

Katariina Lehtonen

**”Ainahan se on tietysti jonkun marjamettä mihinkä se tulee”
Paikallisten osallisuus matkailun vastuullisessa suunnittelussa
Rovaniemellä**

Pro gradu -tutkielma

Matkailututkimus

2022

Lapin yliopisto, yhteiskuntatieteiden tiedekunta

Työn nimi: ”Ainahan se on tietysti jonkun marjamettä mihinkä se tulee” – Paikallisten osallisuus matkailun vastuullisessa suunnittelussa Rovaniemellä

Tekijä: Katariina Lehtonen

Koulutusohjelma/oppiaine: Matkailututkimus

Työn laji: Pro gradu -työ

Sivumäärä: 69 sivua + 1 liite

Vuosi: 2022

Tiivistelmä

Rovaniemi on Lapin pääkaupunki ja suosittu matkailukaupunki Lapissa. Matkailu on kasvanut paljon ennen pandemiaa ja kasvun odotetaan jatkuvan, jos matkailu jatkuu kuten ennen. Rovaniemen matkailu painottuu talvisesonkiin ja erityisesti joulun aikaan. *Rovaniemen matkailuun* kuuluu monia sidosryhmiä, joiden elämään matkailu vaikuttaa suoraan tai välillisesti. Matkailu on kasvanut paljon kaupungin alueella ja levinnyt yhä uusille alueille. Matkailun ja paikallisten välille syntyvät ristiriidat liittyvät usein maankäyttöön.

Vastuullinen matkailusuunnittelu ottaa myös paikalliset ihmiset mukaan suunnitteluun, jotta matkailun aiheuttamia ongelmia voitaisiin estää tai vähentää. *Aiempaa tutkimusta* paikallisten ihmisten osallisuudesta suunnitteluprosessissa on paljon. Matkailututkimuksessa se yhdistetään laajemmin vastuulliseen ja kestävään matkailusuunnitteluun. Osallisuutta tutkittaessa on kiinnitetty huomiota siihen, millaisia haasteita osallisuuteen liittyy, ja ketä tai mitä sidosryhmiä luetaan osallisiksi. Myös sitä kuinka osallisuutta suunnitteluprosessissa voitaisiin edistää, on tutkittu paljon eri konteksteissa. *Yleisenä tavoitteenani* on laajentaa kuvaa paikallisten osallisuudesta vastuullisen matkailusuunnittelun prosessissa Rovaniemellä.

Tutkimukseni teoreettisena viitekehyksenä toimii Patsy Healeyn kommunikatiivinen suunnitteluteoria, joka pitää osallisuutta suunnittelun kulmakivenä. Teoria keskittyy kaikenlaisen tiedon huomiointiin, valtaan, sekä yhteisymmärryksen löytämiseen suunnitteluprosessissa. *Tutkimuskohteeni* on osallisuuden rakentuminen vastuullisessa matkailusuunnittelussa. Päättökysymykseni on: Miten osallisuus rakentuu vastuullisessa matkailusuunnittelussa Rovaniemellä? Osatutkimuskysymyksiä ovat: Millaisia valtasuhteita matkailusuunnitteluun liittyy? Miten yhteisymmärrys rakentaa osallisuutta? Miten tieto muovaa osallisuutta?

Tutkielman *aineistona* ovat seitsemän *Tourism friendly cities* -hankkeessa tekemääni teema-haastattelua. Neljä haastateltavista oli matkailutoimijoita, ja kolme edusti paikallisia asukas-yhdistyksiä eri alueilta kaupungissa. Haastattelumateriaalia on sanasta sanaan litteroituna noin 80 sivua. Haastattelut analysoin teoriaohjaavan sisällönanalyysin avulla

Tutkimukseni osoittaa, että paikallisten osallisuus on heikkoa matkailusuunnittelussa Rovaniemellä. Suurin valta on kaupungilla sekä matkailutoimijoilla. Vuorovaikutuksen taso on hyvin yksipuolista, eikä osallisuutta nähdä vastuullisuuden näkökulmasta yhtä tärkeänä, kuin esimerkiksi ympäristökysymyksiä tai matkailun talousvaikutuksia.

Avainsanat: *Osallisuus, vastuullinen matkailusuunnittelu, kommunikatiivinen suunnitteluteoria, teoriaohjaava sisällönanalyysi, Rovaniemen matkailu*

Sisällysluettelo

1. JOHDANTO.....	5
1.1 Johdatus tutkimusaiheeseen.....	5
1.2 Aiempaa tutkimusta osallisuudesta matkailusuunnittelussa.....	6
1.3 Teoreettinen viitekehys.....	10
1.4 Aineisto ja menetelmät.....	11
1.5 Tutkielman kulku.....	12
2. MATKAILUSUUNNITTELU ROVANIEMELLÄ.....	13
2.1 Rovaniemen matkailu.....	13
2.2 Vastuullinen matkailu.....	14
2.3 Osallisuus.....	16
2.3 Osallisuus matkailusuunnittelussa.....	17
3. HEALEYN KOMMUNIKATIIVINEN SUUNNITTELU TEORIA.....	21
3.1 Kommunikatiivisen suunnitteluteorian taustaa.....	21
3.2 Teorian saamaa kritiikkiä.....	23
3.3 Tutkimukseni teorian ja empirian välinen suhde.....	24
4. AINEISTO JA MENETELMÄT.....	26
4.1 Tieteenfilosofiana sosiaalinen konstruktionismi.....	26
4.2 Teemahaastattelu haastattelumenetelmänä.....	27
4.3 Tutkimusaineiston keruu ja kuvaus.....	28
4.4 Teoriaohjaava sisällönanalyysi analyysimetodina.....	29
4.5 Tutkijan positio ja tutkimusetiikka.....	30
5. VALTASUHTEET MATKAILUN SUUNNITTELUSSA.....	33
5.1 Kaupunki ohjaa suunnittelua.....	33
5.2 Yritysten vastuullisuus.....	36
5.3 Paikallisten asema suunnittelussa.....	38

6. VUOROVAIKUTUS ON TIEDON VÄLITYSTÄ	42
6.1 Vuorovaikutuksen puute.....	42
6.2 Tieto mahdollistaa osallistumisen	47
7. YHTEISYMMÄRRYS VAATII LUOTTAMUSTA	51
7.1 Luottamus yhteisymmärryksen luoja.....	51
7.2 Yhteinen suunta Rovaniemen matkailulle.....	53
8. YHTEENVETO	55
KIITOKSET	59
LÄHTEET	60
Liite 1: Haastattelurunko	70

1. JOHDANTO

1.1 Johdatus tutkimusaiheeseen

Rovaniemi on Lapin pääkaupunki ja tunnettu matkailukaupunki. Matkailu on kaupungille ja sen asukkaille tärkeä elinkeino ja palveluiden tuottaja. Ennen pandemiaa matkailu kasvoi pitkään, ja vuodesta 2020 odotettiin jopa ennätysellisen suurta. Vuonna 2019 matkailu kasvoi vielä 12 % edellisvuoteen verrattuna. Rekisteröityjä yöpymisiä kertyi 603 000 tammimarraskuussa 2019. (Tietoa Rovaniemestä.) Tämän kasvun oletetaan myös jatkuvan pandemian jälkeen. Sesongin alkaessa vuonna 2021 kysyntä oli jopa ennätysellisen suurta ja Rovaniemellä uskottiin uusiin ennätysiin matkailijamäärissä (Utula, 2021). Vuoden 2022 tammikuussa matkailu onkin palautunut jo hyvin pandemiasta, mistä kertoo 300 % kasvu vuoden 2021 tammikuuhun nähden. Ulkomaisten matkailijoiden rekisteröidyt yöpymiset kasvoivat jopa 2 600% vuonna 2022 verrattuna edelliseen vuoteen, mikä kertoo ulkomaisen matkailun palautumisesta. (Rovaniemi - Majoitus-tilastot ja Matkailutilastot, 2022.) Matkailu painottuu Rovaniemellä vahvasti talvikauteen ja erityisesti joulusesonkiin. Suuret sesonkivaihtelut tuovat omat haasteensa matkailun suunnitteluun ja kestävyYTEEN. Visit Rovaniemi kannustaa matkailijoita matkustamaan Rovaniemelle vasta joulun jälkeen suurimman sesongin ulkopuolella ja näin ollen olemaan osa kestävästä kehityksestä (Kestävä Rovaniemi).

Kaupungissa on tehty paljon töitä matkailun kestävyYDEN eteen. Vuonna 2020 Rovaniemi lähti mukaan *Sustainable travel Finland* -ohjelmaan, jonka tavoitteena on tarjota konkreettisia työvälineitä ja apua yrityksille, jotka haluavat parantaa kestävyYttä toiminnassaan. Useat alueella toimivat yritykset ovat jo käyneet ohjelman hyväksytysti läpi ja saaneet STF-sertifikaatin. (Kestävä Rovaniemi.) Matkailu vaikuttaa paljon myös paikalliseen väestöön Rovaniemellä. Matkailu tuo paljon tuloja ja työpaikkoja alueelle, mutta myös negatiivisia vaikutuksia ja ongelmia syntyy matkailun vuoksi. Laaja palvelutarjonta, kuten ravintolat, jonka matkailu mahdollistaa kaupungissa on paikallisten mieleen. Ongelmia taas syntyy maankäytön suhteen, kun matkailu ja paikallisten tarpeet eivät aina kohtaa. Suunnittelemalla alueiden käyttöä yhdessä voidaan myös ymmärtää toisen osapuolen näkemyksiä paremmin.

Koska Rovaniemen matkailu keskittyy talvikauteen ja erityisesti jouluun, näkyy myös matkailun tuomat ongelmat erityisesti silloin. Lapin kansan lukijapalstalta löytyy esimerkkejä

paikallisten kokemista ongelmista, joita esiintyi ennen pandemian tuomaa taukoa. Ruotsalainen (2018) kirjoittaa turistien käyttävän hiihtolatuja ja mäkiä ladulla pulkkamäkinä, mikä aiheuttaa myös vaaratilanteita. Kirjoituksessaan hän myös muistuttaa, että kaikkea ei tulisi tehdä aina matkailun ehdoilla, vaan tulisi muistaa paikallisten viihtyvyys ja turvallisuus. (Ruotsalainen, 2018.) Vuotta myöhemmin rovaniemeläinen 8. luokkalainen on kirjoittanut Lapin kansaan mielipidekirjoituksen ”Turistit vai tulevaisuus”, missä myös kyseenalaistetaan matkailun vahva asema kaupungissa. Jo otsikointi kertoo olennaisen, eli onko turistit vai paikallisten nuorten tulevaisuus tärkeämpää. (Lauri, 2019.)

Rovaniemen suosittu Facebook -ryhmä ”Puskaradio – Rovaniemi” antaa myös värikkään kuvan matkailijoiden ja paikallisten yhteentörmäyksistä. Suuri osa ongelmista liittyy liikenteeseen sekä talviolosuhteisiin. Jokavuotiseksi ongelmaksi on muodostunut matkailijoiden autolla ajaminen moottorikelkkareiteillä tai latupohjilla. Myös liikenteen seassa käveleminen, sekä teiden ylittäminen vaarallisesti on ilmiö, joka toistuu vuosittain. Paikalliset kuvaavat ongelmia myös huolestuneina, erityisesti heikoilla jäillä käveleminen ja joen ylittäminen vaarallisista kohdista puhuttaa. Paikallisilla asukkailla on paljon arkipäivän tietoa matkailun ja matkailijoiden kohtaamista ongelmista, sekä miten matkailu näkyy paikallisten ihmisten arjessa.

Koronapandemian vuoksi matkailu pysähtyi lähes kokonaan, mikä myös vei matkailun tuomat ongelmat mennessään. Matkailun katoaminen kokonaan kaupungin katukuvasta vei kuitenkin myös paljon työpaikkoja sekä palveluita pandemian ajaksi. Paikallisten asukkaiden ajattelu matkailua kohtaan on voinut muuttua pandemian aikana ja osa ongelmista on voitu jo unohtaa hetkeksi.

1.2 Aiempaa tutkimusta osallisuudesta matkailusuunnittelussa

Matkailun vastuullinen suunnittelu huomioi myös paikalliset ihmiset ja kuulee heitä päätöksenteossa. Paikallisten osallisuutta ja osallistumista suunnitteluun pidetään osana sosiaalista kestävyyttä, ja yhtenä tärkeänä kriteerinä kestävän matkailun kehitykselle. Matkailun ja sen kehittämisen tulisi osallistaa kaikki sidosryhmät, jotta kaikki näkökulmat tulevat ilmi. (Sarkki, 2009; Höckert, Hakkarainen & Jänis, 2013; Mettiäinen, Uusitalo & Rantala, 2009; Veijola, Iola & Edelheim, 2013.) YK:n Maailman matkailujärjestön (UNWTO) laati rapor-

tin kestävä matkailun edistämiseksi. Tässä raportissa korostetaan matkailun hallinnon roolia tehdä parempaa yhteistyötä eri sidosryhmien kanssa. (World Tourism Organization and United Nations Development Programme, 2017).

Lisäämällä paikallisten sidosryhmien vaikutusmahdollisuuksia, luodaan perusta sidosryhmien osallistumiselle matkailun kestävä kehityksen prosessiin (Shafieisabet & Haratifard, 2020). Eri sidosryhmien osallisuus ja heidän osallisuusmahdollisuuksien lisääminen matkailun kestävässä kehityksessä ovat avainasemassa. Paikallisten hyväksyntä on tärkeää matkailun kehittämiseksi. Matkailun vaikutukset ulottuvat myös niiden ihmisten elämään, jotka eivät ole suoraan sen kanssa tekemisissä. Myös heitä tulisi kuulla matkailun suunnittelun aikana, jotta voidaan varmistaa matkailun vastuullisuus kaikkien paikallisten näkökulmasta. (Kantsperger, Thees & Eckert, 2019.)

Matkailuntutkimuksessa osallisuuteen liittyen on tehty paljon tutkimusta siitä, ketä suunnitteluprosessissa tulisi osallistaa sekä millaisia haasteita osallisuuteen liittyy. Tutkimusta on tehty siihen liittyen, miten sidosryhmät määritellään, sekä myös niistä sidosryhmistä, jotka eivät ole suoraan tekemisissä matkailun kanssa. Sidosryhmän jäseniksi voidaan määritellä ne ihmiset, ryhmät tai organisaatiot, joihin suunnittelun lopputulos vaikuttaa tai joiden teot voivat vaikuttaa suunnittelun kohteeseen. (Hall, 2008.)

Sidosryhmiä voi olla hyvin paljon yksittäisessä suunnitteluprosessissa. Sidosryhmien erilaiset intressit ja arvot voivat hankaloittaa suunnitteluprosessia. Kaikki sidosryhmät tulisi kuitenkin ottaa mukaan suunnitteluprosessiin, sillä se vähentää epäilyä ja lisää tulosten hyväksyntää. (Hall, 2008.) Toinen tapa määritellä sidosryhmät, jotka ovat osallisia matkailun kehityksessä, on jakaa osalliset ryhmiin. Byrd (2007) jakaa osalliset neljään ryhmään, jotka ovat *nykyiset vierailijat, tulevat vierailijat, nykyinen yhteisö, sekä tuleva yhteisö*. Tällä tapaa myös matkailijat otetaan mukaan matkailun kehittämiseen. Swarbrooke (1999) taas lukee osallisiksi *julkisen sektorin, matkailualan, vapaaehtoistoimijat, paikallisen yhteisön, median, sekä matkailijat itse*. Hän painottaa kaikkien olevan vastuussa kestävästä kehittämisestä, mutta muistuttaa myös, että kaikilla sidosryhmillä on oikeutensa.

Myös niiden asukkaiden osallisuutta on tutkittu, jotka eivät ole tekemisissä matkailun kanssa suoraan. Kantsperger ym. (2019) pitävät myös niitä asukkaita, jotka eivät ole tekemisissä matkailun kanssa potentiaalisena sidosryhmänä matkailusuunnittelussa. Woo, Uysal ja Sirgy

(2018) toteavat tutkimuksessaan, että ne yhteisön asukkaat, jotka ovat jotenkin sidoksissa matkailuun myös luultavimmin kokevat matkailun vaikutukset positiivisemmin, kuin ne jotka eivät ole sidoksissa matkailuun.

Opinnäytetöitä on tehty sosiaalisen kestävyuden ja paikallisen yhteisön näkökulmasta. Höckert (2009) tutki maaseutuyhteisöihin perustuvan matkailun kehittämisen sosio-kulttuurisia mahdollisuuksia ja haasteita isäntäyhteisöissä Reilun kaupan kahvireitillä Nicaraguassa. Tutkimus toteutettiin etnografian avulla kenttätutkimuksena kolmessa eri yhteisössä alueella. Tulokset tukivat oletusta siitä, että maaseudun yhteisömatkailun ydin on sen potentiaali lisätä ihmisten hallintaa heitä koskevissa asioissa, eli tukea vaikutusmahdollisuuksien lisäämistä. Höckert toteaa kuitenkin myös, että jos matkailu on vain ajallisesti rajoitettu projekti ilman jatkuvuutta ja kestävyyttä, mukana olevat ihmiset ovat luultavasti voimattomia ja pettyneitä. Höckertin tutkimus osoittaa, ettei paikallisilla ihmisillä ollut vaikutusmahdollisuuksia tulevaisuuden matkailun kehittämiseen San Ramónin alueella. (Höckert, 2009.)

Lankila (2012) tutki pro-gradu tutkielmassaan Pallaksen matkailukeskuksen lähialueiden kehittämistä. Lankila haastatteli paikallisia ihmisiä ja tutki matkailun kehittämisen vaikutuksia paikallisiin ihmisiin sekä heidän toimintatiloihinsa alueella. Lankila haastatteli sekä paikallisia, että asiantuntijoita, sekä piti fokusryhmäkeskusteluja lähikylien paikallisten asukkaiden ja vapaa-ajan asukkaiden kanssa. Aineistot Lankila analysoi sisällönanalyysin avulla. Tutkimuksessaan Lankila tulee siihen johtopäätökseen, että matkailun kehittäminen ei etene suoraviivaisesti mallien mukaisesti, vaan erilaiset taustatekijät ja historiassa tehdyt valinnat vaikuttavat alueen ja matkailun kehittämiseen. (Lankila, 2012.)

Huhta (2013) tutki myös kestävän matkailun sosiokulttuurista puolta. Huhta keskittyi tutkimuksessaan Oulangan kansallispuistoon ja sille myönnettyyn PAN Parks -sertifikaattiin, joka tähtää laadukkaaseen luonnonsuojeluun, jossa myös paikalliset huomioidaan ja otetaan mukaan alueen matkailun suunnittelutyöhön. Tutkimuksessa aineisto kerättiin Oulangan kansallispuiston uuden hoito- ja käyttösuunnitelman valmistusprosessin dokumentoiduista vaiheista, joita sitten analysoitiin diskurssianalyysin keinoin. Tulokset olivat kriittisiä sertifikaattia kohtaan, ja vaikuttamisen mahdollisuuksien ei nähty olevan niin hyvät, kuin paikalliset olisivat toivoneet. Oulangan suunnittelutyössä nähtiin osan sidosryhmistä jäävän suunnittelutyön ja vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolelle. (Huhta, 2013.)

Matkailusuunnittelua ja siihen kuuluvaa osallisuutta on tutkittu myös Lapin olosuhteissa. Jokinen, Mettiäinen, Sippola ja Tuulentie (2009) selvittivät paikallisen väestön näkemyksiä markailukeskusten kehityksestä, tulevaisuuden mahdollisuuksista ja uhkakuvista Sirkan, Ylläsjärven ja Äkäslompolon alueilla. Fokusryhmähaastatteluiden sekä puhelinhaastatteluiden avulla kerättyä aineistoa analysoitiin sekä laadullisin, että määrällisin metodein. Tutkimus vahvisti käsitystä siitä, että paikallinen kulttuuri, sekä paikallisten asukkaiden näkemykset tulisi ottaa paremmin huomioon matkailukeskusten kehityksessä. Tärkeää olisi kohdentaa hyödyt ja haitat oikein, niin että paikalliset eivät kärsisi matkailun tuomista haitoista. (Jokinen ym., 2009.)

Mettiäinen (2007) on myös tutkinut Ylläksen ja Levin alueen toimijoiden näkemyksiä alueen matkailun kehittymisessä ja paikallisen näkökulman huomioimisesta matkailun kehityksessä. Fokusryhmähaastatteluihin osallistui paikallisia toimijoita, kuten kyläläisiä, vakituisia matkailijoita, sesonkityöntekijöitä, sekä kunnallisia ja alueellisia virkamiehiä. Tuloksena Mettiäinen toteaa matkailukeskusten vuorovaikutteisessa suunnittelussa olevan samoja piirteitä kuin muissakin yhdyskunnissa ja osallistujien huonot kokemukset aiheuttavat epäluottamusta suunnittelijoiden ja kunnan toimijoita kohtaan. Suunnitteluprosessin huono tunteminen ja vähäiseksi koettu vaikuttamismahdollisuus vähentävät myös osallistumismotivaatiota. Yhtenä tuloksena Mettiäinen myös osoittaa paikallisten vallan matkailun kehittämisessä pienentyneen matkailun mittakaavan kasvettua. (Mettiäinen, 2007.)

Mettiäinen, Uusitalo ja Rantala (2009) tarkastelevat artikkelissaan matkailukeskusten suunnittelu- ja tutkimuskäytäntöjen vuorovaikutteisuutta ja eri osapuolten osallisuutta suunnitteluun. He jakavat vuorovaikutusmahdollisuudet osallisuuden mukaan neljään ryhmään, joita ovat tieto-osallisuus, konsultaatio-osallisuus, päätös-osallisuus, sekä toimeenpano-osallisuus. Matkailukeskuksissa osallistamisen keinot tulisi valita niin, että ne aktivoivat eri ryhmiä parhaiten. (Mettiäinen, ym., 2009.)

Tuulentie (2005) on tarkastellut kestävän matkailun ja paikallisyhteisön yhteyttä niin käsitteellisesti, kuin myös empiirisen esimerkkiaineiston avulla Inarin alueella. Teemahaastatteluiden avulla hän hahmottaa paikallisuuden ja matkailun suhteita sekä paikallisten roolia kestävän matkailun suunnittelussa sekä siihen liittyviä ongelmia. Tulosten mukaan suunnittelutyössä olisi vielä parantamisen varaa, ja paikallisten osallisuutta tulisi lisätä. Oleellista on myös se, ettei osallisuus ole vain valmiista vaihtoehdoista valitsemista,

vaan yhdessä eri ryhmien kanssa kartoitettaisiin, mitkä asiat ovat paikallisten näkökulmasta keskeisiä. (Tuulentie, 2005.)

Rovaniemen matkailua on tutkittu esimerkiksi Ounasvaaran alueen kehittämisen näkökulmasta. Salonen (2017) tutki diskurssianalyysin avulla millaisia merkityksiä diskursseissa annetaan Ounasvaaran matkailun kehittämiseksi Lapin kansan teksteissä. Tuloksena löytyi kolme päädiskurssia, luonto, päätöksenteko, ja talous. Näille diskursseille oli myös kolme aladiskurssia, vaikutusmahdollisuudet, paikka ja vetovoimaisuus, sekä kilpailukyky. Päätöksenteon alla oleva vaikutusmahdollisuudet-diskurssi rakentuu kansalaisvaikuttamisesta sekä osallisuudesta. Kaupunkilaisten osallisuutta pidetään tärkeänä, mutta vaikutusmahdollisuudet nähdään heikkoina. (Salonen, 2017.)

Aiempaa tutkimusta osallisuudesta ja paikallisten asemasta matkailun suunnittelussa on paljon, mutta Rovaniemen alueelta tutkimuksia ei ole. Osallisuutta pidetään yksiselitteisen tärkeänä osana vastuullista matkailusuunnittelua, mutta sen käytännön toteutus tuottaa ongelmia kaikkialla. Tutkimukset osoittavat osallisuuden tärkeyden myös niiden asukkaiden osalta, jotka eivät ole sidoksissa matkailuun. Sidosryhmien osallistaminen matkailun suunnitteluun ei ole helppoa, ja jo osallisuuden ja osallisten määrittely vaatii paljon huomiota matkailualueiden suunnittelussa. Rovaniemen alueella osallisia on paljon, ja matkailun kasvaessa eri sidosryhmien kuuleminen on entistä tärkeämpää. Vastuullisen matkailusuunnittelun kontekstissa minua kiinnostaa se, miten osallisuus rakentuu ja mitkä asiat siihen vaikuttavat.

1.3 Teoreettinen viitekehys

Tutkielmani teoreettisena viitekehysenä toimii aluesuunnitteluun erikoistunut sosiologi Patsy Healeyn suunnitteluteoria (ks. Healey 1992, 1997, 1998, 2003). Se perustuu Habermasin kommunikatiivisen toiminnan teoriaan ja hänen filosofiaansa ja sosiologiaansa. (Mattila, 2020, s.68). *Kommunikatiivinen suunnitteluteoria* toimii kattoterminä useille kommunikaatiota ja osallisuutta painottaville suunnitteluteorioille, jotka pohjaavat joiltain osin Habermasin filosofiaan (ks. esim. Forester, 1999; Healey, 1992, 1997; Innes & Booher, 1999; Sager, 2009). Healey (1992) perustaa ajatuksensa sosiaaliseen konstruktion, ja uskoo että jokainen suunnitteluprosessi tapahtuu aina tietyn paikan ja kulttuurin kontekstissa. Hänen suunnitteluteoriaansa keskittyy aluesuunnitteluun ja siihen liittyviin prosesseihin.

Matkailusuunnittelu on myös aluesuunnittelua, jonka vuoksi Healeyn teoria sopi omaan tutkimukseeni hyvin.

Teoriassaan Healey keskittyy valtasuhteiden rakentumiseen, yhteisymmärrykseen, vuorovaikutukseen, sekä kaikenlaisen tiedon merkitykseen suunnitteluprosessissa (ks. Healey 1992, 1997, 1998, 2003). Näiden periaatteiden mukaisesti osallisuutta ja kommunikaatiota eri sidosryhmien välillä tulee vahvistaa suunnitteluprosessissa.

Matkailututkimuksen kontekstissa kommunikatiivinen suunnitteluteoria voidaan yhdistää laajemmin vastuulliseen matkailusuunnitteluun, jossa osallisuutta painotetaan. Healeyn teoria keskittyy juuri kommunikatiivisiin prosesseihin, eli osallistamiseen ja osallisuuden tapoihin ja siihen miten osallisuus syntyy suunnitteluprosessissa. Kommunikaatio ja vuorovaikutus ovat avainasemassa teoriassa, kuten myös osallisuudessa. Tavoitteenani on selvittää osallisuuden käsitteen rakentumista vastuullisessa matkailusuunnittelussa kommunikatiivisen suunnitteluteorian avulla. Päättökysymykseni on: Miten osallisuus rakentuu vastuullisessa matkailusuunnittelussa Rovaniemellä? Osatutkimuskysymyksiä ovat: Millaisia valtasuhteita matkailusuunnitteluun liittyy? Miten yhteisymmärrys rakentaa osallisuutta? Miten tieto muovaa osallisuutta?

1.4 Aineisto ja menetelmät

Aineistoni koostuu seitsemästä teemahaastattelusta, jotka on tein kesän 2021 aikana. Haastattelut tehtiin alun perin *Tourism friendly cities* -hanketta varten. Hanke on EU:n rahoittama *URBACT* hanke, johon kuului yhdeksän Euroopan kaupunkia. Rovaniemi oli yksi hankkeeseen osallistuvista kaupungeista ja toimin itse harjoittelijana hankkeessa kun tein haastattelut. Haastattelukysymykset laadin yhdessä hankkeen tiimin kanssa, mutta sain myös vaikuttaa haastattelun muotoon ja kysymyksiin. Haastatteluilla pyrittiin osallistamaan eri sidosryhmiä hankkeeseen, ja selvittämään eri sidosryhmien ajatuksia kestävästä matkailusta. Litteroin haastattelut sanasta sanaan ja litteroitua materiaalia kertyi yhteensä 80 sivua.

Aineiston analysoin teoriaohjaavan sisällönanalyysin avulla. Analyysin tukena toimii teoriani, joka antaa minulle käsitteistön. Teoriani pohjalta jaan analyysini osallisuuden eri rakennuspalikoihin, eli *valtasuhteisiin, vuorovaikutukseen, sekä yhteisymmärryksen luomiseen*. Teemoitteleamalla analyysin teorian avulla, voin myös jättää osan aineistosta

analyysini ulkopuolelle ja keskittyä vain niihin kohtiin aineistossa, jotka liittyvät näihin teemoihin.

1.5 Tutkielman kulku

Tutkielmani toisessa luvussa käsittelen tutkielmani aiheita eli matkailusuunnittelua Rovaniemellä. Kolmannen luvun alussa avaan sosiaalisen konstruktionismin, eli tutkimukseni tieteenfilosofiset lähtökohdat. Tämän jälkeen avaan teoreettisen viitekehyksen, eli kommunikatiivisen suunnitteluteorian tarkemmin. Neljännessä luvussa avaan tutkielmani aineistonkeruuta ja menetelmää, sekä tutkimuseettisiä kysymyksiä. Viides, kuudes, sekä seitsemäs luku ovat tutkielmani tuloslukuja, joissa esittelen analyysiäni. Luvussa kahdeksan vedän tutkielmani tulokset yhteen, sekä esittelen tulosten soveltamismahdollisuuksia.

2. MATKAILUSUUNNITTELU ROVANIEMELLÄ

Rovaniemellä matkailuun törmää joka puolella vuodenaikaan katsomatta. Matkailijoita on kaupungissa eniten talviaikaan, mutta matkailu näkyy myös muutoin kaupungissa. Kaupungissa koulutetaan uusia matkailualan ammattilaisia vuoden ympäri eri oppilaitoksissa, kuten ammattikorkeakoulussa ja yliopistossa. Silti matkailusuunnittelusta kaupungissa ei ole paljoa tietoa ja suunnittelu on hajallaan eri sidosryhmien kesken. Yritykset suunnittelevat itse toimintaansa ja määrittelevät vastuullisuutensa omien toimiansa kautta. Visit Rovaniemi taas hoitaa kaupungin matkailun markkinointia ja toimii myös tärkeänä välikätenä yritysten välillä. Minua kiinnostaa se, mihin tässä kuviossa paikalliset ihmiset mahtuvat ja kuinka heitä osallistetaan. Tässä luvussa kerron aluksi *Rovaniemestä matkailukaupunkina*, jonka jälkeen avaan tarkemmin *vastuullista matkailusuunnittelua*. Avaan myös *osallisuuden käsitteen*, sekä millaista *aiempaa tutkimusta aiheesta* on. Lopuksi kerron myös, millaista tutkimusta Lapissa on tehty osallisuuteen matkailussa liittyen.

2.1 Rovaniemen matkailu

Rovaniemi on Lapin pääkaupunki, joka sijaitsee Ounasjoen ja Kemijoen risteyksessä. Kaupunki on ollut tärkeä kohtaamis- ja kauppapaikka. Ensimmäiset viralliset markkinat järjestettiin helmikuussa 1881 (Markkinatapahtumat värittävät...). Rovaniemi on 8 017 km² pinta-alaltaan Euroopan suurin kaupunki ja asukasluvultaan Suomen 16. suurin. Vuonna 2020 lopussa kaupungin asukasluku oli 63 528. Asukkaista 87,7 % asui vuoden 2020 lopussa kaupunkialueella. Kaupungin ympärillä on paljon kyliä ja keskuksia. Rovaniemen kaupunki ja Rovaniemen maalaiskunta yhdistyivät vuonna 2006. (Tietoa Rovaniemestä.)

Matkailu on tärkeä elinkeino Rovaniemellä. Rovaniemi muodostaa kokonaisuuden, jossa yhdistyvät kaupunkitason palvelut ja kulttuuri, Lapin ainutlaatuinen luonto, sekä puhdas ja raikas ilmasto (Rovaniemen kaupungin elinkeino-ohjelma). Ennen pandemiaa matkailu kasvoi pitkään, ja vuodesta 2020 odotettiin jopa ennätyskellisen suurta. Vuonna 2019 matkailu kasvoi 12 % edellisvuoteen verrattuna. Rekisteröityjä yöpymisiä kertyi 603 000 tammi-marraskuussa 2019. Kaupungissa on tehty paljon kehitystä matkailun kestävyuden eteen.

Vuonna 2020 Rovaniemi lähti mukaan *Sustainable travel Finland* -ohjelmaan, jonka tavoitteena on tarjota konkreettinen apu yrityksille, jotka haluavat parantaa kestävyyttä toiminnassaan. (Kestävä Rovaniemi.)

Rovaniemi on erityisen tunnettu joulumatkailusta ja sen joulubrändistä. Vuonna 2010 Rovaniemi rekisteröi ”*Rovaniemi –The Official Hometown of Santa Claus®*” –tavaramerkin ja on siitä lähtien ollut joulupukin virallinen kotikaupunki. Rekisteröinti on vahvistettu eri puolilla maailmaa kuten Kiinassa, Japanissa, Etelä-Koreassa, Venäjällä, Yhdysvalloissa, sekä Euroopan Unionissa. (Rovaniemen joulubrändi.) Joulupukin pajakylä on Rovaniemen suurin matkailunähtävyys, jossa vierailee vuosittain yli puoli miljoonaa matkailijaa. Joulupukin pajakylä perustettiin vuonna 1985, mutta ensimmäinen rakennus on jo vuodelta 1950. Eleanor Roosevelt vieraili silloin Rovaniemellä ja halusi myös käydä napapiirillä kaupungin pohjoispuolella. Häntä varten sinne rakennettiin hirsimökki, joka on nyt Joulupukin pajakylän vanhin rakennus. Mökki on yhä Joulupukin pääpostin vieressä. (Pajakylän ensimmäisen rakennuksen...)

Rovaniemellä toimii matkailumarkkinointiorganisaatio *Visit Rovaniemi*, eli Rovaniemen matkailu ja markkinointi oy, joka perustettiin vuonna 2007. Yhtiö koordinoi Rovaniemen alueen matkailumarkkinointia, imagomarkkinointia, kokousmarkkinointia sekä hoitaa media- ja PR-palvelut. Visit Rovaniemen omistaa osin kaupunki ja osin sen jäsenyritykset, joita on jo yli 200. Jäsenyritykset omistavat yhtiöstä 49% ja kaupunki 51%, jota hallinnoi Rovaniemen kehitys Oy. (Keitä me olemme ja mitä me teemme.)

2.2 Vastuullinen matkailusuunnittelu

Vastuullinen matkailu sekä sen suunnittelu vaativat toimintaan osallistuvien sidosryhmien vastuullisuutta. Vastuullinen matkailu ei ole matkailun muoto tai tyyppi, vaan kaikenlainen matkailu voi olla vastuullista, jos vastuullisuuden periaatteita noudatetaan. (Garcia-Rosell, 2017, s.229-231.) Matkailun suunnittelusta vastuullista tekee samat periaatteet kuin matkailusta yleensä.

Kestävästä matkailusta ja vastuullisesta matkailusta puhutaan usein samoissa yhteyksissä, ja ne molemmat pohjautuvat samoihin periaatteisiin. Kestävä matkailu viittaa laajempaan keskusteluun kestävästä kehityksestä. Painotus näillä käsitteillä on kuitenkin erilainen, vaikka

tavoite on molemmissa sama. Vastuullinen matkailu voidaan nähdä prosessina, jonka kautta päästään kestäväan matkailuun (Goodwin, 2011; Veijola, ym., 2013). Goodwin (2011) alleviivaa ihmisten omaa vastuuta tehdä matkailusta vastuullisempaa. Hänen mukaansa vastuullinen matkailu on ennen kaikkea ihmisten motivoimista ja kannustamista toimimaan vastuullisesti.

Matkailun vastuullisuus on jaettu *sosiaaliseen, kulttuuriseen, taloudelliseen, ekologiseen, ja poliittiseen* näkökulmaan (Veijola, ym., 2013). *Sosiaalisella vastuullisuudella* tarkoitetaan erityisesti paikallisten ihmisten asemaa matkailutoiminnassa. Vastuullinen toiminta jakaa hyödyt mahdollisimman tasaisesti ja matkailun haittavaikutukset ovat mahdollisimman pienet paikallisväestöön. *Kulttuurinen vastuullisuus* korostaa paikallisen kulttuurin ja arvojen kunnioittamista, sekä kulttuuriperinnön edistämistä. *Taloudellinen vastuullisuus* keskittyy matkailun taloudelliseen puoleen. Matkailutoiminnan tulee olla kannattavaa taloudellisesti, sekä luoda työpaikkoja ja tuloa eikä häiritse muita elinkeinoja alueella. *Ekologinen vastuullisuus* katsoo matkailutoiminnan ympäristövaikutuksia, kuten luonnon kantokykyä sekä ympäristövaikutusten minimointia. *Poliittinen vastuullisuus* tukee oikeudenmukaisuutta sekä tasa-arvoa. Kaikkien sidosryhmien, myös niiden joilla on vähemmän valtaa, tulisi huomioida matkailuun liittyvissä asioissa. (Garcia-Rosell, 2017.)

Kaikki vastuullisuuden osa-alueet ovat kuitenkin myös sidoksissa toisiinsa ja ne luovat kokonaisuuden vastuullisesta matkailusta. Yksikään osa-alue ei ole toisista eristäytynyt, vaan ne muodostavat yhdessä kokonaisuuden, johon kaikki vaikuttavat. Ei ole myöskään olemassa valmista kaavaa vastuulliseen matkailuun, vaan jokainen kohde on ainutlaatuinen ja vaatii huomiota eri osa-alueiden osalta. Jokaisen paikan kulttuuriset piirteet, ongelmakohdat, sekä ihmiset tekevät paikasta omanlaisensa. (Goodwin, 2011.) Vastuullisesta matkailusta puhuttaessa huomio on usein ekologisessa puolessa, kuten ilmastonmuutoksessa ja ympäristövaikutuksissa. Myös sosioekonominen puoli saa yhä enemmän huomiota, ja esimerkiksi juuri ekologinen vastuullisuus vaatii myös sosiaalisen puolen huomioimista. Joskus eri osa-alueet voivat myös olla ristiriidassa keskenään, ja siksi keskustelua tulee käydä avoimesti. (Harju-Myllyaho & Jutila, 2021, s.4)

Matkailu on myös osa muuta aluekehitystä, ja sitä ei tulisi käsitellä täysin erillään muusta kestävästä kehityksestä. Matkailussa ja sen kehittämisessä keskeinen kysymys on paikallisten asukkaiden sekä muiden matkailutoimijoiden välisestä yhteistyöstä. (Tuulentie, 2005.)

Kaikkien osapuolien ainutlaatuiset näkemykset, arvot, ja tiedot auttavat matkailun vastuullisuuden edistämässä. Vastuullisessa matkailusuunnittelussa sidosryhmien merkitys on suuri. (Garcia-Rosell, 2017.) Paikallisten sidosryhmien osallistuminen on perusta matkailun kestäväen kehityksen prosessille (Shafieisabet & Haratifard, 2020). Lindström ja Larson (2016) mukaan paikallisten osallistaminen matkailusuunnittelussa on sekä demokraattinen oikeus, mutta myös strateginen kohdehallinnan työkalu.

Höckert ynnä muut (2013) muistuttavat, että matkailun kehittämisessä ja suunnittelussa tärkeintä tulisi olla kohdealueella asuvien ihmisten hyvinvointi ja heidän omat kehittämismotivaationsa. Vaikka matkailun suunnittelu olisikin lähtökohtaisesti toteutettu yhteisesti paikallisten kanssa, usein suunnittelussa on mukana myös ulkopuolisia toimijoita, joilla voi olla vahvoja näkemyksiä suunnittelun lopputuloksesta. Ulkopuoliset toimijat voivat tuoda suunnittelupöytään omat näkemyksensä siitä, mikä olisi paikallisille parasta. Tärkeää olisi pohtia, ketä muutos ja suunnitelmat edustavat, ja kenelle ne tuovat hyvinvointia. (Höckert, ym., 2013, s.167.)

2.3 Osallisuus

Osallistaminen on keino ja tapa aktivoida ihmisiä osallistumaan ja olemaan osallisia. Osallistamiseen liittyy motivaatio olla osallinen, joka luodaan ulkopuolelta, muualla kuin yksilössä itsessään. (Särkelä-Kukko, 2014, s.34-35; Siisiäinen, 2019, s.108.) *Osallisuudelle* löytyy paljon erilaisia tulkintoja, mutta ei yksiselitteistä määritelmää. Yhden määritelmän mukaan se on yksilötasolla tapahtuvaa mukaan kuulumisen tunnetta, joka on lisäksi jonkin asteista toimintaa. Osallisuus voi olla myös omaehtoista toimimista ja vaikuttamista omaa elämää koskeviin asioihin ja niiden kulkuun, sekä siihen liityvää omakohtaista sitoutumista ja vastuun ottamista (Särkelä-Kukko, 2014, s.35.) Sassi (2002) määrittelee osallisuuden olevan kuulumisen tunnetta ja jäsenyyttä, ja osallistumisen taas liittyvän enemmän demokraattisiin käytäntöihin, kuten äänestämiseen. Hänen mukaansa ilman osallisuutta, eli kuulumisen tunnetta osallistumiselta puuttuu perusta, jonka vuoksi on tärkeää ymmärtää niitä hierarkioita ja erotteluja, joita ihmiset ja eri ryhmät kokevat suhteessa toisiinsa (Sassi, 2002, s.59). Koskiahho (2002) sanoo osallisuuden sisältävän sitoutumisen vaatimuksen, joka näin ymmärrettynä voi olla osa pitkäaikaista kehittämistä.

Osallisuuteen on alettu kiinnittää huomiota kaikilla yhteiskunnan aloilla. Useat kunnat ovat laatineet osallisuusohjelmia ja monissa kunnissa työskentelee osallisuuskordinaattoreita tai vastaavia henkilöitä, joiden työnkuvaan kuuluu osallisuuden edistäminen (Kuntalaisten osallisuuden edistäminen, 2022). Kunnallisessa päätöksenteossa osallisuuteen kiinnitetään siis jo huomiota, mutta yksittäisen toimialan, kuten matkailun osalta prosessiin liittyy myös paljon yksityisiä toimijoita, joiden tulisi huomioida osallisuus suunnitteluprosessissa. Matkailun suunnitteluun kuuluu julkisen sektorin lisäksi matkailutoimijat, sekä alueen ihmiset joihin matkailu toiminnallaan voi vaikuttaa. Yksin kunnan päätöksenteko ei ohjaa matkailua tai sen suunnittelua, ja siksi matkailusuunnittelussa osallisuus saa erilaisen merkityksen.

Osallisuus ja siihen liittyvät osallistaminen sekä osallistuminen ovat kukin monitahoisia ja laajoja käsitteitä, joiden merkitys riippuu puhujasta ja käyttötarkoituksesta. Usein puhutaan osallisuudesta, osallistamisesta, ja osallistumisesta päällekkäin, vaikka näillä kaikilla termeillä on eroja keskenään (Särkelä-Kukko, 2014, s.34). Termit tulee kuitenkin ymmärtää myös kokonaisuutena, sillä ne kaikki kuvaavat samaa ilmiötä hiukan eri näkökulmasta ja antavat sille erilaisen merkityksen.

Riippuu myös asiayhteydestä, millaisesta osallisuudesta puhutaan. Terveysten- ja Hyvinvoinninlaitos (THL) on laatinut osallisuuden viitekehyksen, jossa osallisuus jaetaan kolmeen osaan. Ensimmäinen on ”osallisuus omassa elämässä”, joka viittaa siihen, että on mahdollisuus elää omanlaistaan elämää ja määritellä itse mihin osallistuu. Toisena osana on ”osallisuus yhteisöissä ja vaikuttamisen prosesseissa”, joka viittaa siihen, millaiset mahdollisuudet on kuulua itselle tärkeisiin ryhmiin ja yhteisöihin ja saada tukea. Kolmas osallisuuden osa on ”osallisuus yhteisestä hyvästä”, joka viittaa mahdollisuuksiin viettää yhdessä aikaa ja nauttia yhteisestä hyvästä ja yhteyksistä muihin ihmisiin. (Isola ym., 2017)

2.3 Osallisuus matkailusuunnittelussa

Matkailuntutkimuksessa osallisuus liitetään sosiaaliseen kestävyyteen, ja se on yksi kriteeri kestäväälle matkailulle. YK:n Maailman matkailujärjestön (UNWTO) laatiman raportin mukaan, jossa kestävä matkailu ja kestävä kehitys tavoitteiden mukaisesti matkailun hallinnon, joka edistää kestävä kehitystä, tulee tehdä parempaa yhteistyötä kaikkien sidosryhmien välillä (World Tourism Organization and United Nations Development Programme

, 2017). Lisäämällä paikallisten sidosryhmien vaikutusmahdollisuuksia, luodaan perusta sidosryhmien osallistumiselle matkailun kestävän kehityksen prosessiin (Shafieisabet & Haratifard, 2020). Lindström ja Larson (2016) mukaan paikallisten osallistaminen matkailun kehittämiseen on sekä demokraattinen oikeus, mutta myös strateginen kohdehallinnan työkalu.

Osallisuuden käytäntöönpanoa ja siihen liittyviä ongelmia on myös tutkittu eri näkökulmista, kuten osallisuutta estävistä rakenteista, paikallisten ihmisten vaikutusmahdollisuuksista, sekä siitä mitä sidosryhmiä suunnitteluprosessissa tulisi osallistaa. (ks. esim. Tervo-Kankare, 2017; Hansen & Mäenpää, 2008; Gohori & Merwe, 2021; Swarbrooke, 1999.) Tervo-Kankare (2017) toteaa yhdeksi ongelmaksi matkailuun liittyvien toimijoiden erilaiset intressit ja motiivit. Tämä voi vaikeuttaa kestävän matkailun toteutumisen käytännössä, vaikka sen tärkeys tiedetäänkin. Hansen ja Mäenpää (2008) ovat tutkineet vesistöhoitoon liittyviä osallisuusprosesseja, sekä millaisia haasteita osallisuuteen liittyy. Tutkimuksessaan, he nimeävät ongelmaksi esimerkiksi viranomaisten haluttomuuden kuunnella mielipiteitä ja haluttomuuden järjestää todellisia osallisuusprosesseja. Myös ajattelu siitä, että päätöksenteko erityisesti teknisten ja taloudellisten asioiden osalta tulisi jättää asiantuntijoiden tehtäväksi voi vähentää osallisuuden toteutumista. (Hansen & Mäenpää, 2008.)

Gohori ja Merwe (2021) tutkivat osallisuutta estäviä rakenteita Zimbabwessa. Esteitä osallistumiselle ja osallisuudelle ovat esimerkiksi korruptio, tiedon puute, sekä valtarakenteet, jotka estävät paikallisten ihmisten vaikutusmahdollisuudet. Myös kohdeympäristön monimutkaisuus ja sidosryhmien eri arvot tekevät osallisuusprosessista haastavan ja osoittaa, ettei matkailun suunnittelu ole helppo prosessi (Wray, 2011). Vaikka osallisuus on käytännössä haastavaa toteuttaa, tulee kaikkien sidosryhmien mielipiteet ja näkökulmat tulla esille mahdollisimman varhaisessa vaiheessa, jotta osallisuus ja kestävä kehitys toteutuu. (Hansen & Mäenpää, 2008). Osallisuutta estäviä rakenteita on paljon ja ne vaihtelevat kohdealueen mukaan.

Matkailuntutkimuksessa osallisuuteen on myös liitetty paljon tutkimusta siitä, ketä osallisuusprosessiin kuuluu, ja mitä sidosryhmiä tulisi osallistaa. Hall (2008) määrittelee sidosryhmän jäseniksi ne ihmiset, ryhmät, ja organisaatiot, jotka ovat kiinnostuneet suunnittelu-kohteesta tai suunnittelun lopputuloksesta, johon muiden tekemät teot vaikuttavat. Eri

sidosryhmien määrä voi olla erittäin suuri ja tämä voi hankaloittaa kaikkia tyydyttävien tulosten saavuttamista. Kuitenkin on tärkeää, ettei ketään oikeutettuja sidoryhmiä jätetä suunnitteluprosessin ulkopuolelle, sillä se lisää epäilyä ja vähentää tulosten hyväksyntää. (Hall, 2008.)

Byrd (2007) tutki sidosryhmäteorian avulla sitä, kuka on osallinen kestävän matkailun suunnittelussa. Hän nimeää neljä ryhmää, joita ovat *nykyiset vierailijat, tulevat vierailijat, nykyinen yhteisö, sekä tuleva yhteisö*. Yhteisön hän jakaa asukkaisiin, yrittäjiin sekä virkamiehiin. Näiden kaikkien sidosryhmien tulisi olla mukana koko matkailun kehitysprosessin ajan. (Byrd, 2007.) Swarbrooke (1999) lukee osallisiksi *julkisen sektorin, matkailualan, vapaaehtoistoimijat, paikallisen yhteisön, median, sekä matkailijat itse*. Hän painottaa kaikkien olevan vastuussa kestävästä kehittämisestä, mutta muistuttaa myös, että kaikilla sidosryhmillä on oikeutensa. Kaikkien eri sidosryhmien erilaiset tavoitteet vaikeuttavat yhteisymmärrystä siitä, mikä lopulta on kestävä. Näin ollen täydellinen kestävyys on vain unelma, ja matkailun kehityksessä voidaan ainoastaan pyrkiä toimimaan entistä kestävämmiin (Swarbrooke, 1999.)

Osalliset voidaan määritellä myös sen mukaan, keneen suunnitelmat vaikuttavat. Creighton (1983) määrittelee suunnitelmiin osallistuvat viiden eri kriteerin mukaan, jonka mukaisesti heidän tulisi osallistua suunnitteluprosessiin. Ensimmäisenä on *läheisyys*, eli he, jotka asuvat lähellä suunnittelukohtetta, tulisi ottaa mukaan suunnitteluun. Toisena on *taloudellinen puoli*, eli he, joihin suunnitelma vaikuttaa taloudellisesti, joko tuomalla hyötyä tai haittoja. Kolmantena ovat *he, jotka myös mahdollisesti käyttävät aluetta*, ja voivat joko kokea uuden suunnitelman esteenä, tai hyödyllisenä. Neljäntenä ryhmänä on *sosiaaliset syyt*, jotka voivat uhata perinteitä tai kulttuuria, tai muuttaa väestörakennetta, jonka vuoksi heidät ottaa mukaan suunnitteluun. Viimeiseksi viidentenä on *arvot*, eli jonkin ryhmän arvot voivat vaikuttaa suunnittelukohteeseen. (Creighton, 1983.)

Osallisuutta pidetään osana sosiaalista kestävyyttä, ja yhtenä tärkeänä kriteerinä kestävän matkailun kehitykselle. Matkailun ja sen kehittämisen tulisi osallistaa kaikki sidosryhmät, jotta kaikki näkökulmat tulevat ilmi. (Sarkki, 2009; Höckert, ym., 2013; Mettiäinen, ym., 2009; Veijola, ym., 2013.) Eri sidosryhmien osallisuus ja heidän osallisuusmahdollisuuksien lisääminen matkailun kestävässä kehityksessä ovat avainasemassa (Kantsperger, ym., 2019).

Aiempaa tutkimusta on myös matkailualueen asukkaista, jotka eivät suoraan ole tekemisissä matkailun kanssa. Myös ne asukkaat, jotka eivät ole tekemisissä matkailun kanssa ovat potentiaalinen sidosryhmä, joka tulisi osallistaa mukaan suunnitteluun (Kantsperger, ym., 2019). Ne yhteisön asukkaat, jotka ovat jotenkin sidoksissa matkailuun, myös luultavammin kokevat matkailun vaikutukset positiivisemmin kuin ne yhteisön asukkaat, jotka eivät ole sidoksissa matkailuun (Woo, ym., 2018). Paikallisten ihmisten osallistaminen suunnitteluprosessiin lisää luottamusta päätöksentekoprosessiin ja voi vähentää paikallishallinnon ja paikallisten ihmisten välisiä ristiriitoja. (Jordan, Vogt, Kruger & Grewe, 2013)

3. HEALEYN KOMMUNIKATIIVINEN SUUNNITTELUTEORIA

Tutkimukseni teoreettisena viitekehyksenä toimii Healeyn suunnitteluteoria, joka perustuu Habermasin kommunikatiivisen toiminnan teoriaan ja hänen filosofiaansa ja sosiologiaansa. (Mattila, 2020, s.68). *Kommunikatiivinen suunnitteluteoria* toimii kattoterminä useille kommunikaatiota ja osallisuutta painottaville suunnitteluteorioille, jotka pohjaavat joiltain osin Habermasin filosofiaan (ks. esim. Forester, 1999; Healey, 1992, 1997; Innes & Booher, 1999; Sager, 2009). Eri teoreetikot painottavat teorioissaan eri asioita Habermasin ajattelusta, mutta yhteistä on kommunikaation painottaminen suunnitteluprosessissa. (Mattila, 2020, s.2.) Matkailun suunnittelun kannalta kommunikatiivinen suunnitteluteoria on osa laajempaa vastuullisen matkailun viitekehystä. Eri suunnitteluteoriat ovat aina vaikuttaneet myös matkailun suunnitteluun, ja matkailusuunnittelu on aina jonkin yleisen suunnitteluteorian yhteydessä. (Rahmafritria, Pearce, Oktadiana & Putro, 2020.) Aluksi avaan yleisesti Healeyn teoriaa, jonka jälkeen kerron myös millaista kritiikkiä teoria on saanut osakseen. Lopuksi yhdistän teorian empiiriseen tutkimuskohteeseeni ja avaan teorian ja empirian välistä suhdetta.

3.1 Kommunikatiivisen suunnitteluteorian taustaa

Kommunikatiivinen suunnitteluteoria edustaa perinteisesti kriittisen teorian koulukuntaa (Mattila, 2018, s.68) Keskityn itse Patsy Healyn teoriaan, jota on myös nimetty kollaboratiiviseksi suunnitteluteoriaksi (ks. esim. Healey, 1992, 1997, 1998, 2003). Käytän kuitenkin teoriasta termiä kommunikatiivinen suunnitteluteoria, sillä se toimii kattoterminä teorioille ja sitä käytetään myös Healeyn suuntauksesta puhuttaessa (ks. esim. McGuirk, 2001; Mahjabeen, Shrestha, Dee, 2009; Mattila, 2016; Niitamo, 2021).

Kommunikatiivisen suunnittelun kulmakivi on osallistaminen. Osallistamiseen liittyy vahvasti teoriassa esitetty yhteisymmärryksen rakentaminen. Yhteisymmärrys syntyy avoimessa ilmapiirissä, missä on luottamusta ja avointa keskustelua. (Healey, 1997.) Se vaatii suunnittelulta enemmän kuin vain sidosryhmien tiedottamista ja tavoitteena on luoda ja edistää edellytyksiä syvälle ja aidolle keskustelulle. (Sager, 2009, s.3.) Habermas esitti näissä teorioissaan, että kielenkäyttöämme määrittää tietynlainen rationaalisuus, jolle on ominaista yhteisymmärryksen, eli konsensuksen päämäärä. (Mattila, 2020, s.68.)

Habermasin laatiman diskurssietiikan periaatteiden mukaisesti kommunikatiivisen suunnitteluprosessin tulee olla *avoin, vääristymätön, totuutta etsivä ja empaattinen*. Kehitys on silloin oikeudenmukaista, kun sillä pyritään parantamaan heikossa asemassa olevien ryhmien oloja, ja kun sen tulokset huomioivat kaikkien ryhmien oikeudet (Sager, 2009, s.3-4.) Habermas ei kuitenkaan usko tällaisen ideaalin tilanteen olevan olemassa täysin, mutta uskoo, että jokainen kommunikatiivinen tilanne edellyttää näiden ymmärtämistä. Puhujien ja kuulijoiden tulee arvioida toistensa vilpittömyyttä ja kuunnella toisiaan aidosti sen mukaan, mistä lähtökohdista he puhuvat. Hyvä suunnitteluprosessi voi auttaa yhteisymmärryksen luomisessa myös yksittäistä suunnitteluprosessia laajemmalle. (Healey, 1997.)

Habermasin lisäksi Healey pohjaa teoriassaan ajatteluaan myös *Anthony Giddensin strukturaatioteoriaan*. Giddensin strukturaatioteorian avulla Healey tarkastelee vuorovaikutussuhteiden ominaisuuksia ja rakenteita, kuten valtasuhteita (Healey, 2003.) *Valtasuhteet* ja vallan jakaminen ovat olennaisia käsitteitä kommunikatiiviselle suunnitteluteorialle. Habermasin teorian mukaan valta on kommunikatiivisen toiminnan vääristymätekijä, joka vaatii huomiota suunnitteluprosessissa. Valtasuhteiden neutralisointi tarkoittaa käytännössä vallan jakamista eri toimijoiden kesken. (Perera, 2019.) Healey hyödyntää ajattelussaan samoja suuntauksia kuin Giddens, eli marxismia, fenomenologiaa, sekä kulttuuriantropologiaa. Strukturaatioteoria ohjaa huomiotaan siihen, miten valtasuhteet ilmenevät ja rakentuvat arkielämän keskusteluissa ja käytännöissä Foucaultilaista valtakäsitystä mukaillen. Foucaultin mukaan valta ei ilmene yksilöiden asemassa, vaan se ilmenee tavoissa, joilla ihmiset ilmentävät ajattelu- ja toimintatapojaan päivittäisissä keskusteluissa ja käytännöissä. (Healey, 2003.)

Healey (1992, s.151-152) olettaa, että suunnittelu tapahtuu aina tietyn paikan ja kulttuurin kontekstissa. Hän on keskittynyt pitkälti ympäristö ja aluesuunnitteluun, ja siihen liittyviin prosesseihin. Hänen mukaansa tiedot, periaatteet, ja toimintatavat muodostuvat aktiivisesti kommunikoivan yhteisön jäsenten keskuudessa, joihin vaikuttavat ajan ja paikan erityispiirteet. Healey kiinnittää Habermasia enemmän huomiota paikallisiin tulkintoihin ja kontekstiin suunnittelussa (Mattila, 2020, s.2). Healeyn mukaisesti millä tahansa sijainnilla voi olla useita eri paikan merkityksiä ja ne voivat olla kerroksittain päällekkäisiä. *Käsitys paikasta* on aina sosiaalinen konstruktio, jossa yhdistyy paikan symboliset merkitykset, paikan ominaisuudet, sekä sen fyysiset muodot ja tarkoitukset eri ihmisille ja sidosryhmille.

Avoimessa yhteiskunnassa useat eri sidosryhmät voivat näin antaa samalle sijainnille erityisiä merkityksiä kukin omassa sosiaalisessa kontekstissaan. (Healey, 1998.)

Kommunikatiivisen suunnitteluteorian yksi keskeinen käsite on *tieto* ja kaikenlaisen tiedon hyödyntäminen suunnittelussa. Tietoa ei nähdä ennalta muotoilluksi, vaan sitä luodaan uudelleen havaintoja vaihtamalla, viestimällä, sekä hyödyntämällä eri osallistujien elämäkokemusta, sekä kulttuurista ja moraalista tietoa (Healey, 1992, s.153.) Kaikki tieto on sosiaalisesti rakentunutta ja Habermasin mukaisesti suunnittelussa pitäisi huomioida rationaalisen, eli tieteellisen tiedon lisäksi myös muita tiedon muotoja, kuten moraalista ja tunneperäistä tietoa. (Perera, 2019, s.1.) Tiedolla ja arvoilla ei ole objektiivista olemassaolon muotoa, joka voitaisiin löytää tieteellisen tutkimuksen avulla. Ne muodostuvat aktiivisesti sosiaalisten, vuorovaikutteisten prosessien kautta. Julkinen politiikka ja sen suunnittelu ovat siten vuorovaikutteisia prosesseja, joiden kautta osallistujat rakentavat aktiivisesti ajattelu-, arvostus-, ja toimintatapoja. (Healey, 1997.) Tieteellinen tieto edustaa näin ollen vain yhtä osaa hyvässä päätöksenteossa ja suunnittelussa (Khakee, Barbanente & Borri, 2000, s.776).

3.2 Teorian saamaa kritiikkiä

Kommunikatiivista suunnitteluteoriaa on kritisoitu erityisesti siitä, kuinka se keskittyy vuorovaikutukseen ja suunnitteluprosessiin, mutta ei niinkään suunnittelun lopputulokseen (Healey, 2003). Healeyn teoria jättää suunnittelutoimien aineellisten tulosten oikeudenmukaisuuden ja kestävyuden vähemmälle huomiolle. Hän kuitenkin painottaa suunnitteluprosessin tärkeyttä ja sanoo “hyvän” ja “oikeudenmukaisuuden” (*good and just*) käsitteiden rakentuvan sosiaalisissa suhteissa vallan ja tiedon kautta. Hänen mukaansa suunnitteluprosessia ei tule ajatella vain keinona saavuttaa päämäärä. Jo itse prosessilla voi olla vaikutuksia ja tuloksia. Osallistuminen suunnitteluprosessiin voi muokata osallistujan käsitystä itsestään ja luoda uusia ajattelu- ja toimintatapoja, joita voidaan taas viedä eteenpäin. (Healey, 2003.) Kritiikkiä on noussut myös siitä, että teoria keskittyy liikaa yksittäisiin toimijoihin ja liian vähän laajempiin rakenteellisiin voimiin, jotka muokkaavat mahdollisuuksia osallistua.

Teorian käytännöntoteutus on myös yksi kritiikin kohde. Teorian määrittelemä yhteistyöprosessin ihanteellinen muoto on käytännössä mahdoton toteuttaa sellaisena, kuin se teoriassa kuvataan. Kommunikatiiviseen suunnitteluteoriaan pohjautuvat case-tutkimukset kuvaavat usein suunnittelukäytäntöjä, sekä niiden kommunikatiivisia ulottuvuuksia, kuten teoriassa on kuvattu. (ks. esim. McGuirk, 2001; Niitamo, 2021; Mahjabeen, ym., 2009) Habermas ei kuitenkaan esittänyt ideaalin puhetilanteen muotoa todellisena tavoitteena, vaan pikemminkin kriittisinä kysymyksinä, joiden avulla voidaan arvioida julkisia vuorovaikutustilanteita. Healeyn mukaan suunnitteluprosessit eivät toimi kuten reseptit, eli yksi malli ei toimi kaikissa tilanteissa, vaan jokainen suunnitteluprosessi on uniikki. Niitamo (2021) esittää, että monimutkainen ympäristö jossa elämme rajoittaa osallistavaa työtä. Kommunikatiivisen suunnittelun ihanteet kohtaavat nopeatempoisen rakentamisen ja infrastuktuurin muutokset, sekä globaalin talouden ja epäselvät hallintorakenteet.

Teorian kannalta puutteellista nykypäivänä on myös sen vanhentunut käsitys vuorovaikutuksesta ja vuorovaikutuksen muodoista. Teoriani on 90-luvun lopulta sekä 2000-luvun alulla päivitetty, mutta teknologia ja digitaaliset keinot vaikuttavat ja osallistua ovat kehittyneet vasta tämän jälkeen suurilta osin. Carpentier (2015) toteaa tällaisten perinteisen sosiologisten lähestymistapojen olevan rajallisia, sillä myös teksti- ja teknologiapohjainen vuorovaikutus tulisi ottaa mukaan. Hänen mukaansa vuorovaikutuksen ei voida nähdä rajoittuvan vain yksilöiden tai ryhmien väliseen vuorovaikutukseen. (Carpentier, 2015) Nykyaikaiseen osallisuuteen voidaan lukea myös teknologian välityksellä tapahtuva osallistuminen, ja sitä pidetään jo hyvin itsestäänselvänä väylänä vaikuttaa.

3.3. Tutkimukseni teorian ja empirian välinen suhde

Tutkielmassani kommunikatiivinen suunnitteluteoria antaa raamit, jonka avulla tutkin matkailun suunnitteluprosessia Rovaniemellä paikallisten ihmisten näkökulmasta. Healeyn teoria perustuu aluesuunnitteluun, jonka vuoksi se sopii luonteeltaan myös matkailun suunnittelun tarkasteluun. Teoriassaan Healey keskittyy siihen, kuinka suunnittelujärjestelmiä voitaisiin muokata niin, että suunnittelusta saataisiin kommunikatiivisempaa ja sitä kautta osallistavampaa, vuorovaikutteisempaa, sekä demokraattisempaa (Healey, 1997). *Valtasuhteiden analyysi, yhteisymmärryksen luominen, sekä vuorovaikutuksen muoto* ovat asioita, joita erityisesti teoriasta käytän hyväkseni tutkimuksessani. Osallisuuden voidaan nähdä rakentuvan

näistä palasista, ja näiden käsitteiden kautta tutkin, miten osallisuus rakentuu vastuullisessa matkailusuunnittelussa.

Tavoitteenani on selventää osallisuuden käsitteen rakentumista vastuullisessa matkailusuunnittelussa kommunikatiivisen suunnitteluteorian avulla. Päättökysymykseni on: Miten osallisuus rakentuu vastuullisessa matkailusuunnittelussa Rovaniemellä? Osatutkimuskysymyksiä ovat: Millaisia valtasuhteita matkailusuunnitteluun liittyy? Miten yhteisymmärrys rakentaa osallisuutta? Miten tieto muovaa osallisuutta?

4. AINEISTO JA MENETELMÄT

Tutkielmani edustaa laadullista tutkimusperinnettä ja pohjautuu sosiaalisen konstruktionismin tieteenfilosofiaan. Analyysimenetelmänäni toimii *teoriaohjaava sisällönanalyysi*, johon sosiaalinen konstruktionismi myös vaikuttaa. Tässä luvussa avaan tieteenfilosofiaani, sekä aineistoni laatua ja kuinka sitä analysoin. Lopuksi pohdin myös tutkimuseettisiä kysymyksiä ja avaan tutkijanpositiotani.

4.1 Tieteenfilosofiana sosiaalinen konstruktionismi

Sosiaalisen konstruktionismin ydin on ajatuksessa, jonka mukaan todellisuus on sosiaalisesti rakentunutta. Totuus ja tieto ovat suhteellisia ja niitä tulisi aina tarkastella niiden kontekstiin sidottuna. Tiedon sosiologiaa tarvitaan ymmärtämään tiedon erilaiset lähtökohdat ja erilaisten yhteisöjen ymmärrys tiedosta. Tiedon sosiologia tarkastelee empiirisen tiedon rakentumista ihmisten vuorovaikutuksessa sekä sitä prosessia, jonka myötä tiedosta tulee totta sosiaalisen vuorovaikutuksen myötä. (Berger & Luckmann, 1967.) Vuorovaikutuksella on suuri merkitys todellisuuden rakentajana, ja ilmiöille ja asioille annetut merkitykset syntyvät ja muovaantuvat vuorovaikutuksessa. Ihmisten välinen kommunikaatio luo merkityksiä, sekä vakiinnuttaa ilmiöille annettuja luokituksia ja merkityksiä. (Jokinen, 2016, s.252-253.)

Tutkimuksessa sosiaalisen konstruktionismin paradigma näkyy sekä tutkimuskohteen valinnassa, tutkimuskysymysten muotoilussa, sekä tutkijan ja tutkimuskohteen välisessä suhteessa. Tutkija voi lähestyä tutkimuskohdettaan vain niiden merkitysten ja symbolien kautta, jotka ovat kulttuurisesti mahdollisia. (Jokinen, 2016, s.252-253.) Emme voi käsittää jotakin oletettua tietoisuuden alustaa sellaisenaan, vain tietoisuuden jostakin (Berger & Luckmann, 1967). Tutkimuskohteen kohtaaminen täysin puhtaana on mahdotonta, ja sitä määrittää aina jokin näkökulma ja merkitykset. Myös tutkimustuloksiin vaikuttaa tutkijan oma positio. Tutkija kuvaa tulostensa kautta sosiaalista todellisuutta ja samalla myös luo sitä. (Jokinen, 2016, s.252-253.)

Burr (1995) sanoo objektiivisuuden olevan mahdotonta. Hänen mukaansa kaikki meistä kohtaa maailman jostakin omasta näkökulmasta, johon vaikuttavat omat lähtökohdat ja

näkemykset maailmasta. Nämä ennakko-oletukset vaikuttavat siihen, mitä ja miten kysymme maailmasta, sekä siihen mitä teorioita ja hypoteeseja käytämme tutkiessamme maailmaa. Myös Berger ja Luckmann (1967) sanovat tietoisuuden sisältävän aina ennakko-oletuksia ja itsestäänselvänä pidettyjä asioita, jotka ovat kuitenkin aina tulkintoja. Tietoisuus on siis aina tarkoituksellista, ja kohdistettua johonkin. Kukaan ei voi katsella maailmaa oman inhimillisyytensä ulkopuolelta täysin objektiivisesti. Objektiivisuuden sijaan tutkijan tulisikin tiedostaa ja työstää oma sisäinen osallisuutensa tutkimusprosessissa. Tutkijan tulee nähdä tutkimus ennenkaikkea yhdessä luoduksi tutkijan ja tutkittavien välillä. (Burr, 1995, s.160.)

4.2 Teemahaastattelu haastattelumenetelmänä

Teemahaastattelu on puolistrukturoitu haastattelun muoto, eli sen rakenne on strukturoidun lomakehaastattelun ja avoimen haastattelun välimaastossa (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara, 2007, s.203; Tuomi & Sarajärvi, 2009, s.75; Hirsjärvi & Hurme, 2008, s.48). Teemahaastattelulle on tyypillistä, että kysymysten muoto ja järjestys voi vaihdella. Haastattelulle on kuitenkin ennalta määritellyt teemat, joiden mukaisesti haastattelu etenee. (Hirsjärvi, ym., 2007, s.203.) Tarkoituksena on kuitenkin, että jokaisen haastateltavan kanssa käsitellään samat teemat, vaikka kysymysten tarkka järjestys ja tarkentavat kysymykset vaihtelevatkin Etukäteen valitut teemat perustuvat tutkielman viitekehyyteen ja auttavat rakentamaan merkityksellisiä vastauksia. Kysymysmuodot ja yhdenmukaisuuden aste vaihtelee kuitenkin lähes avoimesta haastattelusta aina strukturoidusti etenevään haastatteluun. (Tuomi & Sarajärvi, 2009, s.75.)

Teemahaastattelu valikoitui haastattelun muodoksi, jotta eri toimijoille voi muotoilla erilaisia kysymyksiä ja tarvittaessa on mahdollista tarkentaa ja lisätä kysymyksiä eri aiheiden ympärillä. Haastattelun etu on sen joustavuus, sillä silloin voi toistaa kysymyksiä, tarkentaa tarvittaessa, tai muotoilla kysymyksen tilanteen mukaan ja esittää lisäkysymyksiä (Tuomi & Sarajärvi, 2018, s.85). Teemat muodostuivat kestävyden eri osa-alueista, jotka jaettiin taloudelliseen, ekologiseen, sekä sosio-kulttuuriseen kestävyteen. Lisäksi lopuksi kysyttiin tulevaisuuden visioista matkailuun liittyen. (ks. Liite 1.)

Teemahaastattelussa huomio kiinnittyy siihen, kuinka ihminen tulkitsee asioita ja millaisia merkityksiä he asioille antavat. Myös, se miten merkityksiä syntyy vuorovaikutuksessa on

keskiössä. (Hirsjärvi & Hurme, 2008, 48.) Vaikka oma tutkimukseni keskittyy sosiaaliseen kestävyys- ja osallisuuteen, on haastattelumateriaalissa paljon tutkimukseeni sopivaa aineistoa myös muiden teemojen alla, sillä merkityksiä syntyy myös muista kestävyys- ja osallisuuden osa-alueista puhuttaessa.

4.3 Tutkimusaineiston keruu ja kuvaus

Haastatteluaineistoni on kerätty *Tourism friendly cities* -hanketta varten kesällä 2021. URBACT-hankkeeseen kuuluu yhdeksän Euroopan kaupunkia, jotka muodostavat yhdessä toimintaverkoston, jonka tavoitteena on tehdä kestävä matkailun toimintasuunnitelma kullekin kohdekaupungille. Tarkoituksena on selvittää, kuinka matkailusta voidaan tehdä kestävämpää ja kuinka voidaan vähentää matkailun kielteisiä vaikutuksia eri alueilla osallistavien strategioiden avulla. Tavoitteena on löytää tasapaino paikallisyhteisön tarpeiden, elämänlaadun ja saatavilla olevien palveluiden välillä, sekä kestävä kaupunkikehityksen edistäminen kestävyys- ja osallisuuden eri näkökulmat huomioiden. Rovaniemi on yksi hankkeeseen osallistuvista kaupungeista ja haastatteluilla pyrittiin osallistamaan eri sidosryhmiä alueella.

Työskentelin itse hankkeessa harjoittelijana ja laadin haastattelurungon ja tein haastattelut. Haastateltavat valitsi esimieheni hankkeessa, joten siihen en itse voinut vaikuttaa. Haastateltavat valittiin mukaan niin, että saimme laajasti sekä matkailutoimijoita, että paikallisia asukasyhdistyksiä mukaan. Kaikki matkailutoimijat olivat myös Visit Rovaniemen osakkaita, mikä myös vaikutti haastateltavien valintaan. Haastatteluja oli tarkoitus tehdä kymmenen, mutta en saanut kaikkia haastateltavia kiinni ja osa haastateltavista vaihtui. Mukaan valitut hotelli- ja majoitusalan toimijat eivät osallistuneet haastatteluun, jonka vuoksi haastatteluja oli vähemmän kuin oli tarkoitus. Kesälomien vuoksi myös osa haastateltavista vaihtui organisaatioiden sisällä, mutta haastateltavat edustivat samaa tahoa kuin oli tarkoituskin. Lopullinen luku eli seitsemän haastattelua osoittautui kuitenkin riittäväksi määräksi, jonka avulla sain tämän tutkielman kannalta riittävän kattavasti tietoa eri sidosryhmiltä.

Haastattelumuotona toimi teemahaastattelu. Koska haastattelut tehtiin alun perin hanketta varten, eivät teemat ole täysin tutkimukseeni viitekehyksen mukaiset vaan laajemmin Rovaniemen matkailuun ja kestävyys- ja osallisuuden liittyviä. Haastatteluiden alkuperäinen tarkoitus oli löytää kehityskohteita Rovaniemen matkailun kestävyys- ja osallisuuden näkökulmasta, ja kartoittaa eri toimijoiden ajatuksia kestävyys- ja osallisuuden omaan toimijuuteen liittyen.

Sovin haastatteluista puhelimitse tai sähköpostilla ja haastattelut pidettiin etänä vallitsevan koronapandemian vuoksi. Pyysin jokaiselta haastateltavalta tutkimussuostumuksen kirjallisesti jo ennen haastattelua, sillä jo kesällä ajatuksena oli käyttää haastattelumateriaalia tutkielmaani varten. Haastatteluita kertyi yhteensä seitsemän ja niiden kesto vaihtelee puolesta tunnista tuntiin. Litteroitua haastattelumateriaalia kertyi yhteensä noin 80 sivua. Haastattelut valittiin hanketta varten niin, että kolme haastateltavaa edusti kylä- ja asukasyhdistyksiä ja neljä haastateltavaa edusti matkailualan yrityksiä ja organisaatioita.

Olen anonymisoinut haastattelut niin, etteivät kenenkään henkilötiedot ole näkyvissä, eikä organisaatioiden tiedot ole näkyvissä haastatteluteksteissä. Hanketta varten haastateltiin asukasyhdistysten edustajia, jotka edustivat paikallisia asukkaita Rovaniemellä. Asukasyhdistysten edustajat ovat Rovaniemen keskustasta sekä sitä ympäröiviltä alueilta tai kaupungin kylistä, joissa matkailua on. Matkailuyritysten ja matkailua tukevien toimijoiden haastattelut olen koodannut niin, että puhuttelen heitä yhteisesti matkailutoimijoina. (ks. Taulukko 1.) Lainauksissa olen myös merkinnyt rivinumeron, josta lainaus on aineistossani. Rivinumero on merkitty lainauksen loppuun ja merkitty kirjaimella r, esimerkiksi ”asukasyhdistys 1, r1”.

Asukasyhdistys 1	Matkailutoimija 1
Asukasyhdistys 2	Matkailutoimija 2
Asukasyhdistys 3	Matkailutoimija 3
	Matkailutoimija 4

Taulukko 1. Aineiston koodaus

4.4 Teoriaohjaava sisällönanalyysi analyysimetodina

Analysoin tutkimukseni aineiston teoriaohjaavan sisällönanalyysin keinoin. Sisällönanalyysi on tekstianalyysi, jonka avulla voidaan luokitella ja analysoida aineistoa systemaattisesti. Tutkittavasta ilmiöstä pyritään luomaan analyysin avulla sanallinen ja selkeä kuvaus. Aineiston selkeyttäminen analyysin avulla mahdollistaa luotettavien ja selkeiden johtopäätösten tekemisen tutkimuksessa. (Tuomi & Sarajärvi, 2018.) Aineistosta itsestään ei nouse vastauksia eikä aineisto itse puhu mitään, vaan tutkijan asettamat kysymykset sille sekä tulkintatapa ja erilaiset valinnat ohjaavat aineistoa ja sen sisältöä. Tutkijan epistemologia ja ontologia ohjaavat myös aineiston käsittelyä sekä analyysiä. (Ruusuvoori, Nikander & Hyvärinen, 2010, s.15-16.)

Sisällönanalyysin tehtävä on saada aineistosta irti jotain, mikä ei suorissa lainauksissa näy. Tämä vaatii aineiston systemaattista ja syvällistä läpikäyntiä. Haastatteluaineiston läpikäyntiin kuuluu kolme osatehtävää; luokittelu, analysointi, ja tulkinta. Näiden elementtien painotus voi vaihdella tutkimuksesta toiseen, mutta ne on hyvä tunnistaa tutkimusta tehdessä. Pelkkä aineiston luokittelu ei siis riitä vielä analyysiksi. (Ruusuvuori, ym., 2010.) Sisällönanalyysiä on kritisoitu juuri sen vuoksi, että aineiston luokittelun jälkeen johtopäätösten tekeminen ja tulkinta ovat jääneet keskeneräiseksi. Aineiston luokittelu ja järjestäminen ei ole vielä tutkimuksen tulos, vaan sen jälkeen tehdään vielä omat tulkinnat ja johtopäätökset. (Tuomi & Sarajärvi, 2018, s.117.)

Sisällönanalyysi jaetaan kolmeen erilaiseen analyysimetodiin sen mukaan, mistä lähtökohdista analyysiä tehdään. Teoriaohjaava sisällönanalyysi on aineistolähtöisen ja teorialähtöisen sisällönanalyysin välimuoto. Analyysi etenee kuten aineistolähtöisessä analyysissä, mutta teoria tukee analyysiä ja antaa tarvittavat käsitteet valmiiksi. (Tuomi & Sarajärvi, 2018.) Omassa tutkimuksessani teoria tukee analyysiä, mutta teen analyysiä konstruktionistisesti aineiston kanssa vuoropuhelussa. Aineisto oli jo kerätty ennen teorian valintaa, eli teorian valitsin vasta kun olin jo aineistoa silmäillyt ja aloin tehdä tutkimussuunnitelmaa ja muotoilla tutkimuskysymyksiä. Tämän vuoksi analyysini ei ole puhtaasti teorialähtöinen, vaan teoriaohjaava sisällönanalyysi kuvaa paremmin analyymetodiani.

Aloitin analyysiprosessin käymällä läpi koko aineiston, josta yliviväsin pätkiä ja sanoja, jotka liittyivät jotenkin tutkimukseni teemaan. Ylivivätyt kohdat jaottelin luokkiin sen mukaan, mistä niissä puhuttiin. Aluksi luokkia oli paljon, eivätkä ne vielä muodostaneet tutkielmani varsinaisia tuloslukuja. Teoriani auttoi tässä vaiheessa, sillä sen avulla muodostin lopulta tulosluvut ja luokittelin haastatteluotteet niiden mukaisesti. Etsin aineistosta valtasuhteisiin, vuorovaikutukseen, sekä matkailusuunnitteluun ja kestävyyyteen liittyviä otteita, joita analysoin tuloslukuissani syvemmin.

4.5 Tutkijan positio ja tutkimusetiikka

Aineistonkeruun ja sen säilyttämisen olen tehnyt hyvän tieteellisen käytännön mukaisesti. Tieteellinen tutkimus on eettisesti hyväksyttävää vain silloin kun noudatetaan huolellisuutta ja tarkkuutta koko tutkimustyön ajan tulosten tallentamisessa, esittämisessä, sekä tulosten

arvioinnissa (Tutkimuseettinen neuvottelukunta TENK, 2019). Jo ennen haastattelua pyysin jokaiselta osallistujalta tutkimusluvan, jossa kerroin haastatteluaineiston tulevan hankkeen lisäksi myös omaan käyttööni pro gradu tutkimusta varten. Tässä vaiheessa myös ilmoitin haastattelun nauhoittamisesta, sekä tutkimukseni tarkoituksesta. Haastattelut nauhoitin *Teams*-sovelluksen avulla ja myöhemmin litteroin ne itse. Anonymisoin aineistoni niin, ettei ketään henkilöitä voi tunnistaa, ja poistin nimet ja muut tunnistetiedot, joista henkilöt voitaisiin tunnistaa. Myös paikannimet ja kylien nimet poistin, jottei kukaan olisi näistä liitettävissä tietyn paikan asukkaaksi tai matkailutoimijaksi tietyllä alueella.

Sosiaalisen konstruktionismin mukaan täysi objektiivisuus on mahdotonta, sillä jokaisen omat kokemukset ja aiempi tieto ohjaavat ajatteluamme. Sen sijaan tutkija luo itsekin todellisuutta ja on osa ilmiön rakentumista. Näin ollen tutkijan kielenkäyttöä ei voi tarkastella vain faktojen raportoimisena, vaan siihen tulee suhtautua reflektiivisesti. (Jokinen, 2016, s.251-253.) Omat kokemukseni, tietoni sekä tapani analysoida vaikuttavat tuloksiin ja tutkimuksen kulkuun aiheen valintaa ja haastatteluja myöten. Alexandrovan (2018) mukaan tutkimusmenettelyn objektiivisuus keskittyy tutkimusprosessiin, ei sen tuloksiin. Menettelyn objektiivisuuden tarkoitus on tuoda prosessi läpinäkyvästi esille, niin että se kestää kritiikkiä. Tutkimuksessa tulisi tavoitella sellaista objektiivisuutta, joka varmistaa, että tutkimukseen liittyvät arvot on tuotu näkyville, mikä antaa yleisölle syytä luottaa tuotettuun tietoon. (Alexandrova, 2018.)

Oma positioni tutkijana on paitsi paikallinen Rovaniemeläinen, mutta myös matkailun asiantuntija hankkimani koulutuksen ja työkokemuksen myötä. Opintoni matkailututkimuksen alalla, sekä työkokemukseni matkailualalla vaikuttavat ymmärrykseeni ja ajattelutapaani asiasta. Tiedostan roolini paikallisena ihmisenä tutkimuksessa, jossa tutkin myös paikallisten ihmisten näkökulmia ja arvoja. Aineiston hankintahetkellä olin harjoittelijana *Tourism friendly cities* –hankkeessa, joka myös antoi minulle uuden näkökulman Rovaniemen matkailusta. Hankkeen harjoittelijana opin paljon matkailun kehittämisestä myös kaupungin organisaation näkökulmasta, sekä matkailun hallinnoinnista. Minulla on laaja tietous Rovaniemen matkailusta paitsi paikallisen ihmisen kokemana, mutta nyt myös kaupungin näkökulmasta. Koska tein haastattelut kaupungin edustajana, voi sillä myös olla vaikutus siihen, miten kaupungista haastatteluissa puhutaan ja millaisen roolin kaupunki saa aineistossani.

Kaupungin toiminnasta puhuttiin kuitenkin avoimesti ja kriittisestikin, mikä vähentää epäilystä siitä, että työpaikkani kaupungin alaisuudessa olisi vaikuttanut haastatteluiden aiheisiin.

Koen ennakkotietoni aiheesta auttavan minua tutkijana, ja tiedostan että niillä on myös vaikutusta tutkimuksen kulkuun. Asuinpaikkani sekä työpaikkani ovat vaikuttaneet aiheenvailintaan ja aineistoon, ja ennakkokäsitykseni vaikuttavat myös haastatteluiden kulkuun ja kysymysten asetteluun. Rovaniemen matkailun luonne on minulle tuttu sekä työkokemuksena, mutta myös paikallisena, mikä auttaa minua ymmärtämään paikallisten ihmisten, sekä matkailutoimijoiden ajatuksia aiheesta. Koska olen nähnyt molemmat puolet matkailusta, osaan myös katsoa sitä tutkijan silmin kriittisesti molemmista suunnista. Koen, että tiedostaessani ja ymmärtäessäni lähtökohtani, voin tehdä laadukasta tutkimusta. Noudatan hyvän tieteellisen käytännön periaatteita, mikä osaltaan varmistaa tutkimuksen laadun ja eettisyyden.

5. VALTASUHTEET MATKAILUN SUUNNITTELUSSA

Tässä luvussa avaan tuloksiani eri toimijoiden valtasuhteiden näkökulmasta. Tarkastelen valtasuhteiden näkökulmasta aluksi kaupungin roolia ja seuraavana matkailutoimijoiden näkökulmaa. Viimeisenä tässä luvussa kuvaan paikallisten valtasuhdetta matkailusuunnittelussa. Healeyn (2003) mukaan kaikilla sosiaalisilla suhteilla on aina jokin valtaulottuvuus. Sosiaalisia suhteita voi toimia useilla tasoilla samanaikaisesti ja niihin liittyviä valtasuhteita samoin. Valtasuhteet voivat toimia dynaamisesti vuorovaikutuksen kanssa ja muuttua ajan myötä. Matkailusuunnittelu, kuten kaikki muukin aluesuunnittelu on tekemisissä vallan ja valta-asemien kanssa. Kuten Healey (2003) toteaa; kaikkeen suunnittelutoimintaan liittyy aina jonkinlainen vuorovaikutussuhde sekä jonkinlaisia valtasuhteita, jotka tulee huomioida suunnitteluprosessissa. Healeyn mukaan valtasuhteet ovat myös jatkuvassa muutoksessa, eivätkä koskaan vakiintuneita tietyssä muodossa

5.1 Kaupunki ohjaa suunnittelua

Matkailun suunnittelu on osa kaupungin aluesuunnittelua ja yhteydessä myös muihin elinkeinoihin ja strategioihin. Matkailua ei voida irrottaa muista elinkeinoista, eikä myöskään sen suunnittelua voida katsoa täysin irrallisena tapahtumana, sillä siihen liittyvät monet muut kaupungin ja alueen toimintaa ohjaavat strategiat. Rovaniemellä kaupungin rooli matkailun suunnittelussa rakentuu suuria linjoja ohjaavana ja valvovana osapuolena. Suomessa suunnittelujärjestelmä on hierarkkinen, jossa kuitenkin paikallishallinnolla, kuten kaupungilla on suuri rooli. Suomen kunnallissuunnittelu ja paikallinen edustuksellinen demokratia omaa kansainvälisesti vertailtunakin vahvan poliittisen taustan. (Hytönen, 2016.) Kaupunki esittää puolueettomana osapuolena, joka antaa raamit matkailun mahdollistamiseen, mutta ei puutu yksittäisten yritysten toimintaan. Haastatteluni vahvistavat tätä ajatusta siitä, että kaupunki omaa vahvan roolin suunnittelussa.

” kaupungilla on minusta vastuuta siinä että ei anna sen [matkailun] paisua liian isoks” -Asukasyhdistys 3, r77

” Miksikä sitä nyt kutsutaan, virkamieskoneistoa tai tätä valvonta puolta, kaupunkia, oli se sitte kaupunki tai valtio molemmat yhdessä että myöski siltä puolelta ohjeistetaan ja valvotaan ja vaaditaan niiku edes jotain tiettyä vähimmäistasoa” -Asukasyhdistys 1, r302

Kaupunki esitetään paikallisten kuvaamana etäisenä toimijana paikallisiin nähden. Kaupungin organisaatiosta käytetään nimityksiä ”päättäjät” tai ”virkamieskoneisto”, mikä antaa hyvin etäisen ja kasvottoman kuvan kaupungin organisaatiosta. Erityisesti sana virkamieskoneisto antaa kaupungista kuvan koneistona ja byrokraattisena toimijana. Paikalliset eivät ole kaupungin suuntaan yhteydessä, jos ei ole mitään ongelmia. Sen oletetaan hoitavan tehtävänsä, ja valvovan ja kehittävän matkailua ketään häiritsemättä. Healeyn (1992) teorian mukaan kommunikatiivinen suunnittelu vaatisi kommunikaatiota ja vuorovaikutusta. Healeyn mukaan suunnittelun kannalta ei voida etukäteen määritellä tehtäviä joihin suunnitelma puuttuu, sillä ne on löydettävä, opittava ja ymmärrettävä kommunikatiivisten prosessien kautta. Healeyn teorian mukaisesti kaupunki ei siis voi yksin ohjailta matkailua, tai päättää sille suuntaa ilman yhteistyötä paikallisten kanssa, jos suunnitteluprosessi on vastuullinen.

”kaupunki kai siinä [matkailun päätöksenteko] on tärkeä osallistuja ja sen tuota niiniin matkailujärjestäjän ja ohella ja niin, sitte tosiaan se et oishan se hyvä ku siinä nyt niitä paikallisia sitte kuultaisiin tai jollain tavalla osallistettaisiin mukaan.” -Asukasyhdistys 1, r151

Suunnittelun osalta kaupunki esitetään tärkeänä toimijana, joka mahdollistaa koko matkailun. Haastatteluissa kaupungin rooliksi rakentui matkailun kasvattamisen sijaan sen rajoittaminen ja säilyttäminen maltillisena. Swarbrooken (1999) mukaan julkinen sektori edustaa koko väestöä ja toiminnassaan katsoo pidemmälle tulevaisuuteen, kuin lyhytaikaista taloudellista hyötyä tavoittelevat tahot. Näin ollen kaupungilla on tärkeä rooli kestävän matkailun kehittämisessä ja myös paikallisten asukkaiden edun puolustamisessa. Kehittäminen ei aina tarkoita matkailun kasvattamista, vaan se voi myös olla sen laadullista kehittämistä määrän sijaan. Aina pelkkä matkailun kasvattaminen ei ole alueen kannalta hyväksi, vaan voi olla parempikin pysyä nykyisessä laajuudessa Tai jopa rajoittaa toimintoja joiltain osin (Satokangas & Vehkaperä, 2013, s.77.) Erityisesti asukkaiden vastauksissa kaupunki nähdään valvovana ja matkailua kontrolloivana puolena, joka voi vaikuttaa siihen, millaiseksi Rovaniemen matkailu voi kasvaa ja kehittyä.

”No kyllä mä näkisin että pystyy varmaan kaupunkikin tekemään linjauksia mihin se kaupunki pystyy tietenkä vaikuttamaan ja tietysti on kaavapolitiikka. Kun kaavotetaan niin millä lailla kaavotetaan niitä. Tässä meillä tietenkä että kaavotetaanko johonki tärkeeseen luontokohteeseen sitte.” -Matkailutoimija 4, r8

”Valittaa kaavasuunnitelmista. Ei, emmätiedä, en tiiä, en oo hirveen aktiivinen näissä tuota kaupungin kaa että seuraisin kauheesti että mitä on niiku, en esimerkiksi tiiä missä, jos jossaki foorumissa käsitellään tällasia matkailuun liittyviä lupa-asioita niin entiiä sellasesta mittään.” -Asukasyhdistys 1, r158

Matkailutoimijat puolestaan peräänkuuluttivat enemmän toimijoiden omaa vastuuta matkailun kehittämisessä. Kaupunki on erityisesti kaavapolitiikan kautta yhteistyökumppani ja valta-asemassa suunnittelutoimissa. Kaavapolitiikka on kaupungin näkyvin ja selkein toiminta matkailun suunnitteluun liittyen. Kaavoitus nähtiin sekä matkailun mahdollistajana tarjoamalla uusia alueita sen käyttöön, mutta myös tapana vaikuttaa ja osallistua. Matkailutoimijat näkivät kaupungin omaavan vallan siinä, minne kaavoitetaan esimerkiksi matkailualueita ja minne asuinalueita. Asukasyhdistyksen edustajat taas näkivät kaavat ja niistä valettamisen yhtenä keinona vaikuttaa ja osallistua.

”Linjauksia pitäis tehdä ja sinne kaivattas tällai ekologisesti ajattelevia ihmisiä ja sieltä pitäs lähteä että niin tuota päästäs etteenpäin” -Asukasyhdistys 2, r160

Sillä nähtiin olevan suuri merkitys, miten kaupungin päättäjät ja luottamushenkilöt ajattelevat vastuullisuudesta. Jos kaupungissa ajatellaan ekologisesti, sen ajatellaan myös näkyvän matkailussa uutena suuntana ja uusina linjauksina. Asukasyhdistyksen edustajan mukaan kaupungin päättäjät ovat vielä liian vanhanaikaisia ja uudet päättäjät voisivat myös tehdä muutoksen, jolla myös matkailua voitaisiin kehittää vastuullisemmin. Goodwin (2011) sanoo yhteisöjen tukeutuvan juuri paikalliseen hallintoon ja päättäjiin matkailun vastuullisuudessa. Useimmat matkailua vastuulliseksi tekevät toimenpiteet ovat samoja mitä myös paikallisten tulee tehdä, kuten kierrätys ja päästöjen vähentäminen (Goodwin, 2011, s.221).

Vastuullisuuteen viitattiin haastatteluissa erityisesti ekologisuuden näkökulmasta. Huomionarvoista on, että kaikissa haastatteluissa kestävydestä puhuttaessa nimenomaan ympäristötoimenpiteet ja ekologinen nousivat esiin. Osallisuutta ja sosiaalista vastuullisuutta ei pidetä yhtä tärkeänä tai siitä ei ehkä edes tiedetä niin hyvin kuin ekologisesta puolesta, mihin viittaa aiheen sivuuttaminen. Swarbrooken (1999) mukaan matkailun sosiokulttuuriset vaikutukset ovat usein abstrakteja ja näkymättömiä, minkä vuoksi se saa myös vähemmän huomiota. Ympäristökysymykset ovat yksi puoli vastuullista matkailua, mutta eivät yksin vielä riitä. Ekologinen ajattelu ja ympäristönsuojelu ovat konkreettisempia ja helpommin nähtävissä, kuin sosiaalinen ja taloudellinen puoli vastuullisuudessa. Ekologiset vastuullisuusteot ovat myös helpommin mitattavissa, kuin sosiaalinen kestävyys ja esimerkiksi osallisuus.

5.2 Yritysten vastuullisuus

Kaupungilla on valta matkailun kehittämisessä pitkällä aikavälillä antamalla sille raamit ja säännökset. Yritykset sen sijaan nähtiin vastuullisiksi omista toimistaan, sekä käytännön asioista lyhyellä aikavälillä. Kaupungin valta ei yletä yksittäisten yritysten toimintaan, vaan se voi vain linjata ja ohjeistaa yrityksiä toimimaan toivomallaan tavalla. Suunnitteluprosessin kannalta on tärkeää, että yritykset sitoutuvat yhteisiin hallintoprosesseihin. Healeyn (2003) mukaan hallintoprosesseihin osallistuminen muokkaa jo osallistujien käsitystä itsestään ja luo uusia ajattelu- ja toimintatapoja. Mukana olevat toimijat joutuvat myös tekemään päätöksiä sekä aineellisten tulosten eettisyydestä, että siitä miten eettistä heidän käyttäytyminen ja toimintatavat ovat. (Healey, 2003)

” Yrityksiltä itellään on tietenkin se vastuu. Että tuota kaupunkihan ei voi puuttua yksittäisen yrittäjän toimintaan sinällään” -Asukasyhdistys 3, r75

” kaupunki on organisaatio joka voi tässä matkailussa luoda puitteita matkailulle. Ja meillä yrityksillä on sitten ihan taas oma roolimme siinä jokaisella yrityksellä omassa toiminnassaan on sitten vastuu kehittää sitä ekologisuutta ja vastuullisuutta toiminnassa. ” -Matkailutoimija 2, r132

Sekä paikalliset, että matkailutoimijat itse näkivät yritysten käytännön vastuun suurimpana tekijänä vastuullisen matkailun kehityksessä. Kuten edellisessä kappaleessa kerroin, kaupunki nähdään ohjaavana osapuolena, joka mahdollistaa matkailun, mutta yritykset tekevät arjessaan vastuullisia tekoja. Yritykset ymmärtävät oman roolinsa vastuullisuuden edistämässä, mutta paikallisilla ja matkailutoimijoilla on erilainen käsitys siitä, mitä vastuullisuus on. Paikalliset toivovat enemmän paikallisten huomiointia, sekä matkailun laadullista kehittämistä määrällisen sijaan. Yrityksillä vastuullisuus on taas enemmän markkinalähtöistä, ja tarkoittaa esimerkiksi jonkin ympäristösertifikaatin hankintaa. Matkailutoimijoiden puheissa kuului myös se, että kuluttajat vaativat matkailutoimijoilta vastuullisuutta, mikä on yksi syy vastuullisuuden edistämiseen.

”Kyllähän se vaan raadollista jos ajattelee matkailua tuotteiden kannalta niin niitä tuotteita tarjotaan mitä asiakas haluaa ostaa” -Matkailutoimija3, r159

” kyllähän tuota meidän täytyy toimia niinku haistella kokajan niiku tuulia maailmalta että mitä ihmiset haluaa ja jos haluaa olla mukana toiminnassa niin kannattaa toimia sillätavalla niikuin matkailijat haluaa meidän toimivan ja tuo

ekolooginen ajattelu on tullu yhä suosittumaksi varsinkin Euroopassa ja tuota siihen kannattaa vastata meidänkin täällä Lapissa.” -Matkailutoimija 2, r117

”Mutta tuota kyllä se vaan bisnes is bisnes, mitä tuota meidän rakas asiakas haluaa saada nii se me järjestetään.” -Matkailutoimija 3, r159

Vastuullisuus on matkailijoiden ja matkanjärjestäjien vaatimuksesta noussut matkailutoimijoiden huomionkohteeksi. Vastuullisuus nähdään tärkeänä, mutta samalla todetaan, että sitä tarjotaan, mitä kuluttajat pyytävät. Tämä kielii siitä, että matkailua kehitetään vain kuluttajalähtöisesti sen sijaan, että oikeasti osallistettaisiin paikallisia mukaan, kuten vastuullinen matkailu vaatisi. Rahan ja talouden sijaan tulisi muistaa, että matkailun vastuullisuuteen kuuluvat myös muut osatekijät. Jos vastuullisuutta edistetään vain matkailijoiden toiveesta, voi paikallisten mielipiteet ja kuuleminen jäädä toissijaiseksi. Suunnitelmia tehdessä olisi tärkeää pohtia, ketä suunnitelmat oikeasti edustavat ja kenelle ne tuovat hyvinvointia (Höckert, ym., 2013, s.167). Suunnittelu vaatii myönteisen ajankohdan sekä myönteisiä kokemuksia suunnittelusta. Ilman tätä voi strateginen suunnittelu jäädä status quon ylläpitämiseksi sekä tyhjien rituaalien esittämiseksi. (Healey, 1997.)

”Mun mielestä ihan selkeästi jollaki tavalla niinkun se lähtee ehkä sitten matkailussa sieltä ostajaportaasta jo että niinkun aidosti niitä ympäristölle hyviä valintoja niinkun jollakin tasolla suosittais” –Matkailutoimija 3, r53

Matkailutoimija vierittää vastuun myös kuluttajien niskoille vastuullisuuden osalta. Markkinalähtöisyys ja kuluttajien vastuullisuutta korostaessa matkailutoimija pienentää omaa vastuunkantoaan asian suhteen. Matkailutoimijoiden vastuullisuuden edistäminen on hyvä asia, mutta sen suunnitelmallisuus sekä motivaatiotekijät tulisi kohdistaa oikein. Matkailutoimijoiden vastuullisuuteen ei myöskään kuulu paikalliset ihmiset tai heidän osallistamisensa, joka on myös yksi kehittämiskohde. Keskusteluyhteys ja vuoropuhelu paikallisten kanssa voisi parantaa molempien osapuolten ymmärrystä toisistaan.

5.3 Paikallisten asema suunnittelussa

”Mun mielestä enemmänkin myös lainsäädännöllähän menee nyt tämmöset” -
Matkailutoimija 4, r127

Paikallisilla ihmisillä ei juuri ole valtaa Rovaniemen matkailun suunnittelussa. Lainsäädäntö sekä edustuksellinen demokratia nähdään riittävinä demokraattisina oikeuksina ja vaikutusmahdollisuuksina matkailuun. Kaupungin ollessa Rovaniemen matkailun valvoja, ja yritysten huolehtiessa käytännön vastuusta, ei paikallisille juuri jää sijaa matkailun päätöksentekoon. Kuten Maunu ja Kiilakoski (2018) toteavat, osallisuus ei synny itsestään, vaan siihen tarvitaan ohjausta ja tukea, jota tapahtuu arjen kohtaamisissa. Paikalliset asukkaat eivät siis koe osallisuutta, jos kukaan ei sitä heille mahdollista. Jos kaupunki sekä matkailutoimijat eivät näe osallisuuden edistämistä tärkeänä, ei sitä myöskään edistetä. Paikallisten on vaikea lähteä itse vaatimaan osallisuutta, jos sellaista ei ole koskaan ollut ja yleinen ajatus on siinä, että lainsäädäntö ja edustuksellinen demokratia on riittävää. Paikallisten tulisi kokea, että on mahdollista pyrkiä vaikuttamaan maailmaan ja sen olosuhteisiin. Näin saa myös valmiuden ja motivaation olla osallinen. (Maunu & Kiilakoski, 2018, s.115.)

”miksei siihen vaikka oo seki et ketä tässä nyt sitte tuonne kaupunginvaltuustoonkin käy äänestämässä että minkälaisia päätöksiä siellä tehdään myöskin matkailuun liittyen” -Asukasyhdistys 1, r342

” jos lähetään ihan siitä vaikka että siitä liikenteeseen että vaalit jotka järjestää sitä kautta tietenkin äänestäminen semmosta omaa ehdokasta joka ajaa niitä omia arvoja” -Matkailutoimija 1, r278

Ainoina vaikutuskeinoina nimettiin perinteisen demokratian keinoja, kuten äänestäminen, sekä kaavoista valittaminen. Osallistumiskeinot näyttäisivät rajautuvan edustukselliseen demokratiaan ja perinteisiin keinoihin. Äänestäminen voidaan nähdä osallistumisen miniminä, sillä se on jokaisen täysi-ikäisen demokraattinen oikeus, joka on kirjattu perustuslakiin (PerL 731/1999: 2: 14). Osallisuudesta on kirjattu useisiin lakeihin, kuten perustuslakiin ja kuntalakiin (KL) pykälä, jotka määrittävät minimitason. (ks. PerL 731: 2, KL 410: 5) Tämä on kuitenkin aivan minimitaso, eikä juuri anna paikallisille valtaa yksittäisen elinkeinon, kuten matkailun suunnitteluun. Vastuullinen matkailu syntyy sekä lakien, säätelyn sekä työsopi-

musten kautta, mutta myös yksilöiden ja organisaatioiden halukkuudesta vastata vastuullisuudesta (Goodwin, 2011, s.33). Pelkkä lainsäädäntö ei kuitenkaan riitä, vaan tarvitaan myös yksilöitä ja organisaatioita toimintaan.

”nämä on tyytyväisiä elämäänsä että täällä on rauhallinen asua ja niin tuota on täällä on palvelut ja koulu päiväkotia kauppa baariki on ja huoltoasema ja kappeli on ja kaikki ja on täällä on täällön neuvola hammaslääkäri että täällähän on palvelut tosi hyvät sillälaila ja yrittäjiä paikallisia yrittäjiä joita saapi täällä saapi hyvin paljon tuotteita heiltä.” -Asukasyhdistys 2, r294

”tämä on niiku mä sanoin tämä on nukkumalähiö, täällön työssä käyviä ihmisiä joilla ei ole aikaa osallistua tämmösiin että ne ei taho saaha tapahtumiin mitenkää” -Asukasyhdistys 2, r286

Yhtenä selityksenä paikallisten vähäiselle osallistumiselle on heidän tyytyväisyytensä elämään ja ympäristöönsä. Kun matkailu ei ole tuonut henkilökohtaisia ongelmia, se nähdään positiivisena asiana, eikä muutokselle nähdä tarvetta. Asukasyhdistysaktiivi nimeää oman kylänsä ”nukkumalähiöksi” ja viittaa tällä juuri ihmisten passiivisuuteen ja osallistumisen puutteeseen. Nukkumalähiö on negatiivinen sana tällaiseen, mutta hän jatkaa myös kertomalla ihmisten olevan tyytyväisiä elämäänsä, ja toisaalta myös kiireisiä ruuhkavuosia eläviä ihmisiä. Hakkaraisen (2017) mukaan paikallisten ihmisten osallistumista matkailun kehittämiseen usein rajoittaakin rajalliset resurssit. Ihmisiä joilla on aikaa osallistua on vähän. Myös osaamisen ja osallistumiskeinojen puutteelliset resurssit estävät osallistumista. (Hakkarainen, 2017, s.87.) Nukkumalähiö nimitys ja ruuhkavuosiin vetoaminen viittavat samaan ilmiöön myös Rovaniemellä.

”Sitten kun se tuulimylly rakennetaan tuohon naapurin tontille niin sittenhän me lähetään liikkeelle. ” -Matkailutoimija 4, r224

”No vaikka nyt sitte tämmöset jotka nyt enemmän aiheuttaa sitä niiku esimerkiksi äänihaittaa nää moottorikelkat ja huskyt ja tai jokku ilotulitukset niin se että ne nyt sitten suunnitellaan semmosiin paikkoihin että ne ei nyt tosiaan oo kenenkään aivan tuota niin naapurissa tai takapihalla ja että, nii.” -Asukasyhdistys 1, r104

Matkailun keskittyminen Rovaniemellä keskusta-alueelle sekä Joulupukin pajakylään vaikuttaa myös osallistumishaluihin. Niin kauan, kun matkailu ei vaikuta omaan elämään ja arkeen, siihen ei koeta tarvetta puuttua. Niin sanottu NIMBY (*Not in my Backyard*) ilmiö

kuvaa tilannetta, jossa asukkaat pyrkivät estämään omalle asuinalueelle tapahtuvaa kehitystä ja suojelemaan omaa aluettaan. Usein tällaiset yhteiskunnalle tärkeät toiminnot ymmärretään kyllä välttämättömiksi, mutta niitä ei haluta lähelle omaa kotia, josta nimitys ”ei minun takapihalleni”. (Dear, 1992.) Tällaisen kuvan antaa myös matkailun kehittäminen Rovaniemellä. Matkailu nähdään elintärkeänä ja sitä tahdotaan tukea, mutta siitä aiheutuvia melu- tai äänihaittoja ei tahdota lähelle omaa kotia.

”Niitä ilotulituksia on tuossa kansojen toisella puolella on tuota safarifirman talo jossa tuota joskus ammutaan ilotulituksia mutta ei niistäkään oo sen kummemmin häiriö ollu, itse asiassa päinvastoin nyt uudenvuoden ilotulitukset siellä on ollu kyllä hienommat ku kaupungissa, niitä ilokseen kattellu.” -Asukasyhdistys 1, r115

”Ei tämä nyt niinkun oikeesti mun elämäni oo niinkun niiku häirinny mikään matkailujuttu että tuota, että kyllähän siinä sitte varmaan on monta asiaa hoidettu ihan niikun hienosti oikeinkin.” -Asukasyhdistys 1, r188

Rovaniemellä matkailun suunnittelussa on toisaalta myös onnistuttu, sillä paikallisten näkemykset olivat pääasiassa positiivisia, vaikkeivat he itse varsinaisesti ole suunnitteluun osallistuneet. Toisaalta voidaan katsoa, että matkailu nähdään niin tärkeänä, että myös sen ongelmia siedetään melko hyvin. Asukasyhdistyksen edustaja pitää moottorikelkkoja ja ilotulituksia äänekkäinä ja häiritsevinä, mutta jatkaa myös, että ilotulitukset ovat hienoja eivätkä ne häntä häiritse. Tämä on hiukan ristiriistaista, sillä toisaalta melu koetaan haittana ja toivotaan ettei tällaista olisi lähellä kotia. Samalla kuitenkin ilotulituksia pidetään hienoina eivätkä ne ole juuri haitaksi, vaikka juuri sanottiinkin, että ne aiheuttavat melua, kuten moottorikelkat ja huskytkin.

”Ajateltas niitä paikallisia ihmisiä myöskin ja kuultaisiin heidänkin näkemyksiäkin ihan oikeasti ja myöskin otettais niitä huomioon siinä päätöksenteossa eikä vaan näennäisesti kuulla vaan.” -Asukasyhdistys 1, r357

Paikallisten vaikutusmahdollisuudet ja valta matkailussa on pieni. Pelkät perinteisen demokratian keinot eivät täyty vielä vastuullisen matkailusuunnittelun vaatimuksia osallisuudesta. Osallistumisen esteenä voi olla myös luottamus omien tekojen vaikutuksesta, ja kuulemisten näennäisyys. Jos omiin vaikutusmahdollisuuksiin ei usko, ei useinkaan tahdo edes yrittää vaikuttaa.

” huonosti kai se matkailukaan toimii jos paikalliset vahvasti vastustaa ja protestoi sitä koska kyllähän siitä se kuvittelis että se ilmapiiri myöskin sille turistille kärsii ainakin nii kaupan tai siis ainaki sillon jos se turisti niiku yhtään liikkuu missään muualla ku siinä safarifirman kuplassa jossaki” -Asukasyhdistys 1, r326

Kohdealueen hyväksyntä matkailulle on myös tärkeä mittari matkailun vastuullisuudessa. Elämystaloudessa paikallisella yhteisöllä on tärkeä rooli vieraanvaraisen ilmapiirin luojina. Paikallisten luoma ilmapiiri tekee kohteesta ainutlaatuisen sekä myös arvoltaan sellaisen, joka kannattaa jakaa sosiaalisessa mediassa ja muualla verkossa. (Soares ym., 2021.) Myös Rovaniemellä asia koetaan tärkeäksi, ja yhtenä mittarina sille, kuinka kestäväällä pohjalla matkailu kaupungissa on. Kuten Mair (2015) toteaa, on matkailun kehittämisen pitkän aikavälinen menestys täysin riippuvainen kohdealueen yhteisön tuesta. Asukasyhdistyksen edustaja puhuu safarifirman kuplasta, jolla hän viittaa erityisesti matkailumuotoon, jolloin matkailijat käyttävät vain saman yrityksen palveluita alusta loppuun, eivätkä juuri ole kosketuksissa paikalliseen muuhun kulttuuriin ja palvelutarjontaan. Tällaisesta kuplasta voidaan puhua esimerkiksi joulun charter-matkailijoiden kohdalla, jotka viipyvät vain päivän.

Asukasyhdistyksen edustaja puhuu myös ilmapiiristä, joka näkyy turisteille matkakohteessa. Hän ymmärtää, että paikallisten hyväksyntä matkailulle on tärkeää. Esimerkkejä päinvastaisesta tilanteesta on jo nähty Euroopassa, missä paikalliset eivät enää ole hyväksyneet matkailua ja matkailijoita. Tällaista on nähty esimerkiksi Barcelonassa ennen pandemiaa vuonna 2017, jolloin kaupungissa järjestettiin matkailun vastaisia mielenosoituksia ja sabotoitiin matkailukohteita eri tavoin (Hughes, 2018). Aukkaiden vastustus matkailijoita kohtaan on noussut muissakin massaturismikohteissa, kuten Venetsiassa, Amsterdamissa, Roomassa ja Pariisissa (Martín, Martínez & Fernández, 2018). Rovaniemellä vastaavan muotoista vastustusta ei ole nähtävissä, mutta asukasyhdistyksen edustaja tiedostaa, että heidän tukensa matkailulle on tärkeää myös matkailijoiden näkökulmasta.

6. VUOROVAIKUTUS ON TIEDON VÄLITYSTÄ

Tässä luvussa vastaan osakysymykseeni: ”Miten tieto muovaa osallisuutta?”. Kuvaan ensin millaista vuorovaikutusta tai sen puutetta Rovaniemellä on, jonka jälkeen avaan tiedon merkitystä suunnitteluprosessille ja osallisuuden kokemukselle. Yhteistyön ja yhteisymmärryksen yhtenä kulmakivenä on vuorovaikutus. Mikäli vuorovaikutusta ei ole, ei myöskään yhteisymmärrystä voi saavuttaa tai edes pyrkiä siihen. Vuorovaikutuksen avulla välitetään tietoa, sekä jaetaan tietoa. Kaikenlaisen tiedon käyttäminen suunnitteluprosessissa on yksi Healeyn teorian pääkohtia. Hän korostaa hiljaisen tiedon ja paikallisen tiedon tärkeyttä, sillä pelkillä tutkimustiedoilla ei saada kaikkea alueen tietoutta ja arvoja esille. Paikallisella tiedolla on omanlaisensa päättelyprosessit, ja tällainen tieto tulisi myös huomioida suunnittelussa. Healeyn mukaan ei ole olemassa yhtä oikeutettua, oikeaa rationalisuutta, joka olisi muita oikeampi tieto. (Healey, 1997)

6.1 Vuorovaikutuksen puute

Haastattelut osoittivat, että matkailun suunnitteluun liittyvässä vuorovaikutuksessa olisi paljon kehitettävää Rovaniemellä. Tehokas yhteistyöprosessi vaatii suunnittelua jo itsessään, ja yhteistyöprosessin hallinta on tärkeää tehokkaan suunnittelun saavuttamiseksi (Björger, Fossheim & Macharis, 2021). Yhteistyöprosessi vaatii vuorovaikutusta jo suunnitteluvaiheessa, eikä vasta jälkikäteen, kun päätökset on jo tehty.

”en minä keksi mitään muuta keinoa ku se että tosiaan jos nyt on joku jotaki valittamisen aihetta nii menee sitte ja valittaa mutta oli se nyt sitte se valituksen kohde johonki safarifirmaan tai tosiaan kaupungin kirjaamoon” -Asukasyhdistys 1, r339

” No emmätiä, ei mun mielestä tai minun elämään ei oo niiku näkyny oikes-taan minkäänlaista vuorovaikutusta et ei, nääki jotka tässä nyt kylällä toimii niin eei mun mielestä oo ollu sillälailailla varsinaisesti tekemisissä kyläläisten kanssa että on meillä tossa ihan tässä kylälläkin on yks safarifirman talo jossa ne joskus tuovat siihen turisteja ja no siinäki vähä ajelevat kelkoilla ja jotaki tämmöstä touhuuvat mutta ei, ei sillälailailla mitään erityistä vuorovaikutusta et he toimii siinä ja näin, ei siinä mitään. ” -Asukasyhdistys 1, r123

Vuorovaikutusta ei juuri ilmene paikallisten ihmisten ja muiden sidosryhmien välillä matkailun suunnitteluvaiheessa. Vuorovaikutuksesta puhutaan vasta, kun puhutaan jo tehdyistä toimista ja niistä valittamisesta. Kaupungin kirjaamo mainittiin paikkana, jonne voi valittaa päätöksistä, mutta se ei juuri tue suunnitteluun liittyvää osallisuutta. Asukasyhdistyksen edustaja sanoi suoraan, ettei juuri minkäänlaista vuorovaikutusta ole. Samalla hän toteaa että ”ei siinä mitään”, mutta haastattelun aikana hän kuitenkin toivoo lisää vuorovaikutusta sekä aitoja osallistumisen kokemuksia ja kuulluksi tulemistä. Healey (2003) ajattelee olevan eettisesti oikein kuulla mahdollisimman laajasti ihmisiä, joihin suunnitelmilla on vaikutusta. Tämä voi tarkoittaa myös ympäristöä, johon suunnitelma tehdään, ei vain suoria vaikutuksia ihmisiin. Healeyn mukaan tulisi kiinnittää huomiota tapoihin, joilla vaikutukset koetaan, sekä prosesseihin, identiteetteihin, sekä aineellisiin kustannuksiin ja hyötyihin suunnittelu-ympäristössä. (Healey, 2003.)

”Mun mielestä niinkun keskenään niinkun alan toimijoiden sisällä vuorovaikutus on mun mielestä hyvää, avointa, et siinä ei oo niinko mitään.” -Matkailutoimija 3, r168

”Visit Rovaniemihan on suhteessa omiin osakkaisiinsa elikkä yhteistyö tai osakas yrityksiin niin säännöllisesti kutsuu koolle ja kokoontuvat, pitävät kokouksia niin tuota se on taas sitten toiseen suuntaan mielestäni erittäin hyvä ja toimiva vaikuttamisen kanava.” -Matkailutoimija 1, r306

”ymmärtääkseni Visit Rovaniemi tekee hyvää työtä siinä että järjestää tärkeitä yhteisiä infotilaisuuksia alan yrittäjille ja emmää oikeen nää muuta keinoja, se on se paras face to face kohtaamiset ja sitten semmonen kokemusten jakaminen yritysten kesken myöskin on tärkeitä.” -Asukasyhdistys 3, r67

Vuorovaikutuksen taso matkailun suunnittelussa ja kehittämisessä Rovaniemellä on vaihteleva myös sidosryhmien välillä. Visit Rovaniemi nähdään tärkeänä kumppanina ja sen kanssa matkailutoimijat ovat mielellään vuorovaikutuksessa. Visit Rovaniemi on Rovaniemen alueen matkailun markkinointiorganisaatio, jonka omistaa sen jäsenyritykset sekä kaupunki. Kaupunki organisaationa ja Visit Rovaniemi erotetaan haastattelupuheessa erillisiksi toimijoiksi, mutta niistä puhutaan myös välillä yhdessä. Ero näiden välillä nähdään siinä, miten ne vaikuttavat matkailun suunnitteluun. Haastatteluissa ero tehdään siinä, että kaupungin organisaatio hallinnoi kaavoitusta ja strategioita, kun taas Visit Rovaniemi nähdään lä-

heisempänä yhteistyökumppanina, joka ohjeistaa tarkemmin ja henkilökohtaisemmin yrityksiä. Kaikki haastattelemani matkailutoimijat ovat Visit Rovaniemen kumppaneita ja osakkaita, mikä osaltaan selittää yhteistyön määrää ja laatua.

”Alueorganisaatio Visit Rovaniemi, eli Rovaniemen matkailu ja kehitys niin tuota kun puhutaan et he toimivat niiku alueen edustajana, äänitorvena kaikille yrityksille niin tottakai heän pitää luoda se kehys... ..toki ne kehykset ja raamit tulee kaikkien konsensus mitä kaikki tuota tämän matkailualueen yritykset elikkä osakkaat sitten yhdessä päättävät.” -Matkailutoimija 1, r61

”Kyllähän sitä [vuorovaikutusta] varmaan tarvitaan koska siellä saattaa tulla niitä yhteentörmäyksiä mutta tietysti se että ne matkailuyrityksetki tietysti jos ne työllistää paljon paikallisia niin tuota sehän on hyvä asia.” -Matkailutoimija 4, r195

Matkailutoimijat vievät huomion paikallisten vuorovaikutuksesta toimijoiden välisiin suhteisiin ja matkailun tuomaan elinvoimaisuuteen haastatteluissa. He sivuuttavat tarpeen vuorovaikutukselle paikallisten kanssa, ja eivät koe sitä yhtä tarpeelliseksi, kuin matkailutoimijoiden välisiä suhteita. Vuorovaikutuksen puute voi olla myös syynä sille, ettei siitä tahdota puhua. On helpompi puhua siitä mikä toimii ja mikä on jo hyvin matkailun osalta. Healeyn (2003) mukaan kaikessa suunnittelutoiminnassa tarvitaan kuitenkin jonkinlaista vuorovaikutusta. Rovaniemellä vuorovaikutus on jäänyt vielä matkailutoimijoiden ja kaupungin väliseksi tässä suhteessa. Yhteisymmärryksen matkailutoimija näkee tärkeänä vain matkailuyritysten välisenä, paikallisten roolista ei tässä yhteydessä puhuta mitään. Se että huomio viedään matkailun työllistävään vaikutukseen, on myös tapa vaieta vuorovaikutuksen puutteesta. Haastateltava ymmärtää, että matkailulla on myös negatiivisia vaikutuksia, joista tulisi puhua, mutta vie puheenaiheen matkailun positiivisiin vaikutuksiin, kuten työllisyyteen.

”toki pyritään sitten näitten kommenttien tai palautteiden mukaisesti niin ohjaamaan sitä omaa tuota toimintaa jos se jos se jossain suunnassa tai jollekkin aiheuttaa sitten mahdollisesti tuota ei niin positiivisia tuntemuksia.” -Matkailutoimija 1, r272

”tottakai jokainen kuntalainen ja asukas niin pystyy asioimaan suoraan jokaisen tai toivottavasti pystyy asioimaan suoraan niihin matkailuyrityksiin ja vaikuttaa sitä kautta sitten yritysten toimintaan, toki aina asioita on monenlaisia ja moni laajuisia mutta tuota mut toivon että myös tämmönen avoin ja rakentava keskusteluyhteys sitten olisi ja koetaan myös että asukkaat kokee että sillä

on väliä jos minä vaikka soitan yritykseen X ja kerron tällaisen palautteen että tuota se otetaan rakentavana palautteena vastaan.” -Matkailutoimija 1, r292

Paikallisten keino vaikuttaa matkailutoimintaan on suora vuorovaikutus yritysten kanssa ja huomauttaa heidän toimintansa epäkohdista, joita he huomaavat arjessaan. Edustuksellinen demokratia sekä suorat yhteydenotot yrityksiin nähdään riittävinä keinoina asukkaille vaikuttaa matkailutoimintaan ja sen suunnitteluun Rovaniemellä. Asukkaiden mukaan ottaminen suunnitteluun voidaan nähdä aikaa vievänä ja työläänä, vaikka se voisi parantaa yhteisymmärrystä ja dialogia eri toimijoiden kesken. Suora yhteydenotto yritykseen sekä avoin keskusteluilmapiiri eri toimijoiden kesken olisi ihanteellisin vuorovaikutuksen muoto matkailutoimijoiden mielestä. Se, miten paljon tällaisia suoria yhteydenottoja kuitenkin tapahtuu tai esimerkkitalanteita tällaisesta ei tullut ilmi haastatteluissa. Myös tämä tuo ilmi sen, että vuorovaikutus vaikuttaa yksipuoliselta, eli paikallisen tulee itse ottaa yhteyttä epäkohtia huomatessaan, eikä yritykset itse ole juuri vuorovaikutuksessa paikallisiin päin.

”Tavallaan en ainakaan oo sitä mieltä että tai en koe että olisi tarvetta mitään vuosittaista tai puolivuositista konferenssia olla järjestämässä sen osalta että olisi joku tilaisuus tai paikka asukkaille, kuntalaisille olla antamassa tuota kommenttia että tuota mielestäni niitä vaikuttamisen, palautteenantokanavia nykyisellään on ja ne on toimivia.” -Matkailutoimija 1, r302

Matkailutoimija puhuu vaikuttamisen keinoista yhdessä palautteenantokanavien kanssa. Tämä antaa kuvan siitä, että vuorovaikutus on yhtä kuin palautteenantaminen. Vuorovaikutus nähdään tällä hetkellä lähinnä yksisuuntaisena palautteenantona sen sijaan, että jo suunnitteluprosessin aikana käytäisiin aitoa dialogia eri sidosryhmien kesken. Tämä viittaa siihen, että vaikuttamisen ajatellaan olevan sitä, että voidaan antaa palautetta jo olemassa olevista asioista tai käytännöistä. Sanamuotona ”antaa kommenttia” viittaa myös negatiiviseen sävyyn siihen, että paikallisilla ei juuri olisi mitään kehittämistoimenpiteitä tai uusi ideoita, vaan nimenomaan vain kommenttoisivat negatiivisesti matkailutoimijoiden suunnitelmia.

Paikallisille asukkaille riittäväksi vaikuttamiskeinoksi nähdään siis vaalit, tai palautteen antaminen jälkikäteen jo tehdyistä päätöksistä. Varsinaisesti suunnitteluvaiheen osallistumiskeinoista ei puhuta mitään, mikä myös vahvistaa sitä tulkintaa, ettei paikallisilla ole kovin suurta sijaa suunnitteluprosessissa. Etukäteen tehtävistä kuulemisista tai vuorovaikutuksesta ei haastattelussa tule ilmi mitään mikä viittaisi siihen, että vuorovaikutusta ei juuri ole omaloitteisesti matkailutoimijoiden suunnasta paikallisiin päin.

” Ohan se nyt niiku kaikenlainen tällanen vuoropuhelu nyt niiku asukkaiden kanssa niin matkailusta ku kaikista muustaki tietysti tähän kaupungin toimintaan liittyvistä nii onhan se nyt varmaan ainakin yks asia että kuunnellaan sitte ja niiku asukkaidenkin näkemyksiä just johonki että saako se huskyfirma tuonne johonki pystyyn vai ei ja mikä se ois se hyvä paikka semmoselle tai muuten niin” -Asukasyhdistys 1, r94

Asukasyhdistysten edustajat toivovat parannusta nykyisiin vuorovaikutuskeinoihin, mutta matkailutoimijoiden osalta ei nähdä samaa tarvetta. Asukasyhdistyksen edustaja rinnastaa matkailun mihin tahansa muuhunkin kaupungin toimintaan, ja toivoisi vuoropuhelua yleisellä tasolla enemmän. Matkailu on kuitenkin elinkeino, joka helposti näkyy asukkaiden elämässä. Kuten asukasyhdistyksen edustajakin antaa esimerkin, huskyfirmat ja moottorikelkareiti ovat sellaisia, jotka vaikuttavat lähellä asuviin ihmisiin. Yhteinen keskustelu ja yhteisymmärrys siitä, mitä missäkin voi tehdä auttaisivat myös tällaisten aktiviteettien ja toimintojen suunnittelua.

”huonosti kai se matkailukaan toimii jos paikalliset vahvasti vastustaa ja protestoiti sitä koska kyllähän siitä se kuvittelis että se ilmapiiri myöskin sille turistille kärsii ainakin nii kaupan tai siis ainaki silloin jos se turisti niiku yhtään liikkuu missään muualla ku siinä safarifirman kuplassa jossaki” -Asukasyhdistys 1, r326

”Matkailu se on kuitenkin verrattain viimiset tuota sanotaan nyt vaikka kymmenen vuotta ollut jollain tapaa voimakkaassakin kasvussa niin yhteentörmäyksiä niitä niin ei voi välttyä täysin, toki pyritään et se vaikutus tavan tuota kansalaiseen, kuntalaiseen, kaupunkilaiseen olisi mahdollisimman pieni ja siellä ei tulis sitten mitään negatiivisia lieveilmiöitä ja jos sitten tällainen pääsee käymään niin toki siinä vaiheessa pyritään sitten nostamaan kätemme ylös virheen merkiksi ja tuota noin korjaamaan toimintaamme sitten että et et, se ois myös sitten hyväksyttävää ja ja paikallisten hyväksymää myös.” -Matkailutoimija 1, r245

Vuoropuhelua paikallisten asukkaiden sekä matkailuyrittäjien välillä pidetään kuitenkin tärkeänä tekijänä Rovaniemellä haastatteluissa ainakin periaatteen tasolla. Sekä matkailutoimijat, että asukasyhdistysten edustajat sanovat sen olevan tärkeää, mutta kuitenkin käytännössä sitä ei juuri ole, tai se on yksisuuntaista palautteenantamista. Eniten ongelmia koetaan maankäyttöön liittyen, johon liittyen myös vuorovaikutusta on eniten. Rovaniemellä matkailun kasvun lisäksi myös asuinalueet kasvavat, ja lieveilmiöitä voi syntyä myös sen vuoksi. Ennen matkailutoimijoiden käyttämät rauhalliset alueet voivat olla uuden asuinalueen vieressä, tai ennen rauhalliset asuinalueet voivat olla nykyisin matkailutoiminnan läheisyydessä.

Tämä tukee Healeyn (1992) teoriaa siitä, että jokainen alue voi olla merkitykseltään erilainen eri sidosryhmille ja ihmisille. Käsitys paikasta on aina sosiaalinen konstruktio, joten myös tässä tapauksessa matkailutoimija ja paikallinen asukas voi antaa samalle paikalle erilaisia merkityksiä. Jos matkailutoimijat ovat vuorovaikutuksessa vain kaupungin kanssa, voi erilaiset paikan merkitykset jäädä suunnittelussa huomiotta.

6.2 Tieto mahdollistaa osallistumisen

Healey (1992, 1997) painottaa tiedon merkitystä suunnitteluprosessissa. Tiedolla on suuri merkitys osallisuuden kannalta, sillä ilman tietoa on myös vaikea osallistua. Kaikilla tulisi olla tietoa suunnittelukohteesta ja keinot, miten löytää tietoa. Tiedon avulla voidaan myös luoda yhteisymmärrystä ja parantaa eri näkökulmien ymmärtämistä. Jotta voidaan päästä yhteisymmärrykseen, tulee jokaisen osapuolen olla tietoinen myös toisten mielipiteistä ja lähtökohdista. Yhteistyö kilpailevien osapuolien kanssa voi lisätä mahdollisuuksia suunnitelmien eteenpäin viemiseksi tinkimättä osapuolten omista intresseistä (Björger, ym., 2021). Suunnitteluvaiheessa tieto on erityisen tärkeää, sillä Healeyn (1992) mukaan suunnittelutoimia ei voida ennalta määritellä, vaan ne löydetään ja opitaan kommunikatiivisten prosessien kautta. Suunnitteluun liittyvien toimenpiteiden löytäminen tapahtuu vasta, kun kaikilla on tietoa suunnittelukohteesta, sekä siitä on käyty yhdessä keskustelua.

”jos sitä vuorovaikutusta olis edes sillä tasolla että ilmoiteltas toisillemme että no meillä on nyt täällä tällasta ja näin” -Asukasyhdistys 1, 133

”Ja tiedottamista tiedottamista tiedottamista lisää, oikea aikaista tiedottamista kaupungin taholta, erilaisista hankkeista.” -Asukasyhdistys 3, r454

Asukkaat toivovat enemmän tiedottamista kaupungilta ja matkailuyrityksiltä. Toteamalla, että jos vuorovaikutusta olisi ”edes” ilmoitusluontoisesti, asukas tuo ilmi myös sen, ettei vuorovaikutusta ole lainkaan. Toivomalla tietoa tapahtumista ja hankkeista asukkaat myös tuovat ilmi tiedon tarpeen matkailuun liittyen. Vaikka tietoa olisikin kaupungin puolelta, ei tieto tällä hetkellä tavoita asukkaita. Parannusta tiedottamiseen ja viestintään tarvittaisiin siis. Jo pelkästään hankkeista ja toiminnastaan tiedottamalla ja tietoa lisäämällä parannettaisiin asukkaiden vaikuttamismahdollisuuksia. Ilman tietoa on vaikea lähteä vaikuttamaan asioihin. Faehnle ja Tyrväinen (2013) sanovat yhteistyön laadun riippuvan erityisesti osallistumismahdollisuuksista alueen kehittämisessä, mihin johtaa tiedon rakentaminen osallistujille

merkityksellisessä prosessissa. Tiedolla on siis suuri merkitys yhteistyön ja osallisuuden kontekstissa. Paikallisen osaamisen ja matkailualan asiantuntemuksen yhdistäminen on suunnitteluprosessissa hyvä menetelmä. Matkailupalveluihin ja –tuotteisiin liittyvien uusien hedelmällisten ideoiden lisäksi se tuo lisääntyntä keskinäistä ymmärrystä. (Lindström & Larson 2016.)

”Mutta ehkä sitä että tehtäis yhdessä asioita ja viestittäis ehkä siihen viestintää me tarvittais niikö kumppanuuksia, että viestittäis porukalla yhdessä” - Matkailutoimija 3, r61

Matkailutoimija tuo haastattelussa usein esille viestinnän tarpeen, sekä myös sen, että siihen tarvittaisiin tukea. Vastuullisista teoista on heidän yrityksessä viestitty vain vähän, vaikka työtä vastuullisuuden edistämiseksi tehdäänkin. Tämä on ongelma myös paikallisten suuntaan. Jos viestintää ja tietoa ei ole, miten he saavat tietää matkailun suunnittelusta ja uusista hankkeista. Yritykset eivät ole paikallisiin yhteydessä juurikaan, eivätkä asukkaat osanneet kertoa, miten kaupungilta saa tietoa matkailuun liittyen. Wray (2012) pitää jo pelkkää tiedottamista erittäin tärkeänä matkailun kehittämisen kannalta. Hänen mukaansa paheksuntaa ja valituksia voi syntyä, jos asukkaat eivät hyväksy kehitystä ja heillä ei ole mahdollisuutta kommentoida sitä. Vaikka osallistumisen tavoite on jo vain tiedottaminen matkailun sidosryhmille, voidaan jo tällä minimoida vastustusta ja valituksia matkailun suunnittelua vastaan. (Wray, 2012.) Pelkkä tiedon lisääminen voi jo parantaa osallisuuden kokemusta ja lisätä ymmärrystä matkailun suunnittelua kohtaan.

”tuonne vaaroille kaavotettu mökkikylää ja tuota näitä jotaki matkailujuttuja niin syöhän se sitte tietysti tämmösestä paikallisesta metsästämisestä ja marjastamisesta sitä sitten tilaa pois että, mutta nii i, johonkihan ne täytyy mahduttaa ja ainahan se on tietysti jonkun marjamaa mihinkä se tulee, mutta.” -Asukasyhdistys 1, r174

”No sanotaan näin että varmaan oli kyseessä mikä tahansa kasvu kautta niinku kehitysalue niin maankäytöllisiä asioitahan ne on, et siinä vaiheessa kun tuota asutusalueet leviää ja kasvaa niin yhtäkkiä ollaan siinä tilanteessa että kymmenen viistoista vuotta yrityksen löytämä, perustama maastotukikohta niin nykyään se tilanne voi olla että siinä rajanaapurina alkaa olemaan jo ihan tavan tavallista omakotitaloasutusaluetta niin kyllähän se helppo tuota niin kuvitella ja uskoa sitten että mitä lähempänä tavallaan tuotetaan matkailupalveluita tuodaan ihmisiä ja mitä lähempänä siinä sitten on normaalia tavan asutusta niin

kyllähän ne sieltä sitten lieveilmiöstä on se sitten ihan puhtaasti ääni, meluhaitta tai sitten koetaan että tuota pelkästään jo sinne näkyy” -Matkailutoimija 1, r256

Kasvava matkailu vaatii myös tilaa toimia. Vastakkaiset näkökulmat tulivat esille haastatte- luissa, kun matkailutoimijan mielestä asuinalueet laajenevat matkailun tielle, ja paikallisen mielestä matkailu vie paikallisten virkistysalueita. Healey esittää teoriassaan, että samalla paikalla voi olla monta merkitystä sen mukaan, kuka sitä käyttää ja mihin tarkoitukseen. Paikan käsitykset ovat sosiaalisia konstruktioita, joissa yhdistyvät paikan ominaisuudet sekä symboliset merkitykset. (Healey, 1998.) Sama alue voi näin ollen olla matkailutoimijalle tärkeä tukikohta ja samaan aikaan paikalliselle tuttu marjametsä.

Erilaisten käyttötarkoitusten vuoksi suunnitteluprosessin aikana tulisi ottaa huomioon nämä erilaiset paikan merkitykset. Erilaiset paikan merkitykset tuovat myös haasteita aluesuunnit- teluun. Tavanomaisia ristiriitoja voi syntyä maankäytöstä ja sen suorista vaikutuksista mui- hin alueella toimiviin ihmisiin. Tämän lisäksi ristiriitoja voi syntyä paikan merkityksestä. Jos joku tahtoo kehittää aluetta oman näkemyksensä mukaisesti ja vahvistaa paikan merki- tystä yhdestä näkökulmasta, voivat muut alueen sidosryhmät tahtoa säilyttää tai edistää toi- senlaista paikan merkitystä. (Healey, 1998.) Tällainen tilanne olisi esimerkiksi juuri matkai- lun ja paikallisten välinen suhde metsän kehittämisestä joko mökkikyläksi, tai sen säilyttä- misestä marjametsänä ja lähivirkistyskohteena.

Matkailutoimijan näkökulmasta katsoen siis myös kaupungin kasvu voidaan nähdä uuden- laisena esteenä matkailulle sen sijaan että matkailu olisi vain ongelma asukkaille. Kun asuk- kaat näkevät matkailun laajentuvan heidän lähelleen, voi toisesta näkökulmasta katsottuna asia olla päinvastoin ja asuinalueen laajeneminen haitata matkailuyritystä. Matkailualueita suunniteltaessa nämä paikan erilaiset merkitykset tulisi ottaa huomioon. Ongelmat ja risti- riidat eivät ole koskaan yksipuolisia. Kaikkien osapuolien tulisi kuitenkin olla tietoisia myös toisen osapuolen ongelmista suunnitelmissa, jotta voidaan ymmärtää paremmin toisia. Kes- kinäinen vuorovaikutus ja yhteisymmärrys ovat tärkeitä, jotta jokainen näkökulma tulee huomioiduksi ja alueiden käytöstä voidaan sopia yhdessä (Healey, 1992).

Tieto on myös linkittynyt valtaan ja valtasuhteisiin. Ensimmäisessä analyysiluvussa kävin läpi tarkemmin, millaisia valtasuhteita Rovaniemen matkailusuunnitteluun liittyy. Nunkoo ja Gursoyu (2016) sanovat, että Foucauldialaisen valtakäsityksen mukaan valta luo tietoa, ja

päinvastoin tieto saa aikaan valtaa. Estämällä tiedonkulkua, estetään samalla myös valta-
asemien horjuttamista ja muutosta. Edellisessä luvussa matkailutoimija 1 kertoo haastatte-
luotteessa, ettei toivo puolivuosittaisia konferensseja ja toteaa, että palautteenantokanavia
on tarpeeksi. Tämä voidaan tulkita myös niin, että matkailutoimija ei myöskään toivo, että
matkailutoimijoiden omaa valtaa suunnittelussa vähennetään. Matkailutoimijan puheessa
yhteinen keskustelutilaisuus ja kaikenlainen vuorovaikutuksen kehittäminen saa negatiivi-
sen kaiun, eikä siinä nähdä kehittämiskohteita vastuullisuuden näkökulmasta.

7. YHTEISYMMÄRRYS VAATII LUOTTAMUSTA

Tässä luvussa avaan erityisesti tutkimukseni viimeistä osakysymystä ”Miten yhteisymmärrys rakentaa osallisuutta?” Yhteisymmärrys vaatii vuorovaikutuksen lisäksi myös luottamusta, jota yhteinen suunnitteluprosessi voi lisätä. Kuvaan ensin luottamuksen roolia yhteisymmärryksen syntymisessä, jonka jälkeen avaan, millaista yhteisymmärrys Rovaniemen matkailuun liittyen on. Yhteisymmärrys menestyy vain, jos on avoin ja luottamuksellinen ilmapiiri (Healey, 1997). Se vaatii vuorovaikutusta toimijoiden välillä, ja ymmärrystä yhteisistä arvoista. Innes (1998) sanoo työn yhteisymmärryksen eteen luovan samalla myös luottamusta ja sosiaalista pääomaa, joka vie paljon pidemmälle, kuin vain yksittäinen suunnitteluprosessi. Susskind, McKernan ja Thomas-Larmer (1999) tutkivat yhteisymmärryksen ehtoja, ja huomauttavat että yhteisymmärrys ei vaadi yhteisiä arvoja tai omista arvoista luopumista. Sen sijaan yhteisymmärryksen löytäminen vaatii yhteisten etujen tunnistamista sekä luottamusta eri sidosryhmien välillä

7.1 Luottamus yhteisymmärryksen luojana

Matkailuntutkimuksessa valtasuhteiden rooli on todettu tärkeäksi tekijäksi vastuullisessa matkailussa, mutta luottamuksen rooli on jäänyt vielä pienemmälle huomiolle. Luottamus on kuitenkin myös tärkeässä roolissa suunnittelun onnistumiseksi. Matkailussa yhteisön luottamus hallintoon on erityisen tärkeää, koska julkishallinto on keskeinen toimija matkailun kehittämis- ja johtamisprosessissa. Matkailukohteen hallinnon tulee saada yhteisön tuki taakseen varmistaakseen matkailun kehittämisprosessin sosiaalisen ulottuvuuden vastuullisuudesta. (Nunkoo & gursoy, 2016.) Healey (1997) uskoo luottamuksen rakentuvan samalla, kun rakennetaan yhteisymmärrystä. Yhteisymmärryksen luominen voi luottamuksen kasvamisen lisäksi muokata valtasuhteita sidosryhmien välillä sekä synnyttää sosiaalista, henkistä, ja poliittista pääomaa, joka kestää myös yksittäistä suunnitteluprosessia pidemmälle. (Healey, 1997.)

Tämä on päättäjille minulla semmonen nii epäluottamuslause” -Asukasyhdistys 2, r166

” No kaupunki ei niitä [investointeja] tee, se on tieto. Kyllä se on yrittäjien ja ihmisten paikallisten ihmisten käsissä... Siinä on se jo epäsuhta että päättäjät

on sieltä keskikaupungin alueelta ja sitte niitä on näiltä kyliltä hyvin vähän. Niin tuota ei kaupungin organisaatiossa ei näitä kyliä sillälaililla arvosteta se on kylmä totuus... Keskikaupungin päättäjät ei niikun isoa huolta näistä kylistä kannan..” -Asukasyhdistys 2, r302

Rovaniemen jako keskikaupunkiin ja vanhaan maalaiskuntaan nousi esille asukasyhdistyksen edustajan puheissa. Hänen luottamuksensa niin sanottuihin keskikaupungin päättäjiin oli vähäinen ja puheesta nousi huoli syrjäseutujen edunvalvonnasta. Edustuksellisen demokratian kannalta luottamus on tärkeää, sillä kansalaiset antavat vapaaehtoisesti valtaa suurelta osin tuntemattomille edustajille (Laurian, 2009). Luottamus kaupungin päättäjiin ei asukasyhdistyksen edustajalla ole suurta, mikä voi myös osaltaan estää osallistumista myös matkailun suunnitteluun. Yksilöiden tai virastojen välinen epäluottamus voi estää yhteistyön, jos jotkut toimijat kieltäytyvät osallistumasta, ja se voi olla haitallista toteutusprosessille (Laurean 2009).

”Kyllähän se niikun aina helppo osottaa sormella toista mutta kyllähän se meidän kaikkien toimijoitten tehtävä yhdessä ja erikseen sitä että sitä niiku edistää ja tuua tavallaan sitä viestiä et oltas vähä niiku edelläkävijöitä” -Matkailutoimija 3, r47

”No kyllähän se nyt tietenki vois ajatella että oha se [kestävyyden edistäminen] nyt kaikkien yhteinen vastuu mutta kun ei se yhteiset vastuut harvoin toteutuu” -Asukasyhdistys 1, r61

Kestävyiden edistäminen nousi yhdeksi keskeiseksi teemaksi Rovaniemen matkailun kehittämisessä. Kestävyys on toimijoiden mukaan yhteinen vastuu, johon kaikkien tulee kiinnittää huomiota omassa toiminnassa. Asukasyhdistyksen edustaja oli kuitenkin epäileväinen siitä, kuinka hyvin yhteiset vastuut ylipäänsä toteutuvat. Matkailutoimija toteaa, että on helppo osoittaa sormella toista, kun puhutaan yhteisestä vastuusta ja kestävydestä. Tällä hän viittaa siihen, että omia kehityskohteita on vaikeampi nähdä kuin muiden, vaikka jokaisen tulisi tarkastella myös omaa toimintaa kriittisesti. Epäily yhteisten vastuiden toteutumisesta kertoo myös siitä, ettei toisten toimijoiden vastuullisuustekoihin luoteta suuresti.

” hienoahan se nyt tietysti on jos matkailuyrittäjät itsekin tätä [kestävyyttä] ajattelee mutta tota ymmärrän kyllä tiedän sen että yrittäjällä helposti sitten voi tulla se rahankiilto silmiin ja siinä kohtaa ei sitten välttämättä mieti mitään muuta kun sitä että nonii ku vaan saatat paljon niitä turisteja tänne mutta” - Asukasyhdistys 1, r65

” No kyllä mun mielestä niinku paikalliset yrittäjät nimenomaan suomalaiset, paikalliset yrittäjät toimii vastuullisesti, erittäin vastuullisesti ja ottaa huomioon kaikki tuota siis tämmöset ilmastonäkökulmat ja muut ja tuota mutta sitten on mä kyllä näin meidän kesken kritisoin tuota tai pitäisin tärkeänä että näitä ulkomailta tulevia niinku helpon voiton perässä tulevia toimijoita niin pitää kontrolloida, heitä pitää niiku, heidät pitää saada siihen samaan vastuullisuuden ajatteluun kun mitä paikalliset yrittäjät. ” -Asukasyhdistys 3, r108

Luottamus matkailutoimijoiden vastuullisuuteen on haastatteluissa vaihtelevaa. Toinen asukasyhdistyksen edustaja teki selkeän linjan suomalaisten yrittäjien ja ulkomailta tulevien yrittäjien välille. Tätä selitti osin se, että hän oli työskennellyt kolmessa kiinalaisomisteisessa matkailuyrityksessä ja saanut täältä huonoja kokemuksia. Kokemusta ei kuitenkaan ollut suomalaisten yritysten toiminnasta työntekijäpuolelta, joten kokemus suomalaisten yrittäjien toiminnasta oli taas vain asukkaan näkökulmasta. Toinen asukasyhdistyksen edustaja totesi kestävyysajattelun kyllä olevan hyvä, mutta hiukan epäili sitä, viekö raha ja talous kuitenkin voiton. Hän oli hiukan epävarma, eikä täysin luottanut siihen, että vastuullisuustoimia tehtäisiin, mikäli niillä olisi negatiivisia taloudellisia vaikutuksia. Yhteistyö ja keskustelu voisivat lisätä sidosryhmien välistä luottamusta. Paikallisten ottaminen mukaan suunnitteluun auttaa rakentamaan luottamusta ja vähentää vihamielistä asennetta kansalaisten ja hallituksen välillä (Jordan ym., 2013).

7.2 Yhteinen suunta Rovaniemen matkailulle

Matkailu nähdään niin tärkeänä asiana kaupungille, ettei omia osallistumismahdollisuuksia nähdä sen rinnalla yhtä tärkeinä. Haastatteluissani korostuu matkailun tärkeä rooli ja selkeä yhteisymmärrys siitä, että matkailua tarvitaan jatkossakin. Vaikka ongelmia olisikin, tärkeämpää on matkailun tuomat tulot sekä elinvoima. Yhteisymmärrys siitä, että matkailu on tärkeää ei vielä ole sama asia kuin Healeyn tarkoittama yhteisymmärrys suunnitteluprosessissa. Healeyn mukaan yhteisymmärrys rakentuu vasta kommunikatiivisten prosessien kautta. Yhteisymmärrys vaatii avointa ilmapiiriä ja keskusteluja. (Healey, 1997.)

” tottakai sitten kun saahaan verotuloja alueelle niin se myös sitten näkyy Lapin elinvoimaisuuden kasvuna että täällä palvelut kehittyä ja tuota ihmisten hyvinvointi kasvaa. ” -Matkailutoimija 1, r421

”kyllä mä nyt kuvittelisin että siitä on niiku sitte kuitenkin kiitos monelta osalta sitten myöskin matkailulle että ne turistitkin käyttää niitä palveluita ja samalla

sitten me paikalliset hyödyimme siitä niin että pääsee itekki vähä kokeileen erilaisia juttuja että. ” -Asukasyhdistys 1, r190

Haastatteluissa rakentui kuva siitä, että matkailun saama valta on kuin hiljainen sääntö, johon ei tule puuttua. Matkailualalle tulee olla kiitollinen sen tuomien palveluiden ja elivoiman lisäämisen vuoksi. Matkailutoimija rinnastaa matkailun kasvun suoraan ihmisten hyvinvoinnin kasvuun ja koko Lapin elinvoimaisuuden kasvuun. Tämä kuvastaa sitä, kuinka tärkeä matkailu on Rovaniemelle, mutta myös sitä, kuinka vaikea siihen on puuttua ja tuoda ilmi kokemiaan ongelmia.

” no sanosin että niiku yleensä se [vuorovaikutus] on hyvin positiivista että kaikki ymmärtää että kyllä matkailu on niin tärkeä toiminto rovaniemelle että sitä kannattaa meidän jokaisen tukea.” -Matkailutoimija 2, r170

Matkailun asema tuli esille myös, kun kysyin matkailun tuomista ongelmista tai vuorovaikutuksesta. Yllättävää oli, että kysyttäessä matkailun ongelmista, haastateltava toteaa: ”Kaikkihan varmaan ymmärtää sen kuinka paljon ne jättää rahaa tänne”. Vastaus kiersi kysymyksen ja matkailun ongelmat, ja ikään kuin hyväksyttää ne sillä, että matkailu tuo rahaa kaupunkiin. Vastaavanlaisen vastauksen sain, kun kysyin matkailutoimijalta millaista vuorovaikutusta paikallisten ja matkailutoimijoiden välillä on. Vastaus antaa olettaa, että jokaisen tulee tukea matkailua, vaikka se aiheuttaisikin ongelmia. Molemmat esimerkit pyrkivät hyväksyttämään matkailun vaikutuksia sillä, että matkailua tulee tukea ja se lisää kaupungin elinvoimaisuutta. Erityisesti sanomalla ”jokainen” tai ”kaikki” tehdään selväksi se, ettei eri mieltä voi edes olla asiasta. Matkailulle ja matkailutoimijoille annetaan näin valtaa ja siitä tehdään itsestäänselvyys Rovaniemellä.

Osallisuuden kannalta näin vahva näkemys matkailun asemasta kaupungissa on ongelma. Matkailua vastustavat mielipiteet jäävät sivuun, ja matkailun taloudellista puolta painotetaan matkailun vaikutuksista puhuttaessa. Matkailua suunniteltaessa paikallisten asukkaiden hyvinvoinnin tulisi kuitenkin olla etusijalla (Höckert, ym., 2013.) Matkailun tuoma taloudellinen hyöty on myös paikallisten etu, mutta se ei yksin määrää sitä, onko matkailu myös paikallisten silmissä kestävä. Matkailutoimijat oikeuttavat matkailun kasvun ja matkailun vaikutukset sen tuomalla elinvoimalla, ikään kuin tietäen paremmin kuin paikalliset itse, mikä on heille parhaaksi. Tärkeää olisikin pohtia, ketä suunnitelmat edustavat ja kenelle ne tuovat hyvinvointia (Höckert, ym., 2013).

8. YHTEENVETO

Tutkielmassani olen tarkastellut osallisuuden rakentumista vastuullisessa matkailusuunnittelussa. Vastuullista matkailusuunnittelua on tutkittu paljon myös osallisuuden näkökulmasta, mutta Rovaniemellä ei vastaavaa ole tutkittu. Rovaniemellä matkailulla on suuri rooli kaupungissa, joten koin tärkeäksi nostaa esille myös matkailun vastuullisen suunnittelun paikallisten näkökulmasta. Tavoitteeni oli laajentaa kuvaa paikallisten osallisuudesta vastuullisen matkailusuunnittelun prosessissa Rovaniemellä.

Tutkimuskohteeni on osallisuuden rakentuminen vastuullisessa matkailusuunnittelussa. Tähän olen pyrkinyt löytämään vastauksen seuraavien osakysymyksien avulla: Millaisia valtasuhteita matkailusuunnitteluun liittyy? Miten yhteisymmärrys rakentaa osallisuutta? Miten tieto tukee osallisuutta? Aineistonani toimi seitsemän teemahaastattelua, jotka keräsin kesän 2021 aikana *Tourism friendly cities* –hanketta varten. Haastateltavista neljä edusti matkailualaa, ja kolme asuinalueiden asukasyhdistyksiä. Aineistoni analysoin sisällönanalyysin avulla.

Alakysymykset rakentuivat yhdessä valitsemani suunnitteluteorian kanssa ja osaltaan rajoivat sitä, mihin aineistossa kiinnitin huomiota. Healeyn kommunikatiivinen suunnitteluteoria kiinnittää huomiota valtasuhteisiin, vuorovaikutukseen sekä tiedon merkitykseen, joten näihin teemoihin myös itse kiinnitin huomiota aineistossa. Osallisuuden rakentumista voidaan tarkastella näiden käsitteiden avulla. Rovaniemen matkailun suunnittelu ei toimi kommunikatiivisen suunnitteluteorian mukaisesti millään osa-alueella. Puutteita on jokaisella osa-alueella, eikä paikallisten osallisuudesta voida juuri puhua käytännön suunnittelussa. Tulokseni tukevat Healeyn teoriaa siitä, että kommunikatiivinen suunnittelu vaatii pelkän kommunikaation lisäksi huomiota valtasuhteisiin, sekä tiedon rakentumiseen. Pelkkä yksisuuntainen vuorovaikutus ei riitä ja paikalliset tarvitsevat enemmän tukea voidakseen osallistua suunnitteluprosessiin.

Valtasuhteet olivat yksi teema, joka nousi haastatteluissa esille. Paikallisilla ei ole valtaa matkailun suunnittelussa, vaan valta keskittyi kaupungin sekä matkailutoimijoiden keskinäiseen tekemiseen. Matkailu nähtiin niin tärkeänä elinkeinona Rovaniemellä, että paikalliset ikään kuin luopuivat omasta vallastaan, ja hyväksyivät sen mitä matkailun kehittämisen

eteen oli tehtävä. Ennakolta olin ajatellut käsitteleväni enemmän juuri paikallisten valtaa suunnittelussa, mutta haastattelujen jälkeen huomio kiinnittyi enemmän juuri siihen, ettei heillä ole valtaa vaan valta on muualla. Kaupungilla nähtiin olevan suurin rooli matkailun ohjaajana ja valvojana. Yritysten taas nähtiin tekevän itse vastuulliset tekonsa, mutta hekään eivät ota paikallisia mukaan suunnitteluun. Koronapandemia on voinut osaltaan vaikuttaa tähän, sillä pandemian aikana matkailun tärkeä rooli kaupungissa on noussut entistä enemmän esille sen oltua tauolla.

Vuorovaikutuksen rooli nousi myös yhdeksi kantavaksi teemaksi osallisuuden rakentajana. Ilman minkäänlaista vuorovaikutusta ja tiedonkulkua on vaikeaa osallistua ja tuntea osallisuutta. Vuorovaikutus nähtiin haastatteluissa pitkälti yksipuolisena palautteenantona sen sijaan, että siihen kuuluisi keskustelua ja yhteisymmärryksen rakentamista. Haastattelemiini matkailutoimijat pitivät nykyistä tilaa hyvänä ja näkivät, että paikalliset voivat äänestää vaaleissa ja tarvittaessa olla yhteydessä matkailuyrityksiin suoraan, jos kokevat ongelmia. Paikalliset vuorostaan toivoivat enemmän vuorovaikutusta niin matkailutoimijoiden, kuin myös kaupungin puolelta matkailuun liittyen. Vuorovaikutuskanavien kehittäminen sekä matalan kynnyksen viestintä voisi edesauttaa Rovaniemen matkailusuunnittelua osallisuuden näkökulmasta jo paljon. Tulokseni tukevat Healeyn teoriaa siitä, että kommunikaatio ja vuorovaikutus rakentavat suunnitteluprosessia ja tekevät siitä vastuullisemman. Ilman vuorovaikutusta puuttuu myös yhteisymmärryksen syntyminen, mikä taas on Healeyn teorian tavoite suunnitteluprosessissa.

Tieto on myös osa osallisuutta ja liittyy olennaisesti vuorovaikutukseen. Haastatteluissa vuorovaikutus esitetään yksipuolisena palautteenantamisena eikä niinkään tiedon vaihtamisena tai jakamisena. Tiedottaminen on jo yksi osallistamisen muoto ja itsessään lisää osallisuutta. Pelkällä paremmalla viestinnällä ja tiedon jakamisella paikalliset ihmiset voitaisiin osallistaa paremmin matkailun suunnitteluun. Paikalliset toivoivat enemmän tiedottamista sekä kaupungilta, että matkailutoimijoilta, mikä parantaisi myös heidän osallisuuttaan ja mahdollisuuksia vaikuttaa matkailuun Rovaniemellä.

Yhteisymmärrys syntyy vuorovaikutuksen sekä tiedon avulla. Se vaatii myös luottamusta, mikä kävi ilmi myös haastatteluissa. Epäluottamus kaupungin toimia, sekä myös yhteistä toimintaa vastuullisuuden eteen tuli ilmi. Yhteinen suunta vastuullisen matkailun eteen vaa-

tisi osallisuuden kehittämistä, mikä voisi taas lisätä yhteisymmärrystä sekä luottamusta toisiin osapuoliin. Yhteisymmärrystä on siitä, että matkailua tulee kehittää vastuullisempaan suuntaan. Keinot, sekä kenet kehittämisessä huomioidaan ovat kuitenkin vielä aiheita, joista yhteisymmärrystä ei vielä ole ja ne vaatisivat huomiota jatkossa. Matkailutoimijoiden vastuullisuuden edistäminen on hyvä asia, mutta sen suunnitelmallisuus sekä motivaatiotekijät tulisi kohdistaa oikein. Matkailutoimijoiden vastuullisuuteen ei myöskään kuulu paikalliset ihmiset tai heidän osallistamisensa, joka on myös yksi kehittämiskohde. Keskusteluyhteys ja vuoropuhelu paikallisten kanssa voisi parantaa molempien osapuolten ymmärrystä toisistaan.

Tutkimukseni tuloksena voidaan todeta osallisuuden rakentuvan *yhteistyön ja vuorovaikutuksen kautta*. Paikalliset tarvitsisivat enemmän tietoa vaikutusmahdollisuuksistaan, sekä mahdollisuuksia osallistua. Valta matkailun suunnittelussa on kaupungilla ja matkailutoimijoilla. Vaikutusmahdollisuuksia tulisi kehittää niin, että se toimisi ennakoivasti, eikä vasta jälkikäteen annettavana palautteena. Myös matkailun suunnittelussa voitaisiin hyödyntää vaikutusten ennakoarviointia, joka on yksi tapa osallistaa paikallisia asukkaita ja lisätä tietoa suunnitteluhankkeista. Kaupungin ja matkailutoimijoiden puolelta tarvittaisiin myös osallistamisen vahvistamista uusien keinoin esimerkiksi sähköisten kanavien kautta. Aineistoni rajallisuus ei kerro kuvaa koko kaupungin tilanteesta, eikä kuvaa kaikkien rovaniemeläisten osallisuutta. Useammat haastattelut olisivat voineet tuoda erilaisia näkökulmia, mutta koen aineistoni olleen riittävä tutkimustani varten.

Myös koronapandemia on voinut vaikuttaa tutkimukseni tuloksiin. Matkailun ollessa tauolla monta vuotta sen suuri taloudellinen merkitys tuli hyvin näkyväksi kaupungissa, ja sen tuomia tuloja ja työpaikkoja osattiin arvostaa. Toisaalta myös pandemian vuoksi kaupungissa ei ole ollut matkailun tuomia ongelmia, jotka olisivat vielä ennen pandemiaa voineet olla paremmin paikallisten mielessä.

Tutkimukseni tulokset kuvaavat osallisuuden rakentumista suunnitteluprosessissa ja tukevat teoriaa siitä, että paikallisten rooli matkailun kehityksessä on tärkeä. Tutkimus kuvaa paikallisten asemaa matkailusuunnittelussa ja kuinka muut sidosryhmät vaikuttavat myös paikallisten osallisuuteen, joko tukemalla tai estämällä sitä. Paikalliset asukkaat tarvitsevat tietoa ja keinoja osallistua suunnitteluprosessiin, johon matkailutoimijat ja kaupungin organisaatio voi vaikuttaa omalla toiminnallaan. Tutkimukseni tuloksia voidaan käyttää matkailun

kehittämisessä, sekä suunnitteluprosessien vastuullisuutta kehitettäessä. Jatkotutkimusta voitaisiin tehdä osallistumismahdollisuuksien kehittämiseen liittyen, sekä paikallisten ja matkailun välisen suhteen tutkimiseen liittyen. Myös se, kuinka matkailijoita osallistetaan suunnitteluun ja mitä he ajattelevat paikallisten osallisuudesta olisi mielenkiintoisia jatko-tutkimusaiheita.

KIITOKSET

Vuoden kestänyt projekti gradun parissa alkaa tulla päätökseen ja on aika myös kiittää siinä auttaneita. Suurimmat kiitokset ansaitsevat ohjaajani Soile Vejjola sekä seminaarin toinen ohjaaja Monika Lüthje. Seminaarin anti oli suuri ja auttoi joka kerta pidemmälle prosessissa. Seminaarin aikataulutus auttoi pilkkomaan prosessin sopiviin palasiin ja valmistuminen oli oikeasti mahdollista annetussa vuodessa. Kiitos myös opiskelijakavereille ja kaikille muille gradun kanssa puurtaneille, joiden vertaistuki oli vertaansa vailla.

Aivan graduprosessini alussa minua auttoi alkuun Minni Haanpää, joka oli myös mukana hankkeessa, jossa toimin harjoittelijana. Kiitos Minnille ideoinnista, haastattelukysymysten laadinnasta, sekä tuesta aloittaa koko projekti. Kiitos myös esimiehelleni Tuula Rintala-Gardinille, joka minua harjoittelussani ohjasi ja kannusti myös kirjoittamaan gradua työn ohella. Kiitos haastattemilleni rovaniemeläisille. Sain teiltä hienoja haastatteluja ja hienoja oivaluksia.

Kiitos myös perheelleni ja läheisilleni, jotka auttoivat ja tukivat minua koko prosessin ajan. Sain arvokkaita kommentteja loppuvaiheessa perheeltä niin itse gradun sisältöön kuin myös omaan tekemiseeni liittyen. Kiitos erityisesti isälleni, jonka ajatuksen mukaisesti ”ei saa jäädä hieromaan”, vaan gradu tehtiin tehokkaasti loppuun ajoissa. Henkinen tuki ja tsemppaus olivat kuitenkin tärkeintä mitä sain läheisiltäni, erityisesti puolisoiltani, joka tämän koko projektin ajan jaksoi tukea ja auttaa minua. Kiitos.

LÄHTEET

Alexandrova, A. (2018). Can the science of well-being be objective? *British journal for the philosophy of science*, vol 69 (2), 421-445. doi:10.1093/bjps/axw027

Berger, P. & Luckmann, T. (1967). *Social construction of reality. A treatise in the sociology of knowledge*. Open Road.

Bjørgen, A., Fossheim, K. & Macharis, C. (2021). How to build stakeholder participation in collaborative urban freight planning. *Cities*. vol 112, s. 103149.

Burr, V. (1995). *An introduction to social constructionism*. London: Routledge.

Byrd, E. T. (2007). Stakeholders in sustainable tourism development and their roles: Applying stakeholder theory to sustainable tourism development. *Tourism Review*, Vol 62(2).

Carpentier, N. (2015). Differentiating between access, interaction and participation. *Conjunctions, transdisciplinary journal of cultural participation*, vol. 2 (2).

Creighton, J. (1983). *Identifying public/staff identification techniques*. Fort Belvoir, VA: The institute for Water resources, US Army Corps of Engineers.

Dear, M. (1992). Understanding and overcoming the NIMBY syndrome. *Journal of the American planning association*, vol. 58(3), ss. 288-300.

Faehnle, M. & Tyrväinen, L. (2013). A framework for evaluating and designing collaborative planning. *Land use policy*, vol 34, 332-341.

Forester, J. (1999). Reflections on the future understanding of planning practice. *International planning studies*, 4(2), ss. 175-193. doi:10.1080/13563479908721734

García-Rosell, J.-C. (2017). Vastuullinen matkailu. Teoksessa J. Edelheim & H. Ilola (toim.), *Matkailututkimuksen avainkäsitteet* (ss. 229-234). Rovaniemi: Lapland universitiy press.

Gohori, O. & Merwe, P. (2021). Limitations to community participation in tourism from local people's perspectives: Manicaland province, Zimbabwe. *Development Southern Africa*. doi:10.1080/0376835X.2021.1913099

Goodwin, H. (2011). *Taking responsibility for tourism: Responsible tourism management*. Woodeaton, Oxon: Goodfellow publishers.

Hakkarainen, M. (2017). *Matkailutyön ehdot syrjäisessä kylässä*. Rovaniemi: Lapin Yliopisto.

Hall, M. (2008). *Tourism Planning: Policies, processes and relationships*. (2nd ed.). Harlow: Pearson Education.

Hansen, H.S. & Mäenpää, M. (2008). An overview of the challenges for public participation in river basin management and planning. *Management of Environmental quality: An international journal vol.19(1)*, ss. 67-84. doi:10.1108/14777830810840372

Harju-Myllyaho, A. & Jutila, S. (2021). Introduction. Teoksessa A. Harju-Myllyaho & S. Jutila, *Inclusive tourism futures* (ss. 1-11). Bristol: Channel view publications.

Healey, P. (1992). Planning through debate. *Town planning review*, 63(2), ss. 143-162.

Healey, P. (1997). *Collaborative planning: Shaping places in fragmented societies*. Basingstoke: Macmillan.

Healey, P. (1998). Collaborative planning in a stakeholder society. *Town planning review*, vol.69(1), ss. 1-21.

Healey, P. (2003). "COLLABORATIVE PLANNING" IN PERSPECTIVE. *Planning theory*, vol. 2(2), ss. 101-123.

Hirsjärvi, S. & Hurme, H. (2008). *Tutkimushaastattelu. Teemahaastattelun teoria ja käytäntö*. Helsinki: Gaudeamus Helsinki University Press.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. (2007). *Tutki ja kirjoita*. Helsinki: Tammi.

Hughes, N. (2018). Tourists Go Home': Anti-tourism Industry Protest in Barcelona. *Social Movement Studies*, vol. 17, no. 4, 471-477. doi:10.1080/14742837.2018.1468244

Huhta, R. (2013). *Kansallispuiston sosiokulttuurisen kestävyuden sertifiointi. Paikallisten osallistamisen keinoja Oulangan kansallispuistossa. Pro gradu -tutkielma. Lapin yliopisto, yhteiskuntatieteiden*.

Hytönen, J. (2016). The problematic relationship of communicative planning theory and the Finnish legal culture. *Planning theory*, vol. 15(3), 223-238.

Höckert, E. (2009). *Sociocultural sustainability of rural community-based tourism. Case study of local participation in fair trade coffee trail, Nicaragua. Pro gradu tutkielma. Lapin yliopisto, matkailun ja liiketoiminnan tiedekunta, Tourism Research, Cultural studies of Tou*.

Höckert, E., Hakkarainen, M. & Jänis, J. (2013). Matkailun paikallinen kehittäminen maaseudulla. Teoksessa S. Veijola (toim.), *Matkailututkimuksen lukukirja*, ss. 160-172. Rovaniemi: Lapin yliopistokustannus.

Innes, J. (1998). Information in communicative planning. *Journal of the American planning association*, vol. 64(1), ss. 52-63. doi:10.1080/01944369808975956

Innes, J. & Booher, D. (1999). Consensus building as role playing and bricolage. Toward a theory of collaborative planning. *Journal of the American planning association*, vol 65(1), ss. 9-26.

Isola, A.-M., Kaartinen, H., Leemann, L., Lääperi, R., Schneider, T., Valtari, S. & Keto-Tokoi, A. (2017). *Mitä osallisuus on? Osallisuuden viitekehystä rakentamassa*. Helsinki: THL Työpaperi 33.

Jokinen, A. (2016). Diskurssianalyysin suhde sukulaistraditioihin. Teoksessa A. Jokinen, K. Juhila & E. Suoninen, *Diskurssianalyysi. Teoriat, peruskäsitteet ja käyttö*, ss. 249-265. Tampere: Vastapaino.

Jokinen, A., Juhila, K. & Suoninen, E. (2016). Diskursiivinen maailma: Teoreettiset lähtökohdat ja analyttiset käsitteet. Teoksessa A. Jokinen, K. Juhila & E. Suoninen, *Diskurssianalyysi: Teoriat, peruskäsitteet ja käyttö*, ss. 25-50. Tampere: Vastapaino.

Jokinen, M., Mettiäinen, I., Sippola, S. & Tuulentie, S. (2009). Sosiaalinen kestävyys muuttuvissa matkailukylissä: Paikallisia näkemyksiä kehityksestä. Teoksessa S. Tuulentie, *Turisti tulee kylään: Matkailukeskukset ja lappilainen arki*, ss. 60-85. Helsinki; Jyväskylä: Minerva.

Jordan, E., Vogt, C., Kruger, L. & Grewe, N. (2013). The interplay of governance, power and citizen participation in community tourism planning. *Journal of policy research in tourism, leisure and events*, vol. 5 (3), 270-288. doi:10.1080/19407963.2013.789354

Kantsperger, M., Thees, H. & Eckert, C. (2019). Local participation in tourism development — Roles of non-tourism related residents of the alpine destination Bad Reichenhall. *Sustainability*, 11, 6947, ss. 1-23. doi:https://doi.org/10.3390/su11246947

Keitä me olemme ja mitä teemme. Noudettu 24.11.2021 osoitteesta
<https://www.visitrovaniemi.fi/fi/tietoa/keita-me-olemme/>

Kestävä Rovaniemi. Noudettu 24.11.2021 osoitteesta
<https://www.visitrovaniemi.fi/fi/ihastu/vastuullinen-matkailu/>

Khakee, A., Barbanente, A. & Borri, D. (2000). Expert and experiential knowledge in planning. *The Journal of the Operational Research Society*, 51(7), ss. 776-788.

Koskiahho, B. (2002). Onko osallisuus vahvaa demokratiaa? Maankäyttö- ja rakennuslain soveltamisesta. Teoksessa P. Bäcklund, J. Häkli & H. Schulman, *Osalliset ja osajat. Kansalaiset kaupungin suunnittelussa*, ss. 36-57. Helsinki: Gaudeamus.

Kuntalaisten osallisuuden edistäminen. (2022). Noudettu 29.01.2022 osoitteesta <https://www.kuntaliitto.fi/kehittaminen-ja-digitalisaatio/kuntalaisten-osallisuuden-edistaminen>

Kuntalaki 10.4.2015/410.

Lankila, J. (2012). *MATKAILUN KEHITTÄMINEN KANSALLISPUISTOSSA - Paikallisia näkemyksiä Pallaksen matkailukeskuksen ja sen lähialueiden kehittämistä ja kehittämisen vaikutuksista paikallisten asukkaiden toimintatiloihin alueella.* Pro gradu tutkielma Lapin yliopisto.

Lauri, E. (2019). Lukijalta: Turistit vai tulevaisuus?. Lapin Kansa, 27.05.2019. Haettu 11.4.2022 osoitteesta <https://www.lapinkansa.fi/lukijalta-turistit-vai-tulevaisuus/167989>

Laurian, L. (2009). Trust in planning: Theoretical and practical considerations for participatory and deliberative planning. *Planning theory & practice*, 10(3), ss. 369-391.

Lindström, K. & Larson, M. (2016). Community-based tourism in practice: evidence from three coastal communities in Bohuslän, Sweden. *Bulletin of geography. Sosio economic series. vol.33 (33)*, 71-78. doi:10.1515/bog-2016-0025

Mahjabeen, Z., Shrestha, K. & Dee, J. (2009). Rethinking community participation in urban planning: The role of disadvantaged groups in sydney metropolitan strategy. *Austalasian journal of regional studies*, vol 15(1), ss. 45-63.

Mair, H. L. (2015). Trust and participatory tourism planning. Teoksessa R. Nunkoo & S. L. Smith, *Trust, Tourism Development and Planning* (ss. 46-63). Lontoo: Routledge.

Markkinatapahtumat värittäväät kaupungin syksyä ja Rovaniemi-viikkoa: Ensimmäiset Rovaniemen markkinat järjestettiin 140 vuotta sitten. Noudettu 24.11.2021 osoitteesta <https://www.rovaniemi.fi/news/Markkinatapahtumat-varittavat-kaupungin-syksya-ja-Rovaniemi-viikkoa-Ensimmäiset-Rovaniemen-markkinat-jarjestettiin-140-vuotta-sitten-/34981/f6f82de4-0f28-4f9e-89e7-0f2453246b17>

Martín, J. M., Martínez, J. M. & Fernández, J. A. (2018). An Analysis of the Factors Behind the Citizen's Attitude of Rejection Towards Tourism in a Context of Overtourism and Economic Dependence on This Activity. *Sustainability (Basel, Switzerland)*, vol. 10, no. 8, 2851. doi:10.3390/su10082851

Mattila, H. (2016). Can collaborative planning go beyond locally focused notions of the "public interest"? The potential of Habermas' concept of "generalizable. *Planning theory*, vol 15(4), ss. 344-365. doi:10.1177/1473095216640568

Mattila, H. (2018). Habermasin kunniaa palauttamassa - Mitä kommunikatiivinen suunnitteluteoria voi oppia juuristaan? *Yhdyskuntasuunnittelu*, 56(2), ss. 68-72.

Mattila, H. (2020). Habermas revisited: Resurrecting the contested roots of communicative planning theory. *Progress in planning*, 141, s. 100431.

Maunu, A. & Kiilakoski, T. (2018). Ohjausta osallisuuteen? Sosiaalinen ja poliittinen osallisuus ammattiin opiskelevien nuorten arjessa. *Aikuiskasvatus: aikuiskasvatustieteellinen aikakauslehti*, 112-129.

McGuirk, P. (2001). Situating communicative planning theory: context, power and knowledge. *Environment and planning*, vol 33, 195-217.

Mettiäinen, I. (2007). *Tuntunrinlaidan kylästä matkailukeskukseksi. Paikallisten toimijoiden näkökulmia Ylläksen ja Levin matkailukeskusten kehittymiseen ja vuorovaikutteiseen suunnitteluun*. Rovaniemi: Arktinen keskus. Lapin yliopisto. Lapin yliopistopaino.

Mettiäinen, I., Uusitalo, M. & Rantala, O. (2009). Osallisuus matkailukeskusten suunnittelussa. Teoksessa S. Tuulentie, *Turisti tulee kylään. Matkailukeskukset ja lappilainen arki* (ss. 206-242). Helsinki: Minerva kustannus.

Niitamo, A. (2021). Planning in no one's backyard: municipal planners' discourses of participation in brownfield projects in Helsinki, Amsterdam and Copenhagen. *European planning studies*, vol 29 (5), 844-861. doi:10.1080/09654313.2020.1792842

Nunkoo, R. & Gursoy, D. (2016). Rethinking the role of power and trust in tourism planning. *Journal of hospitality marketing & management*, vol. 25, 512-522.
doi:10.1080/19368623.2015.1019170

Ólafsdóttir, R. (2021). The role of public participation ofr determining sustainability indicators for arctic tourism. *Sustainability*, vol. 13, 295. doi:10.3390/su13010295

Pajakylän ensimmäisen rakennuksen Rooseveltin majan historia. Noudettu 24.11.2021 osoitteesta <https://santaclausvillage.info/fi/rooseveltin-maja/>

Perera, U. (2019). *Communicative Planning Theory. Progress since Habermas*. Colombo: Department of Estate Management and Valuation, USJ .

Perustuslaki 11.6.1999/731.

Rahmafitria, F., Pearce, P., Oktadiana, H. & Putro, H. (2020). Tourism planning and planning theory: Historical roots and contemporary alignment. *Tourism management perspectives*, vol 35, 100703.

Rovaniemen kaupunki. Elinkeino-ohjelma 2017-2018.

Rovaniemi – Majoitustilastot ja matkailutilastot. (2022). Noudettu 18.04.2022 osoitteesta <https://visitory.io/fi/rovaniemi/2022-01/>

Ruotsala, I. (2018). Lukijalta: Kävelijät kulkevat hiihtoladun poikki Ounasvaaralla – hiihtomäistä tullut turistien pulkkamäkiä. *Lapin kansa*, 18.04.2018. Noudettu 11.4.2022 osoitteesta <https://www.lapinkansa.fi/lukijalta-kavelijat-kulkevat-hiihtoladun-poikki-ou/124052>

Ruusuvuori, J., Nikander, P. & Hyvärinen, M. (2010). Haastattelun analyysin vaiheet. Teoksessa J. N. Ruusuvuori & M. Hyvärinen (toim.), *Haastattelun analyysi*, ss. 9-36. Tampere: Vastapaino.

Sager, T. (2009). Responsibilities of theorists: The case of communicative planning theory. *Progress in planning*, 72(1), ss. 1-51.

Salonen, K. (2017). ”Ounasvaaralla kiivetään edelleen takapuoli edellä puuhun”. *Rovaniemäläisen luonto- ja virkistysalueen matkailullisen kehittämisen diskurssit Lapin kansassa vuosina 2006 ja 2014. Pro gradu -tutkielma. Lapin yliopisto. Yhteiskuntatieteiden tiedekunta.*

Sarkki, S. (2009). Matkailijoita laitumilla: matkailun maankäyttö poronhoidon näkökulmasta. Teoksessa S. Tuulentie (toim.), *Turisti tulee kylään. Matkailukeskukset ja lappilainen arki*, ss. 160-182. Helsinki: Minerva kustannus.

Sassi, S. (2002). Kulttuurinen identiteetti ja osallisuus. Teoksessa P. Bäcklund, J. Häkli & H. Schulman, *Osalliset ja osaajat. Kansalaiset kaupungin suunnittelussa*, ss. 58-74. Helsinki: Gaudeamus.

Satokangas, P. & Vehkaperä, M. (2013). Matkailun talousvaikutukset. Teoksessa S. Veijola (toim.), *Matkailututkimuksen lukukirja*, ss. 73-86. Rovaniemi: Lapin yliopistokustannus.

Shafieisabet, N. & Haratifard, S. (2020). The empowerment of local tourism stakeholders and their perceived environmental effects for participation in sustainable development in tourism. *Journal of hospitality and tourism management. Vol. 45*, ss. 486–498.
doi:<https://doi.org/10.1016/j.jhtm.2020.10.007>

Siisiäinen, L. (2019). Hallinnan ohjaama osallistuminen vahvistaa valta-asemia. Teoksessa T. Meriluoto & T. Litmanen (toim.), *Osallistu! Pelastaako osallistaminen demokratian?*, ss. 95-122. Tampere: Vastapaino.

Soares, J.-R.-R., Casado-Claro, M.-F., Lezcano-González, M.-E., Sánchez-Fernández, M.-D., Gabriel, L.-P.-M.-C. & Abril-Sellarés, M. (2021). The role of the local host community's involvement in the development of tourism: A case study of the residents' perceptions toward tourism on the route of Santiago de Compostela (Spain). *Sustainability, vol. 13(17)*, 9576. doi:10.3390/su13179576

Susskind, L., McKernan, S. & Thomas-Larmer, J. (1999). *The consensus building handbook: A comprehensive guide to reaching agreement*. London: SAGE.

Swarbrooke, J. (1999). *Sustainable tourism management*. Wallingford: CABI International.

Särkelä-Kukko, M. (2014). Osallisuuden eriarvoisuus ja eriarvoistuminen. Teoksessa A. Jämsén & A. Pyykkönen, *Osallisuuden jäljillä* (ss. 34-50). Saarijärvi: Pohjois-Karjalan sosiaaliturvayhdistys ry. Saarijärvi offset. Noudettu 10.08.2021 osoitteesta <https://www.jelli.fi/assets/files/sites/6/2017/06/oSallisuuden-j%C3%A4ljill%C3%A4-verkkoversio-pakattuna-16052014.pdf>

TENK. (2019). Hyvä tieteellinen käytäntö ja sen loukkausepäilyjen käsitteleminen Suomessa. *Tutkimuseettisen neuvottelukunnan ohje*.

Tervo-Kankare, K. (2017). Kestävä matkailu. Teoksessa E. Johan & H. Ilola (toim.), *Matkailututkimuksen avainkäsitteet*, ss. 235-240. Rovaniemi: Lapland university press.

Tietoa Rovaniemestä. Noudettu 24.11.2021 osoitteesta <https://www.rovaniemi.fi/Kaupunki-ja-paatoksenteke/Tietoa-Rovaniemesta>

Tourism friendly cities. Noudettu 24.11.2021 osoitteesta <https://urbact.eu/tourism-friendly-cities>

Tuomi, J. & Sarajärvi, A. (2009). *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. Helsinki: Tammi.

Tuomi, J. & Sarajärvi, A. (2018). *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. Helsinki: Tammi.

Tuulentie, S. (2005). Paikallisten osallisuus kestävän matkailun suunnittelussa – esimerkkinä Inari. Teoksessa S. Tuulentie & J. Saarinen (toim.), *Kestävät käytännöt matkailun suunnittelussa ja kehittämisessä. Metlan työraportteja 20*. ss. 28-34.

Metsäntutkimuslaitos. Noudettu 10.08.2021 osoitteesta <https://jukuri.luke.fi/bitstream/handle/10024/535936/mwp020.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

URBACT - Suomessa. Noudettu 24.11.2021 osoitteesta <https://urbact.eu/urbact-suomessa>

Utula, K. (2021). Matkailupomo iloitsee: Lapin-matkailun suosio pomppasi hetkessä – kysyntä hipoo paikoin jo kaikkien aikojen ennätystä. *Ilta Sanomat*, 22.11.2021. Noudettu 24.11.2021 osoitteesta <https://www.is.fi/taloussanomat/art-2000008422327.html>

Veijola, S., Ilola, H. & Edelheim, J. (2013). Johdanto matkailun tutkimukseen. Teoksessa S. Veijola (toim.), *Matkailututkimuksen lukukirja*, ss. 16-29. Rovaniemi: Lapin yliopistokustannus.

Woo, E., Uysal, M. & Sirgy, J. M. (2018). Tourism impact and stakeholders' quality of life. *Journal of hospitality and tourism research vol.42, No.2*, ss. 260-286.
doi:10.1177/1096348016654971

Wray, M. (2011). Adapting and implementing a transactive approach to sustainable tourism planning: translating theory into practice. *Journal of sustainable tourism vol.19:4-5*, ss. 605-627. doi:10.1080/09669582.2011.566928

World Tourism Organization and United Nations Development Programme. (2017). *Tourism and the Sustainable Development Goals – Journey to 2030*. Madrid: UNWTO.
doi:<https://doi.org/10.18111/9789284419401>

Liite 1: Haastattelurunko

Tourism friendly cities Teemahaastattelu - kesto n. 1 tunti.

1. Haastateltavan esittely

- a. Kuka on?
- b. Millainen suhde on matkailuun Rovaniemellä?
- c. Miten matkailu näkyy omassa elämässä?

2. Yleinen ajattelu kestävydestä

Miten itse näet matkailun kestävyden rakentuvan?

Millaisia arvoja pidät tärkeänä?

Kuinka kestävyys näkyy omassa toiminnassasi?

Kuinka viestit kestävydestä/vastuullisuudesta?

Kenen tehtävä on edistää kestävyttä?

Mikä Rovaniemen matkailussa on kestävää?

Mitä Rovaniemellä voisi tehdä kestävyden edistämiseksi? Pieniä ja suuria tekoja

3. Kestävyden osa-alueet

Ekologinen kestävyys:

Mitä mielestäsi on ekologinen kestävyys?

Millaisia vihreitä valintoja teet arjessasi/työssäsi?

Kuinka huomioit ympäristöarvot?

Mistä saat tietoa vastuullisista valinnoista?

Kuka päättää Rovaniemen ekologisuudesta?

Mikä toimii ekologisen kestävyden kannalta erityisen hyvin, mikä huonosti?

Sosio-kulttuurinen kestävyys:

Mitä ajattelet sosiaalisen ja kulttuurisen kestävyuden olevan?
 Millaista vuorovaikutusta matkailutoimijoiden ja paikallisten välillä on?
 Ketä pidät tärkeänä osallistujana matkailun päätöksentekoon?
 Mitä mahdollisuuksia paikallisilla on vaikuttaa matkailuun?
 Millainen malli osallistaisi eri toimijoita mukaan päätöksentekoon?
 Miten paikallinen kulttuuri näkyy matkailussa?
 Mikä toimii sosio-kulttuurisen kestävyuden kannalta hyvin, mikä huonosti?

Taloudellinen kestävyys:

Mitä on taloudellinen kestävyys?
 Tukeeko kaupunki matkailua, jos niin miten tai miten ei?
 Millaisia matkailuinvestointeja alueelle voisi tehdä, mikä hyödyttäisi myös paikallisia?
 Miten taloudellista kestävyyttä rakennetaan pandemian jälkeen?
 Voisiko kaupunki tehdä jotakin taloudellisesti matkailun eteen?
 Miten paikalliset saadaan työllistymään matkailualalle?
 Mikä on hyvin taloudellisen kestävyuden kannalta, mikä huonosti?

4. Tulevaisuuden visio

Millaisen roolin näet itselläsi osana matkailun kehitystä?
 Koetko voivasi vaikuttaa tulevaisuuden matkailuun ja kestävyYTEEN?
 Kuinka sesongit muuttuvat tulevaisuudessa? Tulisiko kesämatkailua kasvattaa? Millä edellytyksillä?
 Dystopia. Kuvaile Rovaniemen matkailun tulevaisuutta, joka olisi epämieluisin, itsellesi kauhukuva
 Utopia. Kuvaile ihanteellista tulevaisuuden Rovaniemen kestävä matkailua.