmilleen miesten naisiin kohdistuva vallankäyttö menee seksiturismissa. Vaikka vallanjaosta seksiturismissa on olemassa monenlaisia tulkintoja, Heroldin, Garcian ja DeMoyan mukaan (2001) siinä katsotaan yleisesti naisten muuttuvan miesten toiminnan objekteiksi ja hyödykkeiksi, joita miehet kuluttavat. Naisten vartalo nähdään miesten territoriona, jota he käyttävät hyväkseen luodakseen itselleen fyysisiä nautintoja (vrt. Massey, 1994, s. 232). Tämä kuvaa miesten ylivaltaa ja vallan epätasapainoa eri osapuolten välillä. On kuitenkin hyvä muistaa, ettei seksiturismi kuitenkaan enää ole aina pelkästään miesten harjoittamaa, vaan nykyisin yhä useammat länsimaalaiset naiset matkustavat kehitysmaihin, joissa heillä on seksisuhteita paikallisten miesten kanssa. (Herold, ym. 2001.)

6.3 Julkisen tilan hämärtyminen ja ihmisten eristäytyminen

Tiloista puhuttaessa käytetään usein jakoa yksityiseen ja julkiseen tilaan. Asuinympäristön turvallisuutta tarkastellaan yleensä julkisessa tilassa tapahtuvien tapahtumien perusteella, mutta julkisessa tilassa viime vuosina tapahtuneet muutokset edellyttävät myös julkisen ja yksityisen tilan dikotomian tarkastelemista. Niiden rajat ovat viime vuosina hämärtyneet, ja tiukkaa jakoa yksityisen ja julkisen välille ei ole helppo tehdä. Julkisiin tiloihin on luotu konkreettisia ja symbolisia rajoja, jotka ovat muuttaneet tilan luonnetta. Monet tutkijat ovat ottaneet käyttöön puolijulkisen ja puoliyksityisen tilojen käsitteet helpottaakseen julkisen ja yksityisen muodostaman vastakkainasettelun tarkastelemista. Monet julkiset tilat ovatkin viime vuosina muuttuneet aikaisempaa yksityisemmiksi, mikä näkyy muun muassa yhteiskunnan teknologisoitumisesta johtuvan valvonnan kiristymisenä. Näennäisesti tila on yhtä julkinen kuin se on ollut aikaisemminkin, mutta tilan toimintoja on rajoitettu erilaisilla säännöillä. Näin pyritään luomaan turvallisuutta kontrolloimalla tilaa. (Koskela, 2009, s. 173.) Tällaiset käytännöt ovat yleisiä esimerkiksi monissa kauppakeskuksissa. Sääntöjen seuraamista voidaan tarkkailla järjestysmiesten ja valvontakameroiden avulla, mitä valvovat yksityisten turvallisuusyritysten työntekijät. Järjestysmiehet hoitavat poliisien toimintakuvaan miellettyjä tehtäviä, mikä on johtanut yksityisen vartioinnin ja julkisen poliisitoimen toimintavaltuuksien rajan hämärtymiseen (Haarni, 1997, s. 101).

Kun turvallisuutta pyritään parantamaan kontrolloimalla tilaa, siitä seuraa helposti sosiaalisen vuorovaikutuksen jäykistyminen ja tilan polarisoituminen. Tilasta pyritään poistamaan sitä uhkaavat ainekset, jolloin tila yhdenmukaistuu sosiaalisesti. (Koskela, 2009, s. 41.) Sen seurauksena muodostuu entistä suljetumpia alueita, joissa alakulttuurit erottuvat entistä selkeämmin omiksi ryhmikseen. Naapuruston sisältämistä tiloista tulee tällöin yksityisluontoisempia. (Sihvola, 2008, s. 28–29.) Julkiset alueet pyritään supistamaan helposti puolustettaviksi alueiksi, jonne vain harvoilla on oikeus kulkea. Näin ihmiset pyrkivät alueellisesti erottamaan itsensä sopimattomista aineksista. Nämä muutokset voivat olla hetkellisiä muutoksia, jotka kestävät vain ryhmien läsnäolon ajan, mutta niistä voidaan pyrkiä kehittämään myös pysyvämpiä ratkaisuja, joita vahvistetaan erilaisin symbolein.

Valtageometria kuvaakin hallitsemisen, alistamisen ja solidaarisuuden muodostamaa verkkoa, joka konkretisoituu ihmisten pyrkimyksissä kontrolloida tilaa. Eri tahot ovatkin viime vuosina pyrkineet ottamaan haltuun asuttamansa tilan. Sen myötä on noussut erilaisia kiistoja siitä, kuka saa hallita, määrittää ja muokata tilaa mieleisekseen ja millä perusteilla. Erilaiset ryhmät ja ryhmittymät pyrkivät valloittamaan heitä ympäröivän naapuruston ja tekemään siitä kukin itselleen subjektiivisesti merkityksellisemmän paikan. Tämä johtaa suljettujen yhteisöjen syntymiseen. Ne voidaan luoda joko materiaalisesti tai imaginaarisesti mielikuvituksen avulla. (Massey, 2008.) Erilaiset konkreettiset ja symboliset merkit viestivät siitä, ketkä saavat tulla tilaan. Kieltoaulut, kyltit sekä muiden esittämät säännöt ja normit määrittävät toivottua käyttäytymistä ja ohjaavat tilaan haluttuja henkilöitä. Eristäytymisestä voivat kertoa myös erilaiset symboliset viestit. Tällaisilla tilallisilla muutoksilla vahvistetaan segregatiota ja ajattelua siitä, että on olemassa toivottuja sisäpuolisia ja vältettäviä ulkopuolisia ihmisiä. Tämänkaltainen kehitys on kuitenkin ongelmallista, sillä ongelman poissulkeminen tietyssä tilassa ja ajassa synnyttää ja monistaa ongelmia toisissa tiloissa. Turvallisuuden rakentaminen voi näin todellisuudessa synnyttää turvattomuuden tunnetta. Tämä johtaa ulkopuolisuuden ja sisäpuolisuuden vastakkainasetteluun, jota tarkastelin viidennessä luvussa. Valtageometria kytkeytyykin läheisesti ulkopuolisuuden käsitteeseen.

Valvontakamerat, järjestysmiehet ja muut tilan valvonnasta kertovat asiat toimivat eräänlaisina vallankäytön symboleina, joiden avulla ilmaistaan pyrkimystä vaikuttaa tilaan ja siinä käyttäytymiseen. Valvontakameroiden käyttö onkin lisääntynyt huomattavasti viime vuosina ja ne valvovat yhä useammin naapuruston toimintaa kaduilla, toreilla ja aukioilla. Tämä ”valvova silmä” tekee ihmiset entistä näkyvämmiksi pysyen itse näkymättömissä. Puolijulkisissa tiloissa, kuten kauppakeskuksissa valvonta on vieläkin intensiivisempää ja sitä

on tehostettu entisestään vartijoiden näkyvällä liikkumisella alueella. (Koskela, 2009, s. 216, 221.) Kameravalvonnalla pyritään ehkäisemään rikoksia ja parantamaan ihmisten kokemaa turvallisuutta, mutta lopputulos voi todellisuudessa olla päinvastainen; kameroiden olemassaolo voidaan nähdä varoituksena mahdollisesta vaarasta. Se saa ihmiset muuttumaan entistä epävarmemmiksi ja tähyilemään ympäriltään mahdollisia uhkatekijöitä. Näin ollen ihmisten turvaksi tarkoitettut kamerat voivat lisätä ihmisten pelkoa sen sijaan, että ne toisivat varmuutta ja luottamusta.

Matkailijat voivat kokea nämä kiellot ja rajoitukset joko sisäpuolisena tai ulkopuolisena. He voivat olla sisällä kieltojen määrittämällä alueella, jossa epäsopiviksi kohdistettuja yksilöitä ja ryhmiä pyritään poistamaan ja valikoimaan näin sisällä olevat henkilöt. Rajoilla seisovat portinvartijat valvomassa ulkopuolisten pääsyä sisään. Matkailuelinkeino voi toimia näin varmistaakseen matkailijoille mahdollisimman huolettoman ja turvallisen loman heidän majoituspaikassaan ja yleisesti matkakohteessaan, jolloin tila yhdenmukaistuu ja täyttyy matkailijoista. Toisaalta matkailija voi kokea paikallisten pyrkimyksen eristäytyä matkailijoista ja toimia omillaan ilman matkailijoiden jatkuvaa läsnäoloa ja julkista esilläoloa välttelemällä paikkoja, joissa matkailijat tavallisesti liikkuvat. Paikallisten käyttäytyminen ja suhtautuminen matkailijoihin voi symbolisoida tätä. Kyse on tällöin sosiaalisesta yksityisyydestä, jossa paikalliset pyrkivät erottamaan oman toimintansa naapurustossa matkailijoiden toiminnasta.

Valtageometria toimii kaikilla tasoilla kansainvälisestä globalisaatiosta aina paikallisen naapuruston jokapäiväiseen elämään. Se ei ole pelkästään globalisaation takia valtioiden välisiin suhteisiin vaikuttava asia, vaan sillä on vaikutuksia myös paikallisella naapuruston tasolla, jossa matkailijat sen vaikutukset lomallaan kohtaavat. Yhteiskuntien poliittiset valtarakenteet eivät siis toimi erillään yksilöiden henkilökohtaisesta kokemusmaailmasta. Valtasuhteet eivät kuitenkaan Massey'n (2008) mukaan ole pysyviä, vaan dynaamisia, ja ne muuttuvat jatkuvasti. Massey kuvaa valloitusten suunnan osittaista muuttumista, joka näkyy nykyisin muun muassa siinä, että ensimmäisen maailman maat eivät enää ole aina investointien lähteenä, vaan voivat olla myös ulkopuolisten investointien kohteena (Massey, 2008, s. 141). Matkakohteen naapurustossa voimasuhteiden muutokset näkyvät matkailijoille ja paikallisille pitkällä aikavälillä. Kuten Cheung ja Miller (2000) tuovat esille, poliitikot ja päättäjät pyrkivät toiminnallaan aktiivisesti käyttämään valtaa ja ilmaisemaan omaa valta-asemaansa, mutta valtasuhteet ovat läsnä myös matkailijoiden päivittäisessä vuorovaikutuksessa ja kohtaamisissa. Kaikissa ihmisten välisissä suhteissa onkin vallalla

jonkinlainen merkitys. Matkailussa valtaa ilmaistaan matkailijoiden, paikallisten ja erilaisten välikäsien muodostamana monimutkaisina suhteiden järjestelminä. Se ei kuitenkaan aina ole täysin ilmeistä, koska valta voi esiintyä häilyvänä jokapäiväisen toiminnan keskellä, eikä siihen siksi kiinnitetä paljoakaan huomiota.

Monet ihmiset ovat myös eristäneet itsensä asuinympäristöissään tilallisesti muista ihmisistä rakentamalla erilaisia suojamuureja ja linnoittamalla näiden suojamuurien taakse (Massey, 2008, s. 135). He katsovat sen parantavan heidän turvallisuuttaan ja suojelevan heitä ulkopuolella vaanivilta uhkilta, jota vieraat ja tuntemattomat ihmiset edustavat. Massey (2003) korostaakin, että rajojen vetäminen ilmaisee aina vallankäyttöä ja yhteiskunnallisten valtasuhteiden ilmausta (Massey, 2003, s. 74). Se ilmaisee ihmisten kykyä valjastaa erilaiset teot keinoiksi päästä omiin tavoitteisiin. Valta heijastaa pyrkimystä ja kykyä vähentää niitä rajoituksia, joita he eivät halua noudattaa. (Bauman, 1999, s. 144.) Ihmiset käyttävät valtaa hyväkseen välttääkseen niiden kohtaamisen, joita he eivät halua kohdata. Näin naapurustosta pyritään poistamaan häiriötä aiheuttavat tekijät ja ihmiset, vaikka he noudattaisivatkin lakia. Tarkoituksena on oman reviirin merkitseminen ja ulkopuolisten alueelle pääsyn estäminen. Näin saavutetaan tietynlainen naapuruston yhdenmukaisuus, jossa kaikki ihmiset ovat samantyyliä ja edustavat samankaltaisia identiteettejä. Tämän katsotaan luovan turvallisuutta sisälle asuville yhteisöille ja toisaalta sulkemaan ei-toivotut yksilöt ja ryhmät muurien ulkopuolelle. (Bauman, 2002, s. 131–132; Koskela, 2009.)

Bauman (2002) kuvailee eteläafrikkalaista Heritage Parkia, jonka erottaa muista naapurustoista niitä ympäröivät muurit. Muureilla on kameroita ja porteilla on vartijoita, jotka edustavat alueen asukkaiden käsitystä turvallisuudesta. Tontin hinnalla ostetaan jäsenyys naapuruston muodostamasta yhteisöstä. Naapurusto edustaa asukkaiden unelmaa paremmasta elämästä, haaveesta elää sovussa naapureiden kanssa sääntöjä noudattaen. Muurien muodostaman linnoituksen seurauksena rinnakkaiselo rajautuu muurien muodostamien rajojen kokoiseksi, jossa harjoitetaan tarkkaa sosiaalista kontrollia ja kurinpalautusta. Porteilla olevat vartijat kieltävät sisäänpääsyn kaikilta ulkopuolisilta. (Bauman 2002, s. 112–113.) Tämänlainen linnoittautuminen myös lisää ihmisten välisiä ennakkoluuloja ja toimii pelon kasvualustana.

Matkailijatkin kohtaavat tällaisia linnoituksia monissa matkaamissaan kohteissa. Esimerkiksi monissa Karibianmeren matkakohteissa matkailijat eristetään omiin resort-tyyliisiin naapurustoihin erilleen paikallisista asukkaista. Tämän katsotaan suojelevan matkailijoita ja

parantavan heidän turvallisuuttaan tehden kohteista entistä houkuttelevampia. Tämä kuitenkin estää sosiaalisen vuorovaikutuksen, jolloin paikallisen ympäristön kokeminen ei ole mahdollista tapahtua yhtä kokonaisvaltaisesti kuin aikaisemmin. Monesti kohteen erottaa paikallisesta kylästä sitä ympäröivät muurit, jonka sisäpuolelle paikalliset pääsevät ainoastaan tekemään töitä. Tämä on johtanut matkailijoiden ja paikallisten tilalliseen eriytymiseen. Matkailijat ovat vallanneet paikallisten käytössä aikaisemmin olleen tilan ja muuttaneet sen omaksi yksityiseksi tilaksi. Vielä pidemmälle tässä on menty Domrösin (2004) mukaan Malediiveilla, jossa paikallisen hallituksen politiikkaan kuuluu aktiivisesti pyrkiä estämään matkailijoiden tuomien sosiaali-kulttuuristen vaikutteiden leviäminen maan paikallisiin asukkaisiin. Matkailijat on tiukasti eristetty omille saarilleen erilleen paikallisesta väestöstä, mikä estää kulttuurien välisen kanssakäynnin. Paikalliset asukkaat saavat mennä alueelle vain työskentelemään kuten Karibiolla. Lisäksi matkailijat eivät saa viettää pitkiä aikoja paikallisten asukkaiden omistamilla saarilla, vaan oleskelut on rajattu lentokenttien ja saarien välisiin siirtymiin ja lyhyisiin päiväretkiin. Maan hallituksen toimenpiteet ovat myös rajoittaneet matkailijoiden kuuluvien lomasaarten määrää suhteessa paikallisten asukkaiden asuttamien saariin sekä määrittäneet lomasaarten tarvittavan etäisyyden paikallisten asukkaiden asuttamiin saariin negatiivisten vaikutusten ehkäisemiseksi.

Paikallisten julkisista tiloista on tullut näin matkailijoiden yksityisiä tiloja. Tämänkaltainen tilan vallankäyttö supistaa julkista tilaa ja ajaa ulkopuolisia muille suppeammille alueille. Se osoittaa näiden yksityisessä tilassa olevien valtaa suhteessa paikallisiin asukkaisiin ja muihin matkailijoihin ja ilmentää valtasuhteiden muodostamaa epätasa-arvoa. Konkreettisin ja symbolisin muurein ympäröidyt matkakohteet pyrkivät profiloitumaan turvallisiksi ja välittämään tämänkaltaista imagoa valitsemilleen kohderyhmille. He saattavat vedota matkailijoihin esimerkiksi tuomalla esiin naisten kykyä liikkua alueella vapaasti ilman ulkopuolista vaaraa rajalla olevien turvatoimenpiteiden vuoksi. Sen ajatellaan toimivan merkittävänä matkailijoiden vetovoimatekijänä. Näin he pyrkivät vastaamaan kilpailuun muiden paikkojen kanssa. Tämän johdosta tila kuitenkin polarisoituu ja se muuttaa luonnettaan entistä yksityisemmäksi.

7. YHTEENVETO

Tutkielma on teoreettinen avaus sosiaalisesti tuotettavan turvallisuuden tutkimukseen matkailijoiden naapuruussuhteissa. Turvallisuus on menestyvän ja vetovoimaisen matkailualueen edellytys. Se vaikuttaa matkailijoiden matkustuskäyttäytymiseen sekä alueen koettuun vetovoimaan ja kilpailukykyyn. Se on matkailijoiden perustarve, jonka on oltava tyydytettynä, jotta matkailijat kykenisivät nauttimaan matkasta ja sen aikana koettavista aktiviteeteista. Matkailijoita kuitenkin uhkaavat nykyisin yhä useammat turvallisuuteen vaikuttavat kriisit, jotka vaihtelevat paikallisista fyysisen väkivallan tapauksista laajoihin terroristi-iskuihin ja pandemioihin. Tieto uhkista leviää nopeasti ja laajalle erityisesti mediassa ja muiden matkailijoiden kertomuksissa. Näitä turvallisuusuhkia ja vaaroja matkailijat joutuvat pohtimaan ja arvioimaan matkansa aikana. Ne uhkaavat matkailijoiden fyysistä terveyttä ja toimintakykyä. Lisäksi ne vaikuttavat matkailijoiden kokemaan varmuuteen ja luottamukseen omasta itsestään, olemassa olevista suhteista ja kohteen yleisestä turvallisuuskuvasta. Matkakohteet ja yritykset ovatkin viime vuosina pyrkinneet panostamaan matkailijoiden turvallisuuden kehittämiseen pyrkimällä ennaltaehkäisemään erilaisia turvallisuusuhkia ja varautumalla niihin erilaisten toimenpidesuunnitelmien ja henkilöstön kouluttamisen avulla.

Usein matkailijat majoittuvat alueella, joka sijaitsee heidän mielenkiinnon kohteidensa kannalta hyvällä ja keskeisellä paikalla, jolloin matkailijoiden toiminta keskittyy majoituspaikan läheisyyteen. Majoituspaikka ja sitä ympäröivä alue toimivat matkailijoiden kiintopisteenä matkan aikana, josta he lähtevät liikkeelle, viettävät aikaa ja palaavat päivittäin takaisin. Se toimii matkailijoiden väliaikaisena kotina, jonka turvallisuus on matkan ehdoton vähimmäisvaatimus, jotta matkailijat voisivat oman huoneen muodostamassa yksityistilassa luopua varovaisuudestaan ja rentoutua vaipumalla unien luomaan vapauteen ja sen ympärille rakentuvien kokemusten maailmaan (ks. Valtonen & Veijola, 2011). Nukkumiseen ja täydelliseen rentoutumiseen kykeneminen kuitenkin edellyttää luottamusta siitä, ettei mikään uhkaa tai häiritse heidän olemistaan tuona aikana. Majoituspaikan ja sen ympärille muodostuvan naapuruston naapurisuhteilla on silloin suuri merkitys heidän turvallisuuskokemuksiensa muodostumiselle. Tässä tutkielmassa olen käsitellyt matkailijoiden kokeman turvallisuuden rakentumista kolmesta näkökulmasta, jotka ovat Maffesolin uusheimot, Relphin ja muiden tutkijoiden määrittämä ulkopuolisuus sekä Massey'n valtageometria.

Naapuruuden tarkastelu matkailututkimuksessa on varsin uusi asia, erityisesti silloin, kun matkailijoiden ajatellaan matkansa aikana itse asuvan naapurustossa, vaikuttavan sen toimintaan ja kuuluvan siihen väliaikaisesti. Tässä tutkielmassa matkailijat on ajateltu kuuluvan naapurustoon yhdessä paikallisten asukkaiden kanssa. Acapella Village -projektin ja Veijolan tarjoaman aiheen innoittamana olen pyrkinyt erityisesti sosiaaliseen tilaan ja yhdessäolon muotoihin perustuvan tieteellisen keskustelun avulla avaamaan ja tarkastelemaan subjektiivisesti määritettyjen ja koettujen turvallisuuskokemusten muodostumista matkailijoiden naapurisuhteissa ja niiden edellytyksiä matkailijoihin vaikuttavissa muissa suhteissa heidän matkansa aikana. Tarkastelemieni tutkijoiden tekstien avulla olen osoittanut, että alueen ja naapuruston turvallisuus ei ole annettu, vaan se kehittyy ja muuttuu matkan aikana matkailijoiden muodostaessa käsitystä sosiaalisessa tilassa olevista sosiaalisista suhteista ja niiden merkityksistä. Tämän pohjalta he rakentavat käsitystään ja kokemustaan paikan turvallisuudesta.

Ihmisten lisääntynyt liikkuvuus, joka ilmenee muun muassa matkailuna, on tiivistänyt kokemaamme aika-tilaa ja tehnyt globaalin kommunikaation mahdolliseksi. Se on luonut edellytykset myös muiden kuin paikallisten siteiden muodostamiselle. Ihmiset voivat itse valita, kenen kanssa he ovat yhteydessä, eivätkä he ole enää sidottuja mihinkään tiettyyn paikkaan samalla tavalla kuin ennen. Sen takia *Gemeinschaft*-tyyppisten paikallisten yhteisöjen on sanottu menettäneen merkitystään ja korvautuneen uudenaikaisilla sosiaalisilla suhteilla (esim. Aro & Jokivuori, 2010). Tämänkaltaisen ajattelu johtaa kuitenkin materiaalisen tilallisuuden aliarvioimiseen. Naapuruston kaltaisessa tilassa kulkureittien ja oleskelupaikkojen risteytyskohdissa mahdollistuvat myös sattumanvaraiset, koordinoimattomat kohtaamiset, jotka eivät ole valittuja vapaaehtoisia suhteita. (Massey, 2005, s. 93–95.) Naapureiden sosiaalisia suhteita ei tulisikaan kuvata pelkästään yhteisöllisyyden avulla, sillä muiden ihmisten suora ja epäsuora toiminta ja fyysinen läsnäolo voivat myös vaikuttaa matkailijoiden muodostamaan tulkintaan turvallisuudesta, eikä sitä siksi voida jättää huomioimatta.

Vaikka matkailijat tulkitsevat naapuruston ja koko matkan turvallisuutta itse subjektiivisesti, vaikuttaa muiden ihmisten toiminta, käyttäytyminen ja mielipiteet heidän omaan tulkintaansa turvasta ja turvattomuudesta. Naapurisuhteet voivat muodostua muiden alueella olevien matkailijoiden tai paikallisten kanssa. Joidenkin kanssa ollaan merkityksellisessä vuorovaikutuksessa, mitä kuvastaa kollektiivinen yhteenkuuluvuuden tunne, mutta myös muunlaiset sosiaaliset suhteet sekä niiden täydellinen puuttuminen vaikuttavat koettuun

turvallisuuteen. Matkailijoiden pelko kohdistuuakin yleensä muiden ihmisten mahdolliseen toimintaan, ei fyysiseen paikkaan. Matkailijoiden naapurisuhteisiin ja niiden määrittämään turvallisuuteen vaikuttavat myös muut kuin itse vuorovaikutuksessa olevat osapuolet. Media, kotiin jääneet sukulaiset ja ystävät vaikuttavat siihen mielikuvaan, joka sosiaalisista suhteista ja naapuruston turvallisuudesta syntyy. He vaikuttavat syntyvien suhteiden laatuun ja siihen, kuinka vuorovaikutuksessa olevat matkailijat näitä tilanteita tulkitsevat. Lisäksi paikalliset kaupunginvaltuustot ja matkailuyritykset vaikuttavat sosiaalisten suhteiden vaikutuksien mahdollisuuksiin ja rajoitteisiin. Ne luovat edellytykset matkailijoiden moninaisille kohtaamisille matkailuympäristössä.

Matkailijat tuntevat usein toistensa kanssa jonkinlaista yhteenkuuluvuutta, vaikka heillä ei olekaan keskenään jaettua historiaa. Tarkasteltaessa heidän välillään voi olla vaikea löytää mitään yhteistä, mutta matkailijat jakavat silti yhteisen kokemuksen ja yhdessä koetut tilanteet muiden paikalla olevien matkailijoiden kanssa. He voivat tuntea jonkinlaisen merkityksellisen yhteyden toistensa kanssa, sillä he jakavat yhdessä suorittamansa aktiviteetit ja kohtaavat paikalliset asukkaat yhdessä muiden matkailijoiden kanssa vieraan kulttuurin keskellä. Sosiaaliset suhteet koetaan tapahtumahetkenä molemmin puolin merkityksellisenä, vaikka kyse ei olisikaan perinteisestä yhteisöllisyydestä. Ne ovat luonteeltaan kevyitä ja lakkaavat useimmiten olemasta loman päätyttyä. Tällaiset sosiaaliset suhteet parantavat matkailijoiden näkemystä turvallisuudesta, sillä merkityksellisen yhdessäolon uskotaan luovan turvaa ja varmuutta sekä suojelevan olemassa olevilta uhilta. Paikallisten kanssa ei kuitenkaan yleensä koeta samanlaista yhteisyyttä. Paikallisten asukkaiden ja matkailijoiden välisiä suhteita kuvaavatkin useimmiten erilaiset vaihdantasuhteet, joissa kuvastuvat heidän erilaiset roolinsa matkailijoiden loman aikana. Matkailijat viettävät vapaa-aikaa ja ostavat lomallaan paikallisilta palveluita ja hyödykkeitä, kun taas paikalliset ovat naapurustossa töissä ja pyrkivät toimenkuvansa mukaisesti toteuttamaan palvelua. Paikalliset tyytyvätkin matkailutuotteen ympärille muodostetun tarinan toteuttamiseen ja oman osansa suorittamiseen tässä matkailijoille suunnatussa esityksessä (ks. Goffman, 1971). Näin matkailijoiden kokemus paikasta ja siellä olevista ihmisistä jää varsin pinnalliseksi ja fyysisestä läheisyydestä huolimatta heidän välillään vallitsee huomattava sosiaalinen etäisyys.

Sosiaalisen etäisyyden kasvaessa matkailijat tuntevat itsensä ulkopuolisiksi vieraisiksi koettujen ihmisten keskellä ilman kollektiivisen mielikuvituksen ja yhteisen kokemuksen tuomaa turvaa. Ympäriellä tuntuu vallitsevan yleisen välinpitämättömyyden ilmapiiri, jossa ketään ei näytä kiinnostavan, mitä yksilöille tapahtuu. Epäviralliseen sosiaaliseen kontrollin tuomaan

turvaan ei voida myöskään varmuudella luottaa, koska ympärillä olevat ihmiset ovat täysin vieraita ja tuntemattomia. Matkailijoiden kokema ulkopuolisuus on kuitenkin erityisesti lyhyemmällä lomilla toivottu olotila, johon matkailijat tietoisesti pyrkivät. He eivät edes halua kiinnittyä paikkaan ja tutustua siellä oleviin ihmisiin, vaan he nauttivat ulkopuolisuuden kokemuksen tuomasta anonymiteetistä. Silloin heidän ei tarvitse pitää yllä samanlaista normijärjestelmää, ja he voivat käyttäytyä vapaammin ja rennommin kuin arkisessa ympäristössään. Heillä ei ole muiden ihmisten kanssa loman jälkeistä yhteistä tulevaisuutta, eikä heidän siksi tarvitse huolehtia toimintansa jälkiseurauksista samalla tavalla kuin kotona.

Matkailijoiden muodostamat keskinäiset suhteetkaan eivät välttämättä riitä luomaan tarvittavaa turvaa niiden keveyden ja lyhytaikaisuuden vuoksi. Ne ovat heikkoja siteitä, joihin yksilöt eivät sitoudu koko identiteetillään, eikä niihin muodostu tarvittavaa luottamusta, vaan ne jäävät luonteeltaan irrallisiksi. Tämänkaltainen epävarmuuden sävyttämä olotila voi korostua erityisesti naisilla, jotka joutuvat julkisilla paikoilla miesten katseen kohteeksi, joka on usein seksuaalista ja kontrolloivaa (Jordan & Aitchison, 2008). Naiset pelkäävät miesten katseeseen liitettyä mahdollista uhkaa fyysisen koskemattomuuden rikkomisesta. Media uutisoinnillaan vahvistaa tämänkaltaisen mielikuvan välittymistä. Naisia kehoitetaan usein matkakohteessa välttelemään yksin ulkona liikkumista erityisesti yöaikaan, mikä kuvastaa sukupuolten eriarvoista valta-asetelmaa, jolla on pitkät historialliset juuret (Massey, 1994). Tällainen sosiaalisissa suhteissa muodostuva turvattomuuden tunne johtaa epävarmuuteen ja epätietoisuuteen, joka uhkaa yksilön ontologista varmuutta. Se vaikuttaa matkailijoiden käyttäytymiseen kohteessa ja johtaa niiden tilojen välttelyyn, joita ei koeta tarpeeksi turvalliseksi. Sosiaaliset suhteet voivat siis synnyttää sekä turvallisuuden että turvattomuuden tunteita. Ne ovat sidoksissa yksilön tulkintaan olemassa olevasta vuorovaikutuksesta ja sen laadusta.

Kun merkityksellisiä sosiaalisia suhteita ei pääse syntymään, matkailijat joutuvat etsimään turvaa muualta. Matkailuelinkeino pyrkii edesauttamaan tätä tarjoamalla erilaisia turvallisuuspalveluja, joita matkailijat voivat omilla resursseillaan ostaa tai ne sisältyvät tarjottavien palvelujen hintaan. Se toimii oivallisena turvallisuusratkaisuna matkailijoille, jos matkailijoiden ei tilapäisen oleskelunsa vuoksi voi tai halua luoda jatkuvuuteen ja luottamukseen perustuvia suhteita. Koskela (2009) toteaaakin, että turvallisuudesta on tullut kauppatavaraa, jota hankkivat ne, joilla siihen on varaa. Tämän palvelun toimittavat yleensä matkailupalveluja tuottavat matkailuyritykset, mutta matkailijat toiminnallaan hyväksyvät toimenpiteet ja kannattavat niitä. Joskus matkailijat myös ostavat lisäpalveluna entistä

parempaa turvallisuutta lupaavia tuotteita. Tällaisiin turvallisuustekijöihin perustuva naapurusto on valvontakeskeinen, missä turvallisuutta pyritään parantamaan erityisesti lisäämällä liikkumisen valvontaa. Turvallisuus on kaupallistettu ja tuotteista on luotu tarpeellisia vetoamalla markkinoinnissa sen tuomaan lisäturvallisuusarvoon. (Koskela, 2009.) Majoituspaikoissa olevat valvontakamerat, turvamiehet, talletuslokerot, hälyttimet ja muut turvajärjestelmät ovat nykyisin arkipäivää, eivätkä matkailijat välttämättä edes huomioi niiden olemassaoloa jokapäiväisessä toiminnassaan.

Sosiaaliset suhteet ja niiden muodostamat verkostot eivät kuitenkaan ole vakaita ja pysyviä, vaan ne muuttuvat ajan kuluessa. Niitä tuotetaan ja luodaan jatkuvasti sosiaalisessa tilassa olevien ja siihen vaikuttavien ihmisten sekä materiaalistien ja immateriaalistien objektien kanssa. Ne kehittyvät ja muuttavat muotoaan suhteiden kehittyessä, matkailijoiden lähtiessä pois ja uusien tullessa tilalle. Suhtautuminen matkailuun, matkailijamäärät ja alueella tehtävät poliittiset päätökset myös joko edistävät tai hankaloittavat sosiaalisten suhteiden syntymistä. Kun sosiaaliset suhteet naapurustossa muuttuvat, myös niiden vaikutus koettuun turvallisuuteen muuttuu. Ihmiset voivat ajan kuluessa muuttua tutummaksi, jolloin varmuus lisääntyy ja koettu turvallisuus paranee. Silloin tilassa liikkuminen lisääntyy, tila elävöityy ja sosiaalinen vuorovaikutus kasvaa. Jos tila alkaa muuttua pelottavammaksi esimerkiksi naapurustoon muuttavien ihmisten takia tai uusien ryhmien vallatessa tilaa, koko tilan luonne muuttuu. Tämä muuttaa tilassa vallitsevaa ilmapiiriä ja ihmisten välistä vuorovaikutusta, jolloin ihmiset ovat entistä hanakampia ostamaan turvallisuuspalveluita. Turvallisuus ei ole siis pelkästään sosiaalisissa suhteissa syntyvä tuote, vaan turvallisuutta ja turvattomuutta *tuotetaan* jatkuvasti uudestaan ja uudestaan tilassa olevien yksilöiden ja muiden objektien kanssa.

Tila itsessään vaikuttaa tietynlaisten suhteiden ylläpitoon (Lefebvre, 1991). Jos koetaan, ettei tila ja siellä muodostetut sosiaaliset suhteet kykene enää varmistamaan tarvittavaa koettua turvallisuutta, pyritään olemassa olevia sosiaalisia rakenteita muokkaamaan sen kaltaisiksi, että ne taas edistäisivät turvallisuutta tai eivät ainakaan muodosta uhkaa. Kyky vaikuttaa tähän naapuruston muodostaman tilan kehitykseen perustuu yksilöiden olemassa oleviin resursseihin. Matkailijoilla on matkansa aikana käytössään pääomaa, jolla he pystyvät vaikuttamaan alueen kehitykseen ostamalla parempaa turvallisuutta lupaavia palveluita. Matkailijoiden turvallisuuden edellytyksistä ja siihen tehtävistä muutoksista vastaavat matkailuelinkeino ja päättäjät, joita ohjaavat matkailijoiden huoli turvallisuudesta, koska heillä on suuri merkitys koko alueen hyvinvoinnille. Usein muutokset ovat maltillisia, mutta

äärimmäisyyksiinkin meneviä ratkaisuja on tehty. Aikaisemmin julkisena pidettyä tilaa on joissakin paikoissa muutettu matkailijoiden yksityiskäyttöön, eikä koko naapuruston alueelle päästetä enää ketään ulkopuolisia. Niitä ympäröimään rakennetaan muureja ja porteilla vartijat valvovat, etteivät epätoivotut vaikutteet pääse leviämään alueelle. Se toimii osoituksena matkailuelinkeinon toimeenpanemasta ja matkailijoiden hyväksymästä vallankäytöstä, jonka seurauksena tila polarisoituu ja alueen sosiaalinen segregatio lisääntyy.

Tutkielma hahmottaa matkailututkimukseen, sosiologiaan ja humanistiseen maantieteeseen perustuvan teoreettisen viitekehyksen avulla turvallisuuden rakentumista sosiaalisissa suhteissa, mikä oli myös sen tutkimustehtävä. Se auttaa kuvaamaan matkailijoiden kokeman turvallisuuskokemusten erityispiirteitä ja sosiaalisten naapurisuhteiden vaikutusta niiden muodostumiseen, jota voidaan soveltaa myös käytännössä erityisesti matkailualueen ja -palvelujen suunnittelussa ja kehityksessä. Turvallisuus on matkailijoiden peruspyrkimys ja arvo, joka toimii matkalle lähdön edellytyksenä. Siksi turvallisten palvelujen ja ylipäätään turvallisen matkailutuotteen tuottaminen kokonaisuutena on oltava lähtökohtana kaikessa suunnittelussa ja kehityksessä. Turvallisuutta tuodaan epäsuorasti esiin myös mielikuvien ja markkinoinnin avulla. Näin pyritään vakuuttamaan matkailijat siitä, että paikka on turvallinen kohde matkustaa.

Tutkimieni teoreettisten käsitteiden pohjalta avautuva näkökulma kuvaa tutkittavaa ilmiötä ja mahdollistaa ilmiön tarkastelun asettamistani lähtökohdista sekä teorian tulkitsemisen oman ymmärrykseni mukaisesti valitsimieni tutkijoiden tutkimusmaailman avulla. Esitetyt esimerkit auttavat ymmärtämään ja havainnollistamaan käytyä teoreettista keskustelua, ja ne tuovat jonkin verran esiin matkailijoiden lähtökohtien ja siihen liittyvien tulkittavien kokemusten heterogeenisuutta ja monimuotoisuutta. Jos tutkimusta tehtäisiin eri käsitteiden avulla toisesta näkökulmasta, olisivat saadut tulokset myös erilaiset.

Olen tarkastellut teoretisoinnin avulla matkailijoiden turvallisuuden rakentumista naapuruussuhteissa. Tutkielmassa en ole eritellyt millään tavalla, minkälaisia matkailijoita tarkastelen tai ketkä ovat naapurisuhteiden osapuolia, mikä voisi syventää aiheesta käytävää keskustelua ja tuoda esiin erilaisten matkailijoiden sosiaalisiin suhteisiin liittyviä erityispiirteitä. Esimerkiksi ryhmämatkailijoiden ja omatoimimatkailijoiden turvallisuuskäsitykset rakentuvat varmasti hyvin eri tavalla. Naapurisuhteisiin ja turvallisuuskokemuksien muodostumiseen matkailijoiden muodostamissa sosiaalisissa suhteissa olisikin ollut mahdollista lähestyä toisella tavalla ja perehtyä tarkemmin johonkin

tiettyyn osa-alueeseen. Matkailijoiden välisiin keskinäisiin suhteisiin perehtyminen ja niiden vaikutus turvallisuuden rakentumiseen olisi erityisen kiinnostavaa, sillä matkailijat liikkuvat matkan aikana usein samoissa tiloissa, jolloin edellytykset heidän väliselleen vuorovaikutukselle ovat hyvin otolliset. Kumpikaan osapuoli ei kuitenkaan ole alueella pysyvästi, eikä kummallakaan ole pitkälle juurtuneita suhteita paikkaan tai toisiinsa, mitkä luovat turvallisuuden määrittämiselle matkailijoiden keskinäissuhteissa omat mielenkiintoiset piirteensä. Lisäksi aiheen tutkiminen empiirisesti mahdollistaisi tulosten soveltamisen todellisiin naapurussuhteisiin ja naapuruston muodostamiin tiloihin. Samalla se helpottaa naapurustojen alueellisten erityispiirteiden ja erojen tarkastelua ja tuottaa aiheesta tietoa ja käsitteellistä ymmärrystä.

Matkan aikana koetut naapurisuhteet ovat kuitenkin vain yksi tapa tutkia turvallisuuden määrittymistä sosiaalisessa vuorovaikutuksessa. Kuten tutkielmani aikana olen tuonut esille, turvallisuuskäsityksien ja -kokemusten muodostumiseen vaikuttavat myös muut ihmiset kuin ne, jotka kyseisellä hetkellä naapuruston aikana oleilevat. Erityisesti matkailijan lähtöalueelle jääneet lähiomaiset ja ystävät (merkittävät toiset) muokkaavat omilla käsityksillään matkailijoiden tulkintaa paikasta. He voivat vaikuttaa myös matkan aikana syntyviin kokemuksiin, sillä nykyajan teknologian avulla heidän välisensä reaaliaikainen yhteydenpito on mahdollista. Myös aikaisemmin samalla alueella olleiden matkailijoiden matkakertomukset ovat mukana muodostamassa mielikuvaa matkailijoiden turvallisuuskäsityksistä matkan aikana. Heillä on omakohtaista kokemusta paikasta, ja tietoa pidetään siksi erityisen arvokkaana. Sosiaalisten suhteiden vaikutusta turvallisuuskokemusten muodostumiseen koko matkustusprosessin ajan, suunnittelusta loman jälkeiseen matkan arviointiin, tarjoaisi myös hyödyllistä kokonaisvaltaisempaa tietoa turvallisuuskokemusten muodostumisesta. Sosiaalisten suhteiden tarkasteleminen laajemmin kuin pelkästään naapurisuhteiden näkökulmasta voikin antaa tutkimukseen uusia ulottuvuuksia ja tuoda uutta, olennaista tietoa siitä, kuinka turvallisuutta tuotetaan sosiaalisesti.

KIITOKSET

Kiitän erityisesti matkailun kulttuuritutkimuksen professoria Soile Veijolaa työni ohjaamisesta, lukemisesta, kommentoinnista, ideoinnista sekä kannustuksesta naapuruuden tutkimiseen Acapella Village -tutkimushankkeessa. Lisäksi kiitän samaan graduryhmään vuonna 2011–2012 osallistuneita opiskelijatovereitani Marjo Hännistä, Nelli Neuvosta, Elina Toivosta ja Saara Lähtevänojaa kaikesta avusta, kannustuksesta sekä henkisestä tuesta. Kiitän vuoden 2010–2011 proseminaarini ohjaajia sekä Pekka Iivaria, joiden kanssa sain työstää turvallisuuteen liittyvää tematiikkaa kandidaatintutkielmani aikana. Kiitos kuuluu myös yleisesti kaikille niille, jotka ovat olleet mukana tukemassa ja auttamassa minua pro gradu -tutkielmani aikana. Ilman teitä tämä ei olisi ollut mahdollista.

LÄHTEET

- Aasian Katastrofi (2005). Haettu 14.3 2012 osoitteesta
<http://www.hs.fi/extrat/erikoissivu/1101978169231>
- Aimable, E. & Rosselló, J. (2009). The Short-Term Impact of 9/11 on European Airlines Demand. *European Journal of Tourism Research*, 2 (2), 145–161. Haettu 5.12 2011 Ebesco-tietokannasta.
- Andereck, K. L., Valentine, K. M., Knopf, R. C. & Vogt, C. A. (2005). Residents' perceptions of community impacts. *Annals of Tourism Research*, 32(4), 1056–1076. doi: 10.1016/j.annals.2005.03.001
- Anderson, B. (1991). *Imagined Communities: Reflections on the origin and spread of nationalism*. London: Veaso.
- Anttonen, M. (2002). ”Matkailun tilat”: Henri Lefebvren sosiaalisen tilan teorian näkökulmia maantieteelliseen matkailututkimukseen. *Terra*, 114 (3), 171–176.
- Araña, J. E. & León C. J. (2008). The impact of terrorism on tourism demand. *Annals of Tourism Research*, 35(2), 299–315. doi: 10.1016/j.annals.2007.08.003
- Aro, J. (2011). Yhteisöllisyys ja sosiaalinen side. Teoksessa S. Kangaspunta (toim.) *Yksilöllinen yhteisöllisyys: Avaimia yhteisöllisyyden muutoksen ymmärtämiseen* (s. 35–60). Tampere: Tampere University Press.
- Aro, J. & Jokivuori, P. (2010). *Klassinen sosiologia ja moderni maailma*. Helsinki: WSOY.
- Banks, M. (2005). Spaces of (in)security: Media and fear of crime in a local context. *Crime, Media, Culture*, 1(2), 169–187. doi: 10.1177/1741659005054020
- Barker, M. & Page, S. J. (2002). Visitor safety in urban tourism environments: the case of Auckland, New Zealand. *Cities*, 19(4), 273–282. doi: 10.1016/S0264-2751(02)00024-0
- Bauman, Z. (1999). *Sosiologinen ajattelu*. (Suomentanut Jyrki Vainonen.) Tampere: Vastapaino.
- Bauman, Z. (2002). *Notkea moderni*. (Suomentanut Jyrki Vainonen.) Tampere: Vastapaino.
- Beck, U. (1992). From industrial society to risk society: questions of survival, social structure and ecological enlightenment. *Theory, Culture & Society*, 9, 97–123. doi: 10.1177/026327692009001006
- Beck, U. & Beck-Gernsheim, E. (2001). *Individualization: Institutionalized Individualism and its Social and Political Consequences*. (Kääntänyt Patrick Camiller.) London: Sage.
- Bentley, T. A. & Page, S. J. (2001). Scoping the extent of adventure tourism accidents. *Annals of Tourism Research*, 28, 705–726. doi: 10.1016/S0160-7383(00)00058-X

- Boyakye, K. A. (2012). Tourists' views on safety and vulnerability. A study of some selected towns in Ghana. *Tourism Management*, 33, 327–333. doi: 10.1016/j.tourman.2011.03.013
- Bruhn, J. G. (2004). *Sociology of community connections*. New York: Plenum Publishers.
- Brännare, R., Kairamo, H. Kulusjärvi, T. & Matero, S. (2005). *Majoitus- ja matkailupalvelu*. Porvoo: WSOY.
- Cavlek, N. (2002). Tour operators and destination safety. *Annals of Tourism Research*, 29, 478–496. doi: 10.1016/S0160-7383(01)00067-6
- Carr, N. (2001). An exploratory study of gendered differences in young tourists perception of danger within London. *Tourism Management*, 22, 565–570. doi: 10.1016/S0261-5177(01)00014-0.
- Cheong, C. M. & Miller, M. L. (2000). Power tourism. A foucauldian observation. *Annals of Tourism Research*, 27, 371–390. doi: 10.1016/S0160-7383(99)00065-1.
- Cho J., & Lee J. (2006). An integrated model of risk and risk-reducing strategies. *Journal of Business Research*, 59, 112–120. doi: 10.1016/j.jbusres.2005.03.006
- CIA (2003). National strategy for combating terrorism. Haettu 14.3 2012 osoitteesta https://www.cia.gov/news-information/cia-the-war-on-terrorism/Counter_Terrorism_Strategy.pdf
- Cohen, E. (1972). Towards sociology of international tourism. *Sociological Research*, 9, 164–82. Haettu 18.10 2011.osoitteesta <http://www.csus.edu/indiv/s/shawg/courses/182/articles/cohen/cohen.pdf>
- Cohen, S. A. (2011). Lifestyle travellers: Backpacking as a way of life. *Annals of Tourism Research*, 38, 1535–1555. doi: 10.1016/j.annals.2011.02.002
- Crouch, D. (2000). Places around us: embodied lay geographies in leisure and tourism. *Leisure Studies*, 19, 63–76. doi: 10.1080/026143600374752
- Domrös, M. (2004). Nachhaltige Fremdenverkehrsentwicklung durch Touristen-Isolate auf den Malediven. Teoksessa H. Egner (toim.) *Tourismus – Lösung oder Fluch. Die Frage nach der nachhaltigen Entwicklung peripherer Regionen* (s. 95–106). (Mainzer Kontaktstudium Geographie Bd. 9) Mainz: Geographisches Institut.
- Dowling G. R. & Staelin, R. (1994). A model of perceived risk and intended risk-handling activity, 21(1), 119–134. Haettu 24.3 2012 Business Source Elite -tietokannasta.
- Drabek, (2007). The evolution of an emergency management tourism faculty resource. Teoksessa E. Laws, B. Prideaux & K. Chon, (toim.) *Crisis management in tourism* (s. 43–50). Oxford: CAB International.
- Durkheim, E. (1964). *The division of labor in society*. (Kääntänyt George Simpson.) New York: Collier. (Alkuperäisjulkaisu 1893.)

- Edensor, T. (2001). Performing tourism, staging tourism: (Re)producing tourist space and practice. *Tourist studies*, 1, 59–81. doi: 10.1177/146879760100100104
- Edmondson, A. (1999). Psychological safety and learning behavior in work teams. *Administrative Science Quarterly*, 44 (2), 350–383. doi: 10.2307/2666999
- Feickert, J., Verma, R., Plaschka, G. & Dev, C. S. (2006). Safeguarding Your Customers: The Guest's View of Hotel Security. *Cornell Hotel and Restaurant Administration Quarterly*, 47, 224–244. doi: 10.1177/0010880406288872
- Filander, K. & Vanhalakka-Ruoho, M. (2009). Johdanto. Teoksessa K. Filander. & M. Vanhalakka-Ruoho (toim.) *Yhteisöllisyys liikkeessä* (s. 33–66). (Aikuiskasvatuksen 48. vuosikirja) Jyväskylä: Kansanvalistusseura.
- Floyd, M. F., Gibson, H., Pennington-Gray, L. & Thapa, B. (2003). The effect of risk perceptions on intentions to travel in the aftermath of September 11, 2011. Teoksessa C. M. Hall, D. J. Timothy & D. T. Duval (toim.) *Safety and security in tourism: relationships, management and marketing* (s. 19–38). Binghampton: Haworth Hospitality Press.
- Gadamer, H-G. (2004). *Hermeneutiikka: ymmärtäminen tieteissä ja filosofiassa*. (Suomentanut Ismo Nikander.) Tampere: Vastapaino.
- Gans, H. J. (1961). Planning and social life: Friendship and neighbor relations in suburban communities. *Journal of the American Institute of Planners*, 27(2), 134–140. doi: 10.1080/01944366108978443
- George, R. (2003). Tourist's perceptions of safety and security while visiting Cape Town. *Tourism Management*, 24, 575–585. doi: 10.1016/S0261-5177(03)00003-7
- Giddens, A. (1991). *Modernity and self-identity: self and society in the late modern age*. Cambridge: Polity Press.
- Goffman, E. (1971). *Arkielämän roolit: oikeille jäljille rooliviidakossa*. (Suomentanut Erkki Puranen.) Porvoo: Werner Söderström.
- Grannis, R. (1998). The importance of trivial streets: residential streets and residential segregation. *American Journal of Sociology*, 103(6), 1530–1564. doi: 10.1086/231400
- Granovetter, M. S. (1973). The strength of weak ties. *The American Journal of Sociology*, 78 (6), 1360–1380.
- Groenenboom, K. & Jones, P. (2003). Issues of security in hotel. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 15(1), 14 –19. doi: 10.1108/09596110310458945
- Guo, J. Y. & Bhat, C. R. (2007). Operationalizing the concept of neighborhood: Application to residential location choice analysis. *Journal of Transport Geography*, 15(1), 31–45. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2005.11.001

- Haarni, T. (1997). Joustavia tiloja: vallan ja ulossulkemisen urbaania tulkintaa. Teoksessa T, Haarni, M. Karvinen, H. Koskela & S. Tani (toim.) *Tila, paikka ja maisema – tutkimusretkiä uuteen maantieteeseen* (s. 87–106). Tampere: Vastapaino.
- Haarni, T., Karvinen, M., Koskela H. & Tani, S. (1997). Johdatus nykymaantieteeseen. Teoksessa T, Haarni, M. Karvinen, H. Koskela & S. Tani (toim.) *Tila, paikka ja maisema – tutkimusretkiä uuteen maantieteeseen* (s. 9–34). Tampere: Vastapaino.
- Harrill, R. (2004). Residents' attitudes toward tourism development: a literature review with implications for tourism planning. *Journal of Planning Literature*, 18(3), 251–266. doi: 10.1177/0885412203260306
- Harvey, D. (2009). *Social justice and the city*. Ateena: The University of Georgia Press. (Alkuperäisjulkaisu 1973.)
- Hautamäki, T. (2005). Johdanto. Teoksessa T. Hautamäki, J. Lehtonen, I. Sihvola, H. Tuomi, H. Vaaranen & S. Veijola (toim.) *Yhteisöllisyyden paluu* (s. 7–13). Helsinki: Gaudeamus.
- Heininen, L. (2007). Turvallisuuden monet sisällöt ja pohjoisen turvallisuuden merkitys. Teoksessa P. Koikkalainen & S. Krause (toim.) *Miksi Pluto ei ole planeetta? Johdatuksia politiikan tutkimiseen* (s. 200–245). Rovaniemi: Lapin yliopistopaino.
- Henderson, J. (2007). *Tourism crises: causes, consequences & management*. London: Elsevier.
- Henning, C. & Lieberg, M. (1996). Strong ties or weak ties? Neighbourhood networks in a new perspective. *Scandinavian Housing and Planning Research*, 13(1), 3–26. doi: 10.1080/02815739608730394
- Herold, E. Garcia, R. & De Moya T. (2001). Female tourists and beach boys: Romance or sex tourism? *Annals of Tourism Research*, 28, 978–999. doi: 10.1016/S0160-7383(01)00003-2.
- Holmila, M. (2001). *Kylä kaupungistuvassa yhteiskunnassa – yhteisöelämän muutos ja jatkuvuus*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden seura.
- Honkanen, A. (1999). *Kohtaamisia auringossa – suomalaisturistien ja paikallisväestön väliset sosiaaliset suhteet Fuengirolassa*. (Turun yliopisto, sosiologian laitos, B 35.) Turku.
- Huning, S. and Novy, J. (2006). *Tourism as an engine of neighbourhood regeneration? Some remarks towards a better understanding of urban tourism beyond the 'beaten path'*. (Working Paper Series 006-2006, Center for Metropolitan Studies) Berlin. Haettu 2.11 2011 osoitteesta: <http://www.geschundkunstgesch.tu-berlin.de/uploads/media/006-2006.pdf>
- Hunter-Jones, P., Jeffs, A. & Smith, D. (2010). Backbacking your way into crisis: An exploratory study into perceived risk and tourist behaviour among young people.

- Teoksessa N. Scott, E. Laws & B. Prideaux (toim.) *Safety and security in tourism: Recovery marketing after crises* (s. 237–247). London: Routledge.
- Hyypä, M. T. (2002). *Elinvoimaa yhteisöstä. Sosiaalinen pääoma ja terveys*. Keuruu: PS-kustannus.
- Iivari, P. (2010). *Matkailun turvallisuus: Globaalit muutokset – paikalliset vaikutukset*. Rovaniemi: Rovaniemen ammattikorkeakoulu.
- Jakobs, J. (1993). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Modern Library. (Alkuperäisjulkaisu 1961.)
- Japan National Tourist Organization. Haettu 12.3 2012 osoitteesta http://www.tourism.jp/statistics/xls/JTM_inbound20120301eng.xls
- Jokinen, E. & Veijola, S. (2003). Mountains and landscapes: Towards embodied visualities. Teoksessa D. Crouch & N. Lübben (toim.) *Visual cultures and tourism* (s. 259–278). Oxford: Berg.
- Jordan, F. & Aitchison, C. C. (2008). The sexualisation of the tourist gaze: solo female tourists' experiences of gendered power, surveillance and embodiment. *Leisure Studies*, 27(4), 329–349. doi: 10.1080/02614360802125080
- Jussila, J., Montonen, K. & Nurmi, K. E. (1989). Systemaattinen analyysi kasvatustieteiden tutkimusmenetelmänä. Teoksessa T. Gröhn & J. Jussila (toim.) *Laadullisia lähestymistapoja koulutuksen tutkimuksessa* (s. 157–208). (Helsingin yliopiston kasvatustieteen laitos. Tutkimuksia 123.) Helsinki.
- Järvinen-Tassopoulos, J. (2008). *Suomalaisena naisena Kreikassa – Arki, muukalaisuus ja nykyisyys ranskalaisen sosiologian näkökulmasta*. Helsinki: Minerva Kustannus.
- Jääskeläinen, K., Kääriäinen, J., Miettinen H. & Peltoniemi, A. (2001). Turvattomuuden kokeminen asuinalueella. Teoksessa J. Kääriäinen & J. Lehtinen (toim.) *Sosiaaliset suhteet suomalaisessa kaupunkiympäristössä Asukasbarometri 1998 aineiston perusteella* (s. 23–43) (Suomen ympäristö 461, Ympäristöministeriö.). Helsinki.
- de Kadt, E. (1979). *Tourism: Passport to development? Perspectives on the social and cultural effects of tourism in developing countries*. Oxford: Oxford University Press.
- Kainulainen, J. & Niemelä, P. (1997). Kainuun väestön tulevaisuuden näkymät ja selviytymiskeinot: tutkimus Hyrynsalmesta, Kajaanista, Puolangasta, Suomussalmesta ja Vaalasta. (Kuopion yliopiston julkaisuja E. yhteiskuntatieteet 66, Sosiaalitieteiden laitos) Kuopio.
- Kalliokoski, P. (30.3 2012) Poliisi etenee askel kerrallaan raiskaustutkinnassa. Haettu 20.4 2012 osoitteesta http://www.lapinkansa.fi/cs/Satellite?c=AMArticle_C&childpagename=

- Kauste, J. (2002). Kaupunkitila monikulttuurisen yhteiskunnan strategiana. Teoksessa T. Syrjämaa & J. Tunturi (toim.) *Eletty ja muistettu tila* (s. 277–306). Helsinki: Suomen kirjallisuuden seura.
- Kinnunen, T. (2011). "Vahvat kestää yksin, heikot silytyksin". Otteita aistiantropologiasta ja suomalaisesta kosketuskulttuurista. 1–2.12 2011. Ruumiillisuus, tila, toiminta, tunteet -luentosarja, Lapin yliopisto.
- Korander, T. (2000). Turvallisuus rikollisuuden ja sen pelon vastakohtana. Teoksessa P. Niemelä & A. R. Laihikainen (toim.) *Inhimillinen turvallisuus* (s. 177–217). Tallinna: Vastapaino.
- Koskela, H. (2003). Paikkamielikuvista talousmaantieteeseen: Turvallisuuskysymykset maantieteen tutkimuskohteena. Teoksessa H. Koskela (toim.) *Avoin kaupunki/Suljettu kaupunki. Kirjoituksia urbaanista turvallisuuspolitiikasta. (Suunnittelumaantieteen kurssiraportteja 45.* Helsingin yliopisto, maantieteen laitos.) Helsinki.
- Koskela, H. (2009). *Pelkokierre: pelon politiikka, turvamarkkinat ja kamppailu kaupunkitilasta.* Tampere: Gaudeamus.
- Kozak, M., Crotts J. C. & Law R. (2007). The Impact of the Perception of Risk on International Travellers. *International Journal of Tourism Research*, 9, 233–242. doi: 10.1002/jtr.607
- Kozak, N. & Kozak, M. (2008). Information sources available to visitors: a segmentation analysis. *Tourism Review*, 63(4), 4–12. doi: 10.1108/16605370810912173
- Kristeva, J. (1992). *Muukalaisia itsellemme.* (Suomentanut Päivi Malinen.) Tukholma: Gaudeamus.
- Kuparinen, R. (2008). Nimby-ilmiö ”tapaus Marjaniemen” valossa. Teoksessa T. Kopomaa, L. Peltonen & T. Litmanen (toim.) *Ei meidän pihallemme! Paikalliset kiistat tilasta* (s. 56–94). Helsinki: Gaudeamus.
- Kuula, A. (2006). *Tutkimusetiikka. Aineiston hankinta käyttö ja säilytys.* Tampere: Vastapaino.
- Kyntäjä, T. (2004). Yksilö ja yhteiskunta. Teoksessa I. Kantola, K. Koskinen & P. Räsänen (toim.) *Sosiologisia karttalehtiä* (s. 33–48). Tampere: Vastapaino.
- Laakkonen, K. & Mustikkamäki, N. (2000). *Kaupunkitila, -pelko ja -suunnittelu.* (Tampereen yliopisto, Department of Regional Studies and Environmental Policy. Series B Research Reports 72/2000.) Tampere.

- Laihikainen, A. R. (2000). Turvallisuus identiteettikysymyksenä. Teoksessa P. Niemelä & A. R. Laihikainen (toim.) *Inhimillinen turvallisuus* (s. 61–90). Tallinna: Vastapaino.
- Laitinen, K. (2003). Turvallinen hyvinvointi? Teoksessa S. Ranta-Tyrkkö & A. Ropo (toim.) *Turvallista hyvinvointia* (s. 21–48). Tampere: Tampere University Press.
- Lapin matkailun turvallisuusjärjestelmä -hanke. Haettu 5.12 2011 osoitteesta <http://www.lappi.fi/lappinyt/juttunurkka/matkailun-turvallisuus>
- Lebel, A., Pampalon, R. & Villeneuve, P. Y. (2007). A multi-perspective approach for defining neighbourhood units in the context of a study on health inequalities in the Quebec City region. *International Journal of Health Geographics*, 6(27). doi: 10.1186/1476-072X-6-27
- Lefebvre, H. (1991). *The production of space*. (Kääntänyt Donald Nicholson-Smith.) London: Basil Blackwell.
- Lehtonen, H. (1990). *Yhteisö*. Tampere: Vastapaino.
- Lepp, A. & Gibson, H. (2003). Tourist roles, perceived risk and international tourism. *Annals of Tourism Research*, 30, 606–624. doi: 10.1016/S0160-7383(03)00024-0
- Lähteenoksa, M. (2008). *Viisas arki: opas yhteisöllisyyteen*. Helsinki: Into.
- MacCannell, D. (1999). *The Tourist. A new theory of the leisure class*. London: University of California Press.
- Maffesoli, M. (1995). *Maailman mieli. Yhteisöllisen tyylin muodoista*. (Suomentanut Mika Määttänen.) Tampere: Gaudeamus.
- Maffesoli, M. (1996). *The time of the tribes: The decline of individualism in mass society*. (Kääntänyt Don Smith.) London: Sage.
- Maslow, A. H. (1987). *Motivation and personality* (3. painos). Cambridge: Harper & Row.
- Massey, D. (1994). *Space, place and gender*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Massey, D. (2003). Paikan käsitteellistäminen. (Suomentanut Juha Koivisto.) Teoksessa M. Lehtonen & O. Löytty (toim.) *Erilaisuus* (s. 51–83). Tampere: Vastapaino.
- Massey, D. (2005). *For Space*. London: Sage.
- Massey, D. (2008). *Samanaikainen tila*. (Suomentanut Janne Rovio.) Lehtonen, M., Rantanen, P. & Valkonen, J. (toim.) Tampere: Vastapaino.
- Matkailualan turvallisuuspassi. Haettu 5.12 2011 osoitteesta http://www.spek.fi/Suomeksi/Koulutus/Matkailualan_turvallisuuspassi.iw3
- Mawby, R. I. (2000). Tourists' perceptions of security: the risk-fear paradox. *Tourism Economics*, 6 (2), 109–121. doi: <http://dx.doi.org/10.5367/000000000101297514>
- May, D. R., Gilson, R. L. & Harter L. M. (2004). The psychological conditions of meaningfulness, safety and availability and the engagement of the human spirit at work.

- Journal of Occupational and Organizational Psychology*, 77, 11–37.
doi: 10.1348/096317904322915892
- McDowell, L. (1999). City life and difference: negotiating diversity. Teoksessa J. Allen, D. Massey & M. Pryke (toim.) *Unsettling cities: Movement/settlement* (s. 101–140). London: Routledge.
- Mead, G. H. (1934). *Mind, self & society. From the standpoint of a social behaviorist*. (toim. C. W. Norris) Chicago: The University of Chicago Press
- Melkas, T. (2003). *Sosiaalisesta muodosta toiseen. Suomalaisten yksityiselämän sosiaalisuuden tarkastelua vuosilta 1986 ja 1994*. (Tilastokeskuksen tutkimuksia 237.) Helsinki: Yliopistopaino.
- Minca, C. (2009). The island: tourism, work and the biopolitical. *Tourist Studies*, 9(2), s. 88–108. doi: 10.1177/1468797609360599
- Minca, C. (2011). No country for old men. Teoksessa C. Minca & T. Oakes (toim.) *Real tourism* (s. 12–37). London: Routledge.
- Misener, L. & Mason, D. S. (2006). Creating community networks: Can sporting events offer meaningful sources of social capital? *Managing Leisure*, 11, 39–56. doi: 10.1080/13606710500445676
- Mutinda, R. & Mayaka, M. (2012). Application of destination choice model: Factors influencing domestic tourists destination choice among residents of Nairobi, Kenya. *Tourism Management*. doi: 10.1016/j.tourman.2011.12.008
- Niemelä, P. (2000). Turvallisuuden käsite ja tarkastelukehikko. Teoksessa P. Niemelä & A. R. Laihikainen (toim.) *Inhimillinen Turvallisuus* (s. 21–37). Tallinna: Vastapaino.
- Niiniluoto, I. (1980). *Johdatus tieteenfilosofiaan: Käsitteen- ja teorianmuodostus*. Helsinki: Otava.
- Niiniluoto, I. (2003). *Totuuden rakastaminen. Tieteenfilosofisia esseitä*. Keuruu: Otava.
- Nunkoo, R. & Ramkisson, H. (2011). Developing a community support model for tourism *Annals of Tourism Research*, 38, 964–988. doi: 10.1016/j.annals.2011.01.017
- Nyqvist, S. & Kauppinen, A. (2006). Eettistä tulkintaa etsimässä. Teoksessa J. Hallamaa, V. Launis, S. Lötjönen & I. Sorvali (toim.) *Etiikkaa ihmistieteille* (s. 220–240). Helsinki: Suomen kirjallisuuden seura.
- O'Connor, N., Stafford, M. R. & Gallagher, G. (2008). The impact of global terrorism on Ireland's tourism industry: An industry perspective. *Tourism and Hospitality Research*, 8(4), 351–363. doi: 10.1057/thr.2008.29
- Pearce, D. G. (1999). Tourism in Paris: Studies at the Microscale. *Annals of Tourism Research*, 26, 77–97. doi: 10.1016/S0160-7383(98)00051-6

- Pearson, C. & Clair, J. (1998). Reframing Crisis Management. *Academy of Management Review*, 23, 59–76. doi: 10.2307/259099
- Pentti, V. (2003). *Turvallinen yhteisö – turvattu yksilö: turvallisuutta kasvatuksen ja yhteiskuntapolitiikan keinoin*. Helsinki: Yliopistopaino.
- Perkins, H. C. & Thorns D. C. (2001). Gazing or performing? Reflections on Urry’s tourist gaze in the context of contemporary experience in the antipodes. *International Sociology*, 16(2), 185–204. doi: 10.1177/0268580901016002004
- Pizam, A. & Mansfeld, Y. (2006). Toward a theory in tourism security. Teoksessa Y. Mansfeld & A. Pizam (toim.) *Tourism, security & safety: from theory to practice* (s. 1–27). Oxford: Elsevier.
- Pizam, A., Tarlow, P. E., & Bloom, J. (1997). Making tourists feel safe: Whose responsibility is it? *Journal of Travel Research*, 36(1), 23–28. doi: 10.1177/004728759703600104
- Pritchard, A. & Morgan, N. J. (2000). Privileging the male gaze: Gendered tourism landscapes. *Annals of Tourism Research*, 27, 884–905. doi: 10.1016/S0160-7383(99)00113-9
- Putnam, R. D. (2000). *Bowling alone: the collapse and revival of American community*. New York: Simon & Schuster.
- Rantala, O. (2011). *Metsä matkailukäytössä – Etnografinen tutkimus luonnossa opastamisesta*. (Acta Universitatis Lapponiensis 217.) Rovaniemi: Lapin yliopistokustannus.
- Rantala, O. & Valkonen, J. (2011). The complexity of safety in wilderness guiding in Finnish Lapland. *Current issues in Tourism*, 14(6), 581–593.
- Relph, E. (1984). *Place and placelessness*. London: Pion.
- Ritchie, B. (2008). Tourism disaster planning and management: From response and recovery to reduction and readiness. *Current issues in Tourism*, 11(4), 315–348. doi: 10.1080/13683500802140372
- Rittichainuwat, B. N., & Chakraborty, G. (2012). Perceptions of importance and what safety is enough. *Journal of Business Research*, 65, 42–50. doi: 10.1016/j.jbusres.2011.07.013
- Roehl, W. S. & Fesenmaier, D. R. (1992). Risk perceptions and pleasure travel: An exploratory analysis. *Journal of Travel Research*, 30(4), 17–26. doi: 10.1177/004728759203000403
- Ryan, C. (2003). *Recreational tourism: demand and impacts*. Clevedon: Channel View Publications.

- Saarikangas, K. (2002). Merkityksellinen tila: lähiöasuminen arkkitehtuurin, asukkaiden, menneen ja nykyisen kohtaamisena. Teoksessa T. Syrjämää & J. Tunturi (toim.) *Eletty ja muistettu tila* (s. 48–75). Helsinki: Suomen kirjallisuuden seura.
- Saastamoinen, M. (2009). Aikalaiskeskustelua yhteisöllisyydestä. Teoksessa K. Filander & M. Vanhalakka-Ruoho (toim.) *Yhteisöllisyys liikkeessä* (s. 33–66). (Aikuiskasvatuksen 48. vuosikirja.) Jyväskylä: Kansanvalistusseura.
- Saastamoinen, M. (2011). Intensiivistyvä yksilöllistyminen ja sosiaalisuuden muuttuvat muodot. Teoksessa S. Kangaspunta (toim.) *Yksilöllinen yhteisöllisyys: Avaimia yhteisöllisyyden muutoksen ymmärtämiseen* (s. 61–91). Tampere: Tampere University Press.
- Sampson, R. J., Morenoff, J. D. & Gannon-Rowley, T. (2002). Assessing “neighbourhood effects”: Social processes and new directions in research. *Annual Review of Sociology*, 28, 443–478. doi: 10.1146/annurev.soc.28.110601.141114
- Santana, G. (2003). International security –An overview of pressing issues for the XXI century. Teoksessa E. Arola & J. Kärkkäinen (toim.) *Turismin synkkä syyskuu 2001* (s. 53–78). Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto.
- Santana, G. (2004). Crisis management and tourism: beyond the rhetoric. *Journal of Travel and Tourism Marketing*, 15, 299–321. doi: 10.1300/J073v15n04_05
- de Sausmarez, N. (2004). Crisis management for the tourism sector: preliminary considerations in policy development. *Tourism and Hospitality Planning and Development*, 1(2), 157–172. doi: 10.1080/1479053042000251070
- Seppänen, J. (2001). *Katseen voima. Kohti visuaalista lukutaitoa*. Tampere: Vastapaino.
- Shields, R. (1996). Foreword: Masses or Tribes? Teoksessa *The time of the tribes: The decline of individualism in mass society* (s. ix–xii). London: Sage.
- Shoval, N., McKercher, B., Ng E. & Birenboim, A. (2011). Hotel location and tourist activity in cities. *Annals of Tourism Research*, 38, 1594–1612. doi: 10.1016/j.annals.2011.02.007
- Sihvola, S. (2008). Ei meidän teollisuusalueellemme: Asunnottomien miesten asuntolan vastustus paikallisidentiteetin tiivistymisenä. Teoksessa T. Kopomaa, L. Peltonen & T. Litmanen (toim.) *Ei meidän pihallemme! Paikalliset kiistat tilasta*. (s. 28–55). Helsinki: Gaudeamus.
- Simmel, G. (1999) *Pieni sosiologia*. (Suomentanut Kauko Pietilä.) (Paradigma-sarja, Tutkijaliiton julkaisu 93.) Helsinki.
- Simmel, G. (2005). *Suurkaupunki ja moderni elämä. Kirjoituksia vuosilta 1895–1917*. (Suomentanut Tiina HUUHTANEN.) Helsinki: Gaudeamus.

- Sin, H. L. (2009). Volunteer tourism – “involve me and I will learn”? *Annals of Tourism Research*, 36, 480–501. doi: 10.1016/j.annals.2009.03.001
- Siomkos, G. J. (2000). Managing airline disasters: the role of the consumer safety perceptions and sense-making. *Journal of Air Transport Management*, 6, 101–108. doi: 10.1016/S0969-6997(99)00030-7
- Sirakaya, E. Sheppard A. G. McLellan R. W. (1997). Decision-making model site and destination choice decisions: extending the behavioral assessment of the relationship between perceived safety at a vacation. *Journal of Hospitality & Tourism Research*, 21(1), 1–10. doi: 10.1177/109634809702100201
- Smith, V. (toim.) (1989). *Hosts and Guests: The anthropology of tourism*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- Smith-Lovin, L. (2007). The strength of weak identities: Social structural sources of self, situation and emotional experience. *Social Psychology Quarterly*, 70(2), 106–124. doi: 10.1177/019027250707000203
- Sulkunen, P. (1995). Esipuhe. Teoksessa *Maailman mieli. Yhteisöllisen tyylin muodoista* (s. 5–10). Tampere: Gaudeamus.
- Sulkunen, P. (1996). Orgioiden aika: Michel Maffesolin postmodernismi. Teoksessa K. Rahkonen (toim.) *Sosiologisen teorian uusimmat suuntauukset* (s. 76–95). Tampere: Gaudeamus.
- Suomen matkailustrategia vuoteen 2020 & Toimenpideohjelma vuosille 2007–2013. Haettu 24.3 2012 osoitteesta [http://ktm.elinar.fi/ktm_jur/ktmjur.nsf/all/3D61DB118241A034C22571800022FEC4/\\$file/jul21elo_2006_netti.pdf](http://ktm.elinar.fi/ktm_jur/ktmjur.nsf/all/3D61DB118241A034C22571800022FEC4/$file/jul21elo_2006_netti.pdf)
- Svendsen, L. (2008). *Philosophy of fear*. (Kääntänyt John Irons.) London: Reaktion Books.
- Syrjämaa, T. (2006). Hotellissa. Teoksessa L. Koivunen, T. Syrjämaa & I-M. Söderholm (toim.) *Turistin tilat. Tilallisuus modernin matkustajan kokemuksena* (s. 75–90). (Turun historiallinen arkisto 58.) Turku: Turun historiallinen yhdistys.
- Sönmez, S. F. (1998). Tourism, terrorism and political instability. *Annals of Tourism Research*, 25, 416–456. doi: 10.1016/S0160-7383(97)00093-5
- Sönmez, S. F. & Graefe, A. R. (1998). Influence of terrorism risk on foreign tourism decisions. *Annals of Tourism Research*, 25, 112–144. doi: 10.1016/S0160-7383(97)00072-8
- Tamminen, R. (1993). *Tiedettä tekemään!* Jyväskylä: Atena.
- Tani, S. (1997). Maantiede ja kuvien todellisuudet. Teoksessa T. Haarni, M. Karvinen, H. Koskela & S. Tani (toim.) *Tila, paikka ja maisema – tutkimusretkiä uuteen maantieteeseen* (s. 211–216). Tampere: Vastapaino.

- Tarkiainen, J. (2001). Pelon ja matkustamisen maantiede – yksin matkustavien naisten paradoksaalisia kertomuksia. (Lapin Yliopiston yhteiskuntatieteellisiä julkaisuja, b tutkimusraportteja ja selvityksiä, 3) Rovaniemi.
- Tarlow, P. (2006). Crime and Tourism. Teoksessa J. Wilks, D. Pendergast & P. Legeat (toim.) *Tourism in turbulent times* (s. 93–106). Amsterdam: Elsevier.
- Tarlow, P. (2009). Tourism safety and security. Teoksessa T. Jamal & M. Robinson (toim.) *The sage handbook of tourism studies* (s. 464–480). London: Sage.
- Tarlow, P. E, & Santana, G. (2002). Providing safety for tourists: A study of a selected sample of tourist destinations in the United States and Brazil. *Journal of Travel Research*, 40, 424–431. doi: 10.1177/0047287502040004009
- Thrift, N. (2006). Space. *Theory Culture Society*, 23(2–3), 139–155. doi: 10.1177/0263276406063780
- Tuomi, J. & Sarajärvi, A. (2009). *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. Helsinki: Tammi.
- Turismi Turismi työnä -tutkimusprojekti. Haettu 22.4 2012 osoitteesta http://www.ulapland.fi/Suomeksi/Yksikot/Yhteiskuntatieteiden_tiedekunta/Tutkimus/Matkailualan_tutkimus_ ja_koulutusinstituutin_hanketoiminta/Tourism_As_Work___Turismi_tyona /Esittely.iw3
- Turner, V. (2007). *Rituaali: rakenne ja communitas*. (Suomentanut Maarit Forde.) Helsinki Suomen antropologinen seura. (Alkuperäisjulkaisu 1969.)
- Turvallisesti Lapissa: tietoa omille ja vieraille. (Lapin poliisilaitos, toim.) Haettu 23.3 2012 osoitteesta [http://www.poliisi.fi/poliisi/lappi/home.nsf/files/B13C0A69EABE4121C2257937003EEF49/\\$file/Turvallisesti%20Lapissa%20A5.pdf](http://www.poliisi.fi/poliisi/lappi/home.nsf/files/B13C0A69EABE4121C2257937003EEF49/$file/Turvallisesti%20Lapissa%20A5.pdf)
- Tutkimuseettinen neuvottelukunta. Haettu 30.11 2011 osoitteesta http://www.tenk.fi/hyva_tieteellinen_kaytanto/kaytanto.html
- Tönnies, F. (1974) *Community and association*. (Kääntänyt Charles P. Loomis.) London : Routledge & Kegan Paul. (Alkuperäisjulkaisu 1887.)
- Urry, J (1999). Sensing the city. Teoksessa D. R. Judd & S. S. Fainstein (toim.) *The Tourist city*. (s. 71–86). London: Yale University Press.
- Urry, J. (2002). *The tourist gaze*. London: Sage.
- Urry, J. & Larsen, J. (2011). *The tourist gaze 3.0*. Nottingham: Theory, Culture & Society.
- Valtioneuvoston asetus pelastustoimesta 4.9.2003/787. Haettu 12.3 2012 osoitteesta <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2003/20030787>
- Valtonen, A. & Veijola, S. (2011). Sleep in Tourism. *Annals of Tourism Research*, 38, 175–192.
- Varto, J. (1992). *Laadullisen tutkimuksen metodologia*. Tampere: Kirjayhtymä.
- Varto, J. (1995). *Filosofian taito 2–3*. Helsinki: Kirjayhtymä.

- Veijola, S. (2005). Turistien yhteisöt. Teoksessa T. Hautamäki, J. Lehtonen, I. Sihvola, H. Tuomi, H. Vaaranen & S. Veijola (toim) *Yhteisöllisyyden paluu* (s. 90–113). Helsinki: Gaudeamus.
- Veijola, S. & Falin, P. (2011). Acapella Village, Designing Culturally and Ecologically Sustainable Tourist Communities for the Future
- Veijola, S. & Jokinen, E. (1994). The body in tourism. *Theory, Culture & Society*, 11(3), 125–151. doi: 10.1177/026327694011003006
- Veijola, S. & Kjisik, H. (2011). Designing Future Tourist Neighbourhoods (deFUTON), Hakemus Suomen Akatemialle, syyskuu 2011.
- Vornanen, R. (2000). *Turvallisuus elämän kysymyksenä: 13–17-vuotiaiden nuorten turvallisuus ja turvattomuuden aiheet*. Kuopio: Kuopion yliopiston painatuskeskus.
- Vornanen, R. (2006). Turvallisuuden paradoksit ja nuorten turvallisuuden perusta. Teoksessa J. Hämäläinen, R. Vornanen & J. Laurinkari (toim.) *Hyvinvointi ja turvallisuus 2000-luvulla. Juhlakirja professori Pauli Niemelän täyttäessä 60 vuotta 5.4.2006* (s. 203–224). Kuopio: Kuopio University Press.
- Wearing, S., Stevenson, D. & Young T. (2010). *Tourist cultures. Identity place and the traveller*. London: Sage.
- Wellman, B. (2005). Community: from neighborhood to network. *Communications of ACM*, 48(10), 53–55. doi: 10.1145/1089107.1089137
- Williams, J. & Lawson, R. (2001). Community issues and resident opinions of tourism. *Annals of Tourism Research*, 28, 269–290. doi: 10.1016/S0160-7383(00)00030-X
- Wittel, A. (2001). Toward a network sociality. *Theory, Culture & Society*, 18(51), 51–76. doi: 10.1177/026327601018006003
- World Tourism Organisation (1997). *Tourist safety and security. Practical measures for destinations*. Madrid: World Tourism Organization.
- Yagi, C. (2003). Tourist encounters with other tourists. James Cook University (349) Queensland. Haettu 12.2 2012 osoitteesta <http://eprints.jcu.edu.au/84/>
- Yu, L., Stafford, G. & Armoo, A. K. (2005). A study of crisis management strategies of hotel managers in the Washington, D.C metro area. *Journal of Travel and Tourism Marketing*, 19(2–3), 91–105. doi: 10.1300/J073v19n02_08