

Anu Harju-Myllyaho

Inklusiivisen matkailun dekonstruktiot

Menetelmällisiä kokeiluja toisenlaisiksi
tulevaisuuksiksi



LAPIN YLIOPISTO
UNIVERSITY OF LAPLAND

ANU HARJU-MYLLYAHO

Inklusiivisen matkailun dekonstruktiot

Menetelmällisiä kokeiluja toisenlaisiksi tulevaisuuksiksi

Akateeminen väitöskirja, joka Lapin yliopiston yhteiskuntatieteiden tiedekunnan suostumuksella esitetään julkisesti tarkastettavaksi Lapin yliopiston luentosalissa B126 syyskuun 11. päivänä 2026 klo 12.



LAPIN YLIOPISTO
UNIVERSITY OF LAPLAND

Rovaniemi 2026

Lapin yliopisto

Yhteiskuntatieteiden tiedekunta

Väitöskirjan ohjaajat:

Professori José-Carlos García-Rosell, Oulun yliopiston kauppakorkeakoulu

Yliopistonlehtori Minni Haanpää, yhteiskuntatieteiden tiedekunta, Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutti, Lapin yliopisto

Väitöskirjan esitarkastajat:

Professor, Tourism and Media, Johan Edelheim, Hokkaido University

Apulaisprofessori, tietojärjestelmätiede, dosentti, tulevaisuudentutkimus, Matti Minkkinen, Turun kauppakorkeakoulu

Vastaväittäjä:

Professor, Tourism and Media, Johan Edelheim, Hokkaido University

Harmaja, S. (1952). Väkevä kukka. Teoksessa Saima Harmaja. Kootut Runot sekä runoilijakehitys päiväkirjojen ja kirjeiden valossa. 9. Painos. Porvoo: Werner Söderström osakeyhtiö.



Taitto: Sisältö- ja suunnittelupalvelut, PunaMusta Oy

Acta electronica Universitatis Lapponiensis 439

ISBN 978-952-337-561-1

ISSN 1796-6310

Sähköisen väitöskirjan pysyvä osoite:

<https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-337-561-1>

”Olen väkevä kukka, itänyt kuumassa maassa.

Imin mullasta voimaa unessa autuaassa,
minun teräni hehkuen kohosi aurinkoon.

Niin tuli pohjatuuli
ja repäisi kukkani irti,
niin tuli myrskytuuli
ja tempaisi juureni pois.

Ilmojen pyörteissä nousin, vaivuin vavisten,
nääntyen, kauhua täynnä, mutta sammua en voinut.

Mihin tuuli on varteni viskannut,
olen juurtunut uudelleen,
tuhat kertaa kuoleman jälkeen
olen kukkinut uudelleen! ”

Saima Harmaja

Tiivistelmä

Anu Harju-Myllyaho

Inklusiivisen matkailun dekonstruktiot – Menetelmällisiä kokeiluja toisenlaisiksi tulevaisuuksiksi

Rovaniemi, Lapin yliopisto 2026, 244 sivua

Acta electronica Universitatis Lapponiensis 439

Väitöskirja: Lapin yliopisto, yhteiskuntatieteiden tiedekunta

ISBN 978-952-337-561-1

ISSN 1796-6310

Inklusiivisen matkailun tutkimus on noussut tärkeäksi ajassa, jossa sosiaalinen eriarvoistuminen ja polarisaatio yleistyvät ulottaen vaikutuksiaan myös matkailuun ja vapaa-aikaan, ja jossa tapahtuvat kehityskulut vaikuttavat sekasortoisilta. Tänä aikana ihmisiä liikkuu sekä matkaillen että pakon edessä. Matkailu heijastelee yhteiskunnallisia ilmiöitä, ja sen hajanainen toimialarakenne vaikuttaa suoraan ja epäsuorasti moniin muihin sektoreihin ja yhteisöihin. Vaikka inklusio on tullut osaksi matkailututkimuksen keskusteluja, sen teoreettinen tausta ja merkitykset jäävät usein avaamatta. Matkailun inklusion käsitteen eri määritelmien joukko ja kohderyhmien moninaisuus kutsuvat tarkastelemaan inklusiokäsitettä tarkemmin sekä kysymään, millaiset maailmankuvat inklusiivisen matkailun taustalla ovat ja miten niitä voisi ajatella uudella tavalla.

Inklusion käsitteellisellä rakentumisella on olennainen osa siinä, miten inklusiiviset matkailun tulevaisuudet rakentuvat. Erilaiset merkityksenannot tuottavat näkemyksiä siitä, millaiset tulevaisuudet ovat hyviä ja kenelle sekä siitä, keitä osallistetaan ja kenen toimesta. Tietoteoreettisesti nojaan tutkimuksessani sosiaaliseen konstruktionismiin ja edelleen post-strukturalismiin. Tutkimuksessa teoreettisen viitekehyksen muodostavat inklusion ja dekonstruktion käsitteet. Inklusion käsitteen taustalla on yhteiskuntatieteellinen keskustelu aiheesta, sekä matkailututkijoiden määrittelyt. Matkailun inklusion uudelleenajattelussa nojaan Jacques Derridan ajatuksiin dekonstruktiosta, ja menetelmällisesti näkökulmiini on

vahvasti vaikuttanut futuristi Sohail Inayatullah ja hänen dekonstruktiivisen tutkimuksensa.

Nojaten näkemykseen siitä, että teoriat muovaavat niitä todellisuuksia ja tulevaisuuksia, joita ne pyrkivät selittämään, tämän tutkimuksen tavoitteena on ymmärtää inklusiivisten matkailun tulevaisuuksien rakentumista purkamisen kautta. Päättökysymykseni on: Miten inklusiivisten matkailun tulevaisuuksien rakentumista voi ymmärtää dekonstruktion kautta? Tutkimus sisältää viisi osatutkimusta, joita tarkastelen erillisinä kontekstisidonnaisina dekonstruktioina. Osatutkimuksissa olen hyödyntänyt tulevaisuudentutkimuksen menetelmiä, kuten Delfoi-tutkimusta ja CLA:ta (Causal Layered Analysis) sekä yleisemmin kriittistä tulevaisuusajattelua. Osatutkimusten aineisto on vaihdellut näiden menetelmällisten kokeilujen aikana kyselyaineistoista strategiateksteihin ja kollektiiviseen autoetnografiseen aineistoon. Maantieteellisesti tutkimus painottuu pohjoiseen hyvinvointivaltioon, jonne sijoittuva tutkimus on matkailun inklusiokeskustelussa vähäisempää kuin globaaliin etelään sijoittuva tutkimus.

Inklusiiviset matkailun tulevaisuudet ovat ambivalentteja, sattumanvaraisia ja jatkuvassa tulemisen tilassa (becoming). Ne sisältävät ristiriitoja ja ovat jännitteisiä, joten inklusiiviset matkailun tulevaisuudet voivat syntyä myös ”matkailun ulkopuolella”. Osatutkimusten tarkastelu erillisinä kontekstisidonnaisina dekonstruktioina kääntää huomion tutkimuksen ja kehittämisen lähtökohtiin, joilla on olennainen rooli inklusiivisten matkailun tulevaisuuksien rakentumisessa. Katson, että dekonstruktiivisen ote tutkimuksessa toimii erityisesti olemassa olevien ajattelutapojen purkamisen keinona. Dekonstruktio lähestymistapana voi tuottaa ymmärrystä erilaisen tulevaisuuksien syntytaivoista ja omien käsitteellisten ja menetelmällisten valintojemme vaikutuksista.

Tutkimus tuo uutta tietoa sekä matkailututkimuksen että tulevaisuudentutkimuksen aloille, sekä inklusiivisen matkailun kehittämiseen. Tutkimus kontribuoi erityisesti inklusiivisen matkailun keskusteluihin ja tulevaisuudentutkimuksen menetelmällisiin keskusteluihin. Inklusion arvopohja, monet käsitteet ja olemassa olevat ajattelutavat luovat pohjaa jatkuvuuksille, ja voivat ylläpitää olemassa olevia matkailun ulossulkevia

rakenteita, joita niillä pyritään muuttamaan. Myös menetelmävalinnoilla on inklusiivisten matkailun tulevaisuuksien tutkimuksen näkökulmasta vaikutusta erilaisten mahdollisten tulevaisuuksien rakentumiseen. Tulokset hyödyttävät inklusiivisen matkailun käytännön kehittämistä syventämällä ymmärrystä omien ajattelutapojen ja valintojen vaikutuksesta inklusiivisten matkailun tulevaisuuksien rakentumiseen. Osatutkimuksissa erilaisten menetelmien hyödyntäminen tuotti erilaisia tulkintoja mahdollisista tulevaisuuksista. Nämä erilaiset tulevaisuudet johtivat puolestaan erilaisiin mahdollisiin toimijuuden ja osallisuuden lähtökohtiin.

Avainsanat: inklusio, matkailu, esteettömyys, tulevaisuus, yhteisölähtöisyys

Abstract

Anu Harju-Myllyaho

Inclusive tourism deconstructions – Methodological experiments for alternative futures

Rovaniemi, University of Lapland 2026, 244 pages

Acta electronica Universitatis Lapponiensis 439

ISBN 978-952-337-561-1

ISSN 1796-6310

Inclusive tourism research has become an important topic now when inequality and polarization are gaining ground, and, consequently, their impacts can also be seen in tourism and leisure. Some of the current developments might even seem chaotic. Today, people are mobilized not only by tourism but also by force due to conflicts, for instance. Tourism reflects current social phenomena, and the fractal structure of the industry impacts other sectors and communities as well, both directly and indirectly. Even though inclusion has become a part of tourism research discussion, the theoretical background and meanings are not often addressed. The varying definitions and target groups of inclusive tourism research invite us to scrutinize the term more closely and to explore what kinds of world views are behind inclusive tourism and how they could be rethought.

The construction of inclusion as a term is an integral part of how inclusive tourism futures are constructed. The varying meanings of inclusion produce different views on what kinds of futures are desirable and for whom, as well as who should be included and by whom. Epistemologically, I rely on theories of social constructionism and post structuralism. Inclusion and deconstruction form the theoretical framework of this research. I define inclusion as a term in the scope of social scientific discussions and definitions in tourism research. In rethinking tourism inclusion, I rely on the thoughts of philosopher Jacques Derrida concerning deconstruction as well as futurist Sohail Inayatullah and his deconstructive research.

Leaning on the idea that theories shape the realities and futures they intend to explain, the aim of this research is to understand through deconstruction how inclusive tourism futures are constructed. The main research question of this study is “How can we understand inclusive tourism through deconstruction?” The thesis includes five separate studies, which I view as context-bound deconstructions. Throughout the study, I have utilized futures research methods, such as the Delphi and CLA (Causal Layered Analysis) and additionally critical futures thinking. The research materials of this study have varied from questionnaire results to strategy papers and collective autoethnographic research material during these methodological experiments. Geographically, the study is based in a northern welfare state, which has been covered less in inclusive tourism research compared to studies on the Global South.

Inclusive tourism futures are ambivalent, contingent and in a continuous state of becoming. They include multiple contradictions and tensions. Thus, inclusive tourism futures can also be formed outside of tourism. This approach directs attention back to the starting point of research and development, which has a significant role in building inclusive tourism futures. Deconstructive research can build a way of rethinking existing world views and ways of thinking. As an approach, it can produce understanding on how different futures are born and what the consequences of our methodological and theoretical choices are.

This study brings new insights into tourism research, futures research, and inclusive tourism development. The study contributes especially to discussions in inclusive tourism research and methodologies in futures research. The many varying terms attached to inclusion, along with the existing ways of thinking, create paths to continuity and can sustain existing tourism structures they aim to change. Additionally, this study shows that methodological choices have an impact on how different futures are made possible. While conducting the study, I noted that the use of different methods produced dissimilar interpretations of possible futures, which led to different premises for agency and inclusion. The results of the study

benefit practical inclusive tourism development with a deeper understanding of the impact of world views and choices on inclusive futures.

Keywords: inclusion, tourism, accessibility, future, community-based tourism

Esipuhe

Inklusiivisen matkailun ja inklusion itsensä tarkastelu on kulkenut mukana osana koulutukseni ja työurani polkuja jo pitkään. Tämän tutkimuksen tekemisen aikana maailma on muuttunut useasti. Välillä muutos on tapahtunut hiljaa madellen, välillä yllättäen tai huomaamatta. Muutokset eivät ole jättäneet kylmäksi. Sen sijaan ne ovat lisänneet tulevaisuuteen liittyvää uteliaisuutta. Väitöskirjan tekeminen on ollut pitkä prosessi, johon on mahtunut paljon vaiheita, työtilanteita, elämäntilanteita, surua ja iloa. Onnistumisia ja epäonnistumisia, juhlia ja vaikeita hetkiä. Kiitokset kuuluvat lukuisille henkilöille ja tahoille. Jos en muista teitä mainita, tiedätte kyllä, keitä olette.

Ensin, kiitokset ohjaajilleni. José-Carlos García-Rosell, olet ollut mukana opiskelutaipaleellani aina maisteriohjelmasta saakka ohjaten pro gradu -työtäni, joka viitoitti tietäni inklusiivisen matkailun tutkimiseen. Lämmin kiitos mukana kulkemisesta. Mieleeni muistuvat myös vaiheikkaat matkamme itärajan taakse. Tässä ajassa ne tuntuvat entistä merkityksellisemmiltä. Minni Haanpää, olet luotettava, luova ja tinkimätön tekijä. Täsmällisyys, merkityksellisten asioiden tekeminen ja uskallus kurottaa vielä vähän pidemmälle ovat asioita, joita olen oppinut sinulta. Kiitos.

Kiitos kanssakirjoittajat. Salla, aloitimme työt samana päivänä, ja alusta saakka tekeminen ja oleminen kanssasi on ollut helppoa. Lähdet mukaan tekemään mahdollottomaltakin vaikuttavia asioita. Toivon, että päästään vielä joskus tekemään töitä yhdessä. Minni ja Maria, välillä on kirjoitettu, välillä on tehty uusintavaa työtä, välillä lanseerattu kappelikierros. Ja ihan vaan käyty lenkillä. Kanssakirjoitus ja yhdessä tekeminen teidän kaikkien kanssa on tämän väitöstutkimuksen lopputuotoksen näkökulmasta ollut korvaamattoman tärkeää.

Lämmin kiitos esitarkastajilleni professori Johan Edelheimille Hokkaidon yliopistosta ja apulaisprofessori, dosentti Matti Minkkiselle Turun yliopistosta kommentteistanne, joiden avulla saatoin terävöittää väitöstutkimukseni lähestymistapaa ja tuloksia. Johan, täsmälliset huomiosi matkailututkimukseen ja erityisesti arvojen tutkimukseen ovat tärkeitä. Ne tu-

kivat paitsi tämän tutkimuksen saattamista lopulliseen muotoonsa, myös viitoittavat tietä jatkotutkimukselle. Matti, kiitos huomioistasi tulevaisuudentutkimuksen menetelmiin ja tutkimuksen lähestymistapaan sekä kokonaisuuteen. Tekemäsi työ tulevaisuudentutkimuksen saralla on toiminut inspiraationa tälle tutkimukselle.

Kiitos akateeminen yhteisöni, joka kietoutuu myös työyhteisööni. Petra, tällä polulla on ollut mukava steppailla rinnallasi ja perässäsi, kiitos siitä. Kiitos myös muut matkailututkimuksen kirjoituspiiriläiset inspiroivasta tekemisen tavasta, jota olen saanut seurata. Työyhteisöni, kollegani, ja nykyiset ja entiset esihenkilöni, kiitän kannustuksesta ja keskusteluista. Ensimmäinen inklusiivisen matkailun inspiraationi Sanna Kyyrä, kiitos, että avasit ensimmäisen oven tälle polulle. Tarja, Hannele ja Riitta, erityinen kiitos teille. Työn ohella väitöskirjan tekeminen on vakavanpuoleinen juttu. Tarja, olet aina tukena ja teet työtäsi ihmisistä käsin, kiitos kollega. Hannele, käymämme keskustelut, välillä syvällisetkin, ovat tulleet osaksi omaa tapaani tarkastella työtäni ja tutkimustani. Riitta, kannustava olemisesi työyhteisössä ja myös väitöskirjaa tekevien tsemppaamisessa on inspiroivaa. Sini, Mirja ja Kaisa, teidän kanssanne arki tuntuu vähemmän arjelta. Kiitos kannustuksestanne, ihanat! Kiitos kaikille, joiden kanssa minulla on ollut ilo tehdä myös muuta kuin väitöstutkimukseen liittyvää tutkimusta ja yhteiskirjoitusprojekteja. Pasi, Sari, Elisa, Mari, Maarit, Heidi, Heli ja monet muut, kiitos teille. Kaikki ne projektit ovat olleet tärkeitä myös tämän väitöstutkimuksen valmistumisessa. Kiitos Juha-Pekka Lauroselle tiivistelmän kommentoinnista kriittisellä hetkellä.

Osatutkimuksiani on toteutettu Suomen kulttuurirahaston Lapin rahaston tuella. Kiitos tuesta tutkimukselleni ja pohjoiselle lähiökulttuurille. Kiitos Korkalovaaran asukas yhdistys, Rovaniemen lähiöt ja Lapin matkailu. Ilman näitä konteksteja tämä väitöskirja olisi kovin erilainen.

Kiitos perheelleni ja ystävilleni. Kiitos äitini Päivi sekä Jaska. Uskon, että Päivi on katsellut tätä pakertamistani Perunkajärven linnunpöntöstä. Isäni Ari sekä Päivi. Saan aina tulla käymään teillä ja jakamaan väitöskirjan vaiheita - ilmoittamatta ja hikisenä. Kiitos siitä. Kiitos siskot ja veljet. Titta,

kiitokseni ensiluokkaisesta englanninkielisen abstraktin oikoluvusta. Niina, kiitos, että olet kuunnellut outoja horinoitani ja tsempannut eteenpäin.

Jupe, Stella ja Luna. Olette varmasti kuulleet miljoona kertaa, että nyt täytyy kirjoittaa. Kuulette sitä myös varmaan jatkossa. Kiitos, että olette. Stella ja Luna. Älykkäät, nokkelat, rakkaat lapset, olen teistä niin onnellinen ja ylpeä. Toivon, että oivaltamisen ilo toimii inspiraation lähteenä myös teille.

Korkalovaarassa kesäkuussa 2026,

Anu Harju-Myllyaho

Osajulkaisuluettelo

Väitöskirjan yhteenveto-osa perustuu seuraaviin alkuperäisjulkaisuihin, joihin viitataan tekstissä roomalaisilla numeroilla I–V.

I. Harju-Myllyaho, A., & Jutila, S. (2018). The meaning of accessible tourism. Teoksessa M. Gorenak & A. Trdina (toim.), *Responsible hospitality: Inclusive, active, green* (s. 9–20). University of Maribor Press.

II. Harju-Myllyaho, A., & Jutila, S. (2021). Inclusion in tourism strategies: Setting the stage for inclusive tourism development in tourism destinations. Teoksessa A. Harju-Myllyaho & S. Jutila (toim.), *Inclusive tourism futures* (s. 59–77). Channel View Publications.

III. Haanpää, M., Hakkarainen, M., & Harju-Myllyaho, A. (2018). Katsaus yhteiskunnalliseen yrittäjyyteen matkailussa: Osallisuuden mahdollisuudet pohjoisen urbaaneissa paikallisyhteisöissä. *Matkailututkimus*, 14(2), 44–58.

IV. Haanpää, M., Hakkarainen, M., & Harju-Myllyaho, A. (2023). Arjen utopia? Asukasaktiivisuuden kollektiivista autoetnografiaa. Teoksessa E. Koskinen-Koivisto & K. Kumpulainen (toim.), *Kestävä kulttuurisuunnittelu* (SoPhi 155) (s. 184–202). Jyväskylän yliopisto.

V. Haanpää, M., Hakkarainen, M., & Harju-Myllyaho, A. (2024). Suburban heritage as a tourism attraction? Teoksessa T. Äikäs & T. Matila (toim.), *Connecting with ambivalent heritage: Creative uses of postindustrial spaces* (s. 39–60). Bloomsbury Academic, an imprint of Bloomsbury Publishing Plc.

Artikkelien I–V käyttöön väitöskirjan osajulkaisuna on saatu kustantajien lupa.

Yhteenvedon kuvio- ja taulukkoluetelo

Kuviot

Kuvio 1. Inklusiivisen matkailun tutkimussuuntia	26
Kuvio 2. Inklusioon liittyviä merkityksiä.....	51
Kuvio 3. Inklusion merkityksiä matkailussa	58
Kuvio 4. Tutkimuksen teoreettinen perusta ja menetelmät.....	72
Kuvio 5. Tulevaisuuskolmio, soveltaen Inayatullah, 2008	76
Kuvio 6. Tutkimuskysymykset ja viisi kontekstisidonnaista dekonstruktiota	92
Kuvio 7. Dekonstruktivisen analyysin vaiheet	93
Kuvio 8. Inklusiivisen matkailun jännitteinen käsite	99
Kuvio 9. Inklusiivisen matkailun tulevaisuuskolmio, soveltaen Inayatullah, 2008.....	122

Taulukot

Taulukko 1. Ensimmäisen osatutkimuksen koonti.....	81
Taulukko 2. Toisen osatutkimuksen koonti.....	83
Taulukko 3. Kolmannen osatutkimuksen koonti.....	84
Taulukko 4. Neljännen osatutkimuksen koonti.....	86
Taulukko 5. Viidennen osatutkimuksen koonti.....	88
Taulukko 6. Inklusiivisen matkailun käsitteet artikkeleissa.....	89

Lyhenneluettelo

Lyhenne	Selitys
CLA	Causal Layered Analysis
CSR	Corporate Social Responsibility
DEI	Diversity, Equity, Inclusion
EAKR	Euroopan Aluekehitysrahasto
EU	Euroopan Unioni
LGBTIQA+	Viittaa sateenkaariyhteisöihin (kirjaimet voivat vaihdella)
PwD	People with Disabilities
SDG	Sustainable Development Goals
SET	Social Exchange Theory
TKI	Tutkimus-, kehittämis- ja innovaatiotoiminta
UNWTO	Nyk. UN Tourism, YK:n maailman matkailujärjestö
YK	Yhdistyneet kansakunnat
WSFS	World Futures Studies Federation

Sisällys

Tiivistelmä	5
Abstract.....	8
Esipuhe.....	11
1. Johdanto.....	19
1.1 Inklusiivisen matkailun tutkimussuunnat	24
1.1.1 Esteettömyys	27
1.1.2 Vähemmistöt	29
1.1.3 Paikallisuus ja yhteisölähtöisyys.....	31
1.1.4 Talouden ja työllisyyden näkökulmat	32
1.1.5 Sosiaalinen matkailu	34
1.1.6 Markkinointi ja viestinnän saavutettavuus	36
1.1.7 Inklusiivisen matkailun teoreettiset ja metodologiset lähestymistavat	37
1.2 Tutkimuskysymykset ja väitöskirjan rakenne	41
2. Inklusiivisen matkailun ja dekonstruktion viitekehys.....	45
2.1 Inklusion monet ulottuvuudet.....	45
2.2 Inklusio matkailun kontekstissa	53
2.3 Inklusiivisen matkailun käsite dekonstruktivisen linssin läpi tarkasteltuna.....	59
3. Menetelmäkokeilut kontekstisidonnaisina dekonstruktioina	65
3.1 Konstruktionismista dekonstruktioon	65
3.2 Dekonstruktio matkailun tulevaisuuskientutkimuksessa	72
3.3 Osatutkimusten esittely ja tutkimuksen kulku.....	78
3.4 Tutkijan positio – inklusiivisia matkailun tulevaisuuksia tekemässä	93

4. Ulkopuolisuus inklusion ajurina –	
Dekonstruktivisen tarkastelun tuloksia	97
4.1 Ristiriitainen ja jännitteinen matkailun inklusio – inklusiivisen matkailun käsitteellisiä avauksia.....	97
4.2 Menetelmävalinnat erilaisten tulevaisuuksien mahdollistajina	106
4.3 Dekonstruktion mahdollisuudet inklusiivisen matkailun kehittämisessä.....	116
5. Johtopäätökset – Ambivalentit ja sattumanvaraiset matkailun tulevaisuuksien inklusiot	120
Lähteet	129
Liitteet	149
Liite 1. Kirjallisuuskatsaus taulukoituna	149
Alkuperäisjulkaisut.....	151

1. Johdanto

Keskiluokan kasvun myötä matkailusta on tullut yhä tiiviimpi osa ihmisten jokapäiväistä elämää – ainakin länsimaissa. Kuluttamisen trendinä on nähtävissä siirtyminen omistamisesta kokemuksien kuluttamiseen. Ihmiset etsivät ja hankkivat kokemuksia siinä kuin tavaroita, ja tästä matkailu on hyvä esimerkki. Matkailusta on tullut myös yksi identiteetin rakennuspaloista vähintäänkin länsimaalaisessa ajattelussa. Matkailu edustaa elämäntapaa, sosiaalista positiota, mutta myös sivistystä (ks. esim. Urry, 1990; MacCannell, 2013).

Samaan aikaan sosiaalinen eriarvoistuminen ja polarisaatio yhteiskunnallisena, alueellisena ja taloudellisena ilmiönä tulevat yhä ilmeisemmäksi ulottaen vaikutuksiaan myös matkailuun ja vapaa-aikaan (esim. Dredge, 2022; Lang ym., 2022; Otto & Chmielewska, 2014; Urry, 1990). Käytännön esimerkkinä voisi mainita, että lentäminen on arkipäivää monille, mutta on arvioitu, että vuonna 2018 vain 2–4 prosenttia maailman väestöstä matkusti kansainvälisillä lennoilla (esim. Gössling & Humpe, 2020, s. 4).

Siitä, onko matkailu oikeus, ihmisoikeus tai sosiaalinen oikeus, on käyty keskustelua matkailututkimuksen sisällä paikallisten, matkailijoiden, tuottajien ja kuluttajien näkökulmasta. Perustuen Yhdistyneiden kansakuntien ihmisoikeusjulistukseen (1948), useat tutkijat ovat nähneet matkailun osana ihmisoikeuksia ja puolustaneet matkailun positiivisia taloudellisia ja sosiaalisia vaikutuksia, kun taas asiaa kritisoivat ovat nostaneet esille matkailun negatiiviset vaikutukset ympäristöön ja paikallisyhteisöihin (Breakey & Breakey, 2013; Cole & Eriksson, 2010; Harju-Myllyaho & Jutila, 2021a; McCabe & Diekmann, 2015). Ihmisoikeusjulistuksessa todetaan, että jokainen on syntynyt tasa-arvoisena ja jokaisella on yhtäläinen oikeus lepoon ja vapaa-aikaan. Julistus sisältää myös pykälän, joka viittaa liikkumisen vapauteen. (Yhdistyneet kansakunnat, 1948.) Vaikka matkailua ei ole mainittu suoraan, julistusta on pidetty pohjana tai perusteluna inkluusiviselle matkailulle. Ajatuskulkua voisi jatkaa Hilary Silverin (1994, s. 541) näkemykseen inkluusiosta kansalaisuutena ja henkilökohtaisena itsensä

toteuttamisena. Ihmisoikeusjulistus on laadittu vuonna 1948, joten on huomioitava, että julistus on lähes 80 vuotta vanha, ja maailma on muuttunut sen laatimisen jälkeen. Inklusion eetos on kuitenkin jäänyt osaksi poliittisten instituutioiden sekä YK:n ja EU:n kaltaisten toimijoiden agenda.

Matkailun inklusiivisuutta koskeva keskustelu on noussut aikana, jona ympäristössä tapahtuvat kehityskulut vaikuttavat osin sekasortoisilta, ja ihmisiä liikkuu globaalisti paitsi matkailun merkeissä, myös pakon edessä (esim. Berg & Fiddian-Qasmiyeh, 2018; Knežević ym., 2017). Muuttoliiikkeeseen vaikuttavat muutosajurit, kuten kaupungistuminen, ilmastonmuutos ja luonnonkatastrofit, jotka muuttuvat yhä yleisimmiksi (ks. esim. Dufva, 2025; Valtioneuvosto, 2024). Tämän väitöskirjan tekemisen aikana maailma on nähnyt muun muassa pakolaiskriisin, globaalin pandemian, ääriryhmien nousun sekä sodan Euroopassa (ks. myös Omma, 2023).

Yhä useammissa kohteissa liikamatkailun seuraukset näkyvät konkreettisesti paikallisten arjessa lisäten kriittistä keskustelua matkailun kasvusta. Lukuisat tutkijat ovat tarttuneet aiheeseen valottaen liikamatkailun syitä ja seurauksia (ks. esim. Dodds & Butler, 2019; Mihalič, 2020; Séraphin ym., 2018; Séraphin ym., 2019). Liikamatkailuun liittyvä keskustelu saa aikaan kiinnostavan jännitteen inklusiivisen matkailun, matkailun tasa-arvon sekä massamatkailun kehittymisen välillä. Massamatkailu on osaltaan tasoittanut matkailun eriarvoisuutta tarjoamalla matkailun mahdollisuuksia monille, mutta aiheuttaen samalla kuitenkin eriarvoistumista paikallisesti matkailun osallisuuden näkökulmasta ja jättäen avoimeksi esimerkiksi sosiaaliseen luokkaan liittyvät kysymykset (ks. esim. Urry, 1990). Jännitteitä luovat myös eriarvoiset liikkumisen mahdollisuudet, joista Higgins-Desbiolles ym. (2019) muistuttavat, että samaan aikaan, kun osa väestöstä nauttii liikkumisen vapaudesta vapaa-ajan matkailijoina, pakolaisten liikkuminen on rajoitettu, eikä heitä toivoteta tervetulleiksi turistien tapaan. Saman kokemuksen jakavat usein myös yhteiskunnan ulkopuolella olevat tai marginaalissa elävät. Heidän olemisensa paikkoja on rajoitettu, ja näkemys osallisuudesta tai osattomuudesta voidaan muodostaa ulkoisen habituksen perusteella (ks. esim. Hogeveen & Freistadt, 2013).

Edellä mainitut laajat kehityskulut ovat osaltaan lisänneet inklusiivisuuden edistämisen tärkeyttä, ja käsite on tullut matkailun tutkimukseen ja kehittämiseen tuottaen tietoa eri kohderyhmien ja sidosryhmien näkökulmista. Matkailuyrityksiin inklusio on rantautunut erilaisten ohjelmien ja sertifikaattien sosiaalisen vastuullisuuden sisältöjen myötä. Suomessa esimerkiksi Visit Finlandin myöntämä Sustainable Travel Finland -merkki sisältää sosiaalisia näkökulmia (Visit Finland, 2025). Asiakkaiden lisäksi katse on kääntynyt työntekijöiden inklusioon ja paikallisten asukkaiden huomioimiseen osana matkailua. Globaalilla tasolla Maailman matkailujärjestö, UN Tourism (aiemmin UNWTO), on kehittänyt eettiselle matkailulle säännöstön, jonka sisällöissä myös inklusiivisen matkailun näkökulmat ovat tiiviisti mukana (ks. UN Tourism, 2025a.)

Yleisellä tasolla ja arkipuheessa matkailun inklusiokeskustelu selkeästi seurailee eurooppalaista linjaa, jossa keskeisenä tekijänä on työ ja toimeentulo, mutta myös osallisuus erilaisiin aktiviteetteihin, kulttuuriin ja vapaa-aikaan, ovat merkittävässä roolissa. Matkailu toimialana liittyy inklusiokeskusteluun lisäksi ainakin seuraavista näkökulmista: työ, työttömyys ja työllisyys, taloudellinen elinvoima ja sosiaalinen koheesio. Tieteellisen tutkimuksen lisäksi nämä ajatukset voidaan nähdä esimerkiksi UN Tourism:n linjauksissa. Vuonna 2015 maailman johtajat allekirjoittivat sopimuksen, jolla linjattiin kestävän kehityksen tavoitteet (SDG, *sustainable development goals*) vuoteen 2030. Yhteensä 17 tavoitetta on tunnistettu ja matkailu liittyy niihin kaikkiin tavalla tai toisella. UN Tourism:n (2023) mukaan matkailu voi tuottaa kestävyysratkaisuja globaaleihin haasteisiin mahdollistaen osallisuutta kehittämällä osaamista ja koulutusta. Matkailu voi edistää rauhaa, sillä se tuo yhteen ihmisiä eri kulttuureista ja edistää kehittämistä konfliktien jälkeen. (UN Tourism, 2023.)

Myös tutkimuksen kentällä inklusiivinen matkailu on ollut kiinnostuksen kohteena. Tutkimuksen kohteena on usein ollut representaatio, ja tutkimuksissa onkin pyritty tunnistamaan niitä ryhmiä, jotka ovat aliedustettuina matkailussa joko asiakkaina tai työntekijöinä (Harju-Myllyaho & Jutila, 2021a; Lu ym., 2024). Paikallisuus ja paikallisyhteisöt ovat olleet myös keskeisessä roolissa, kun on pohdittu, kenen ääni matkailussa kuuluu

(Bhattacharya & Ganguly, 2014; Bellatto & Cheer, 2021; Höckert, 2015; Peterson ym., 2020).

Matkailu ei ole olemassa omassa kuplassaan, vaan se on olennainen osa yhteiskuntaa, joten on olennaista pohtia, mitä matkailu tekee tai saa aikaan ja kuinka se heijastaa laajempia sosiaalisia muutoksia. Matkailu – kuten vieraanvaraisuus – ilmentää sosiaalisia kerrostumia, talouksia ja instituutioita monella tavalla heijastellen näin ollen esimerkiksi arvoja, luokkakäytöksiä ja yhteiskuntajärjestyksiä (ks. Lashley, 2001; Lashley ym., 2007; Urry, 1990). Matkailua ei voida myöskään johtaa omassa siilossaan, vaan sillä on hajanainen toimialarakenne, joka vaikuttaa suoraan ja epäsuorasti moniin muihin sektoreihin ja yhteisöihin (Dredge, 2022, s. 271). Voisi siis todeta, että inklusiivisen matkailun tutkimus tuottaa ymmärrystä inklusiivisesta yhteiskunnasta myös laajemmin.

Pernecky (2012, s. 1130) on todennut matkailun olevan kytköksissä lukuisiin sosiaalisiin haasteisiin, kuten köyhyys, kestävyys sekä sukupuoleen tai etniseen taustaan liittyvät haasteet. Mainitut haasteet ovat sosiaalisesti rakentuneita, joten matkailututkijat voivat tarkastella esimerkiksi sitä, kuinka ne ovat rakentuneet matkailussa ja kenen toimesta, jolloin voidaan haastaa taustalla vaikuttavia ajattelumalleja ja lähestyä sosiaalisia haasteita toisenlaisen matkailun edellytyksenä. (Pernecky, 2012, s. 1130.) Yleisesti ajatellaan, että matkailu tuottaa työtä ja elinvoimaa, erityisesti sellaisilla, usein syrjäisillä alueilla, joilla näkymät eivät välttämättä muuten ole positiiviset (esim. Hakkarainen, 2017; González-Soria de la Santa, 2020). Lisäksi on nähty, että matkailu voi lisätä myös kulttuurista ymmärrystä, joten sillä voi olla epäsuoria vaikutuksia tahtotilaan rakentaa inklusiota ja monimuotoista yhteiskuntaa. Lisäten matkailun painoarvoa yhteiskunnallisena ilmiönä, Higgins-Desbiolles (2006) on muistuttanut, että matkailu on teollisuudenalan lisäksi myös sosiaalinen voima, joten sillä olisi mahdollisuuksia vaikuttaa myös positiivisesti koko ihmiskunnan hyväksi.

Tarkastelen tässä tutkimuksessa matkailun inklusiota kahden käsitteen avulla: inklusio ja dekonstruktio. Kumpikaan käsitteistä ei ole yksiselitteinen, mikä on näkynyt myös oman tutkimukseni kulussa, joka on suunnitelmatasolta elänyt samalla, kun ymmärrys on eri artikkeliproses-

sien ja osatutkimusten puitteissa lisääntynyt. Tämä on myös metodologisen lähtökohtani, sosiaalisen konstruktionismin pohja-ajatus; tutkimus muotoutuu tutkimusprosessin edetessä.

Väitöskirja koostuu viidestä artikkelista, johdannosta ja johtopäätöksistä. Väitöskirjan rakenne on seuraava. Ensin kuvaan sitä, miten inklusiivista matkailua on aiemmin tutkittu ja sijoitan oman tutkimukseni osaksi inklusiivisen matkailun kenttää. Luvussa 2 määrittelen tutkimukseni kannalta keskeisimmät käsitteet, **inkluusio** ja **dekonstruktio** liittäen ne matkailun kontekstiin. Luvussa 3 avaan metodologista lähestymistapaani, menetelmävalintoja ja tutkimuksen kulkua. Luvussa 4 esittelen tutkimuksen tulokset ja luvussa 5 johtopäätökset.

1.1 Inklusiivisen matkailun tutkimussuunnat

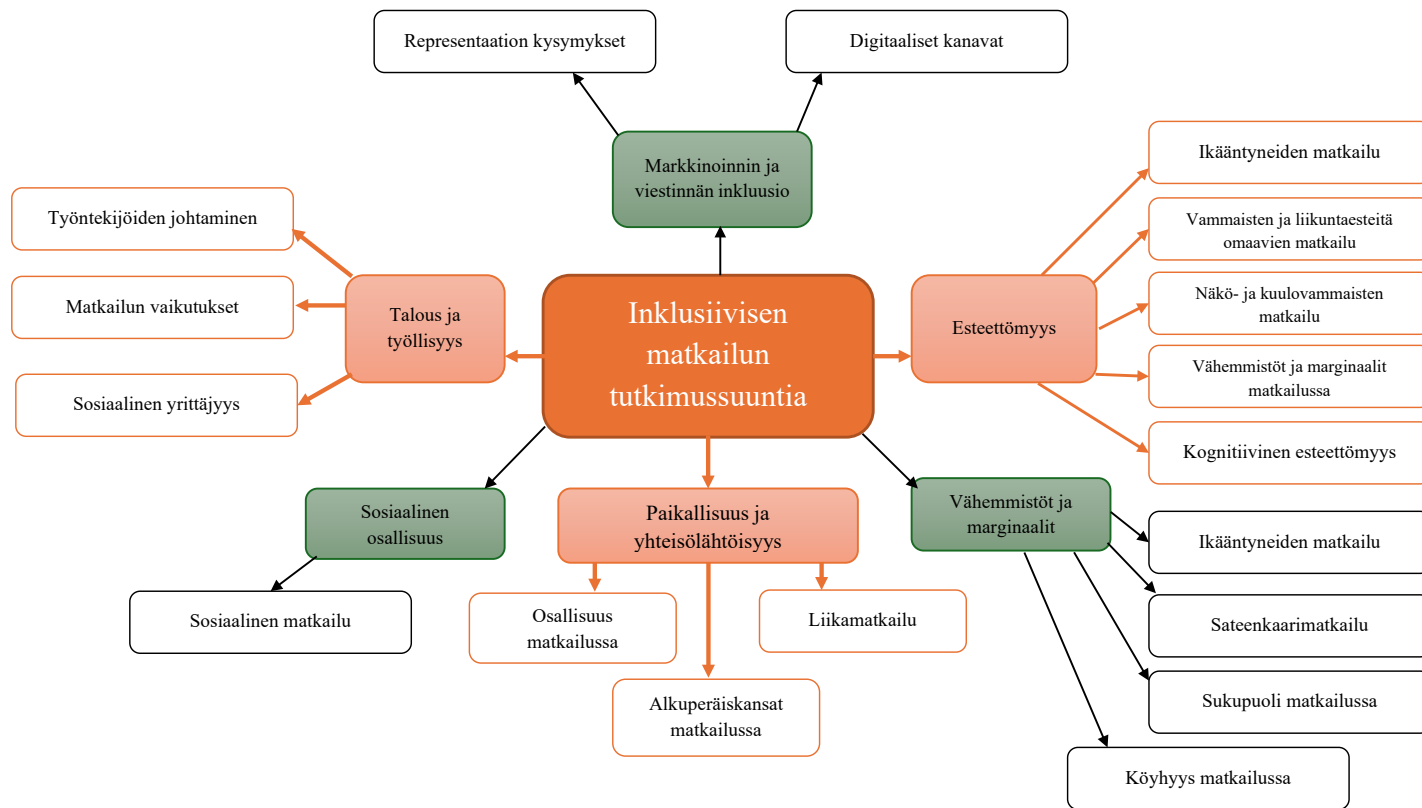
Inklusiivinen matkailu on tullut osaksi matkailututkimusta osana sosiaalisen vastuullisuuden keskusteluja, kun ympäristövastuun lisäksi on lähdetty tutkimaan myös sosiaalisesti vastuullisen matkailun eri näkökulmia (esim. Darcy ym., 2010). Inklusiivisuus ei ole uusi käsite matkailututkimuksessa, mutta sen monien ulottuvuuksien vuoksi siihen on liitetty erilaisia lähestymistapoja sekä kohde- tai ryhmäkohtaisia tarkasteluja. Tämän seurauksena tutkimuksia, jotka ovat pyrkineet inklusiivisen matkailun kokonaisvaltaiseen ymmärtämiseen on vain vähän. Inklusiivinen matkailu on tullut yhtäältä tarkoittamaan yläkäsitettä, jonka alle voidaan lukea monenlaisia näkökulmia ja alakäsitteitä. Toisaalta sitä on käytetty myös rinnakkaisena käsitteenä muille samankaltaisia ilmiöitä kuvaaville käsitteille.

Tutkimuksen edetessä olen seurannut inklusiiviseen matkailuun liittyvää tutkimusta ja tehnyt katsauksia tutkimuskirjallisuuteen. Huomioidakseni inklusiiviseen matkailuun liittyvän tuoreimman tutkimuksen uusin tätä johdantoa varten katsauksen aiempaan tutkimukseen matkailututkimuksen tietokannoista: EBSCO Tourism and Hospitality Complete, CABI ja Taylor and Francis Online. Hakusanoina käytin *inclusion AND tourism* sekä *"inclusive tourism"* rajaten haun juuri inklusiivisen matkailun tutkimukseen. EBSCO tuotti yhteensä yli 700 hakutulosta, joista valikoin mukaan tarkempaan tarkasteluun 128 artikkelia. CABI-tietokannasta haku tuotti 119 tulosta, joista otin otsikon perusteella mukaan tarkasteluun 40 artikkelia. Taylor & Francis tuotti haulla 334 artikkelia, joista poimin mukaan 87 artikkelia. Jätin edelleen ulos tarkemmassa tarkastelussa ne, jotka totesin tutkimuksen kannalta epärelevantteiksi, sillä ne eivät käsitelleet matkailun inklusiivisuutta huolimatta siitä, että ne nousivat esille haussa. Rajasin tarkastelun ulkopuolelle myös ne, jotka olivat muulla kielellä kuin suomeksi tai englanniksi tai joissa ei ollut mahdollisuutta tarkastella alkuperäistä lähdettä tai koko tekstiä. Kokosin ja ryhmittelin temaattisesti artikkelitietueita Mendeley-ohjelman avulla. Otin tässä luvussa olevaan katsaukseen mukaan myös sellaisia olennaisia tutkimuksia, jotka eivät tulleet esille näissä tietokantahauissa, mutta jotka olivat aiempien hakujen

tulosta, ja jotka olin tunnistanut tutkimukseni kannalta olennaisiksi. Luetavuuden vuoksi olen karsinut tekstissä olevia lähteitä ja koonnut tuloksia erilliseen taulukkoon (liite 1).

Inklusiivisen matkailun tutkimus on moniulotteista, mutta siinä on tunnistettavissa vahvat temaattiset ja kontekstuaaliset tutkimussuunnat. Tutkimusta, jotka näyttävät sisältävän inklusiivisen matkailun näkökulmia on siis runsaasti ja näkökulmien kirjo on laajentunut viimeisen vuosikymmenen aikana. Katsauksessa olen analysoinut aiempaa inklusiivisen matkailun tutkimusta teeman tai kontekstin näkökulmasta, sekä maantieteellistä sijaintia että menetelmällisiä ja teoreettisia valintoja tarkastellen. Katsauksen edetessä olen huomannut, että tutkimukseen ja sen ”trendeihin” ovat vaikuttaneet osaltaan yleisemminkin yhteiskunnassa vallalla olleet arvot ja asenteet. Samoin uusia käsitteitä on tullut tutkimukseen heijastellen yhteiskunnallista keskustelua. Viimeisten vuosien aikana esimerkiksi DEI-lyhenne (diversity/ monimuotoisuus, equity/yhdenvertaisuus ja inclusion/ osallisuus/inklusiivisuus) on tullut osaksi tutkimuksia.

Aiempi tutkimus osoittaa, että inklusiivisen matkailun käsitteen alle lukeutuu lukuisia näkökulmia (ks. Kuvio 1) ja lisäksi maantieteelliset kontekstit lisäävät kerroksia keskusteluun. Tunnistamani näkökulmia matkailun inklusiokeskustelussa ovat esteettömyys matkailussa tai esteetön matkailu, vähemmistöt ja marginaalissa oleviksi määritellyt matkailussa, paikallisuus ja yhteisölähtöisyys, sosiaalinen osallisuus, talouden ja työllisyyden sekä markkinoinnin ja viestinnän näkökulmat. Matkailun inklusion tutkimus keskittyy pitkälti siihen, kenellä on mahdollisuus hyötyä matkailusta joko tuottajan tai työntekijän näkökulmasta (esim. Cañada, 2018) tai asiakkaana (esim. Gillović & McIntosh, 2020; Machado, 2020; Nyanjom ym., 2018; Pasca ym., 2022; Sica ym., 2021). Seuraavissa alaluvuissa avaan inklusiivisen matkailun tutkimussuuntauksia edellä mainituista näkökulmista.



Kuvio 1. Inklusiivisen matkailun tutkimussuuntia

1.1.1 Esteettömyys

Käsitettä *esteetön matkailu* käytetään yleisesti arkikielessä kuvaamaan matkailuun liittyvää fyysistä esteettömyyttä ja erityisesti fyysisiä rajoitteita omaavien ihmisten oikeutta matkailuun, mutta kuten inklusiivinen matkailu, myös esteetön matkailu on ymmärretty monin tavoin kontekstin mukaan. Se on kuitenkin yleisin inklusioon liitettävä käsite matkailussa. Suomeksi *accessible tourism* kääntyy suoraan muotoon ”saavutettava matkailu”, mutta suomen kielessä saavutettavuus matkailun keskusteluissa liitetään yleisesti myös matkaketjuihin ja lentoyhteyksiin. Käsitteellisesti *accessible tourism* tarkoittaa kuitenkin suomeksi esteetöntä matkailua. Darcy ja Buhalis (2011, s. 1–2) määrittelevät esteettömyyden sosiaalisena konstruktiona tarkoittaen, että rajoituksia ei nähdä henkilön ominaisuuksina vaan sosiaalisesti rakentuneina esteinä, jotka tekevät ympäristöstä rajoitteisen, ei henkilöstä. Tämä on heidän mukaansa tärkeä käänne esteettömän matkailun saralla, sillä se ei näe erilaisia tai vammaisia kehoja ”normalisoitavina” asioina. (Darcy & Buhalis, 2011, s. 1–2.)

Darcyn ja Buhalisin (2011, s. 5) mukaan dominoivat maailmankatso-mukset ovat vaikuttaneet siihen, kuinka vammaisuus tai rajoitteet ovat medikalisoituneita länsimaalaisessa ajattelussa, mikä on ongelmallista usealla tavalla. Tämä lähestymistapa perustuu normatiiviseen olettamukseen siitä, että vammaisuus tai rajoittuneisuus ovat henkilökohtaisia puutteita, jotka estävät ottamasta osaa päivittäisiin aktiviteetteihin, joita pidetään ”normaaleina”. Seurauksena tästä syntyy normaalin ja epänormaalin vastakkainasettelu, joka toiseuttaa vammaiset tai rajoitteita omaavat suhteessa ”normaaleihin”. (Darcy & Buhalis 2011, s. 21–24.) Darcy ja Buhalis (2011, s. 27) muistuttavat, että suurin osa ihmisistä kokee jonkinasteista rajoittuneisuutta elämänsä aikana. Sosiaalisessa mallissa vammaisuus tai rajoitteisuus nähdään osana ihmisten moninaisuutta, ei poikkeamana normaalista. (Darcy & Buhalis, 2011, s. 27). Yhdistyneiden kansakuntien, YK:n, vammaissopimuksen mukaan vammaisuus määritellään seuraavasti: ”Vammaisiin henkilöihin kuuluvat ne, joilla on sellainen pitkäaikainen ruumiillinen, henkinen, älyllinen tai aisteihin liittyvä vamma, joka vuorovaikutuksessa

erilaisten esteiden kanssa voi estää heidän täysimääräisen ja tehokkaan osallistumisensa yhteiskuntaan yhdenvertaisesti muiden kanssa” (THL, 2023).

Esteetön matkailu (*accessible tourism*) ja *tourism for all* ovat käsitteitä, joita yleisesti käytetään synonyymeinä, ja jotka yhdistyvät ajatuksessa, että matkailun tulisi olla esteetöntä kaikille. Kuitenkin *tourism for all* kytkeytyy muotoiluun ja universaalin muotoilun käsitteeseen (Adam, 2019; Irish, 2020). Centre for Excellence in Universal Designin (2020) mukaan universaalin muotoilun periaatteet on kehitetty vuonna 1997. Ajatuksena oli ohjata ympäristöjen, tuotteiden ja viestinnän suunnittelua. Käsitteenä *Tourism for all* on otettu käyttöön esimerkiksi UN Tourism:n toimesta. UN Tourism:n maailman matkailupäivää on myös juhlistettu teemalla “*Tourism for All - promoting universal accessibility*”. Kaikille mahdollisen matkailun edistämisen näkökulma kietoutuu usein taloudellisiin ja sosiaalisiin hyötyihin. Talouden näkökulma kytkee *tourism for all* -keskustelun osaksi matkailun vaikutuksia koskevaa talouskeskustelua.

Barrier-free tourism käsitteenä on synonyymi esteettömälle matkailulle. *Barrier* kääntyy suomen kielelle sanaksi este, joten se on suurempi käänнос esteettömälle matkailulle kuin *accessible tourism*. Käsite muodostaa kehyksen niille lukuisille esteille, joita ihmiset kohtaavat matkailussa. Eichhorn and Buhalis (2011, s. 50) ovat tunnistaneet kolme kategoriaa esteille, jotka liittyvät matkailutoimialaan: esteelliset fyysiset toimintaympäristöt, asenteelliset esteet ja informaation puute. Esteet voivat olla myös piilossa, kuten Gillovic ym. (2018) ovat tuoneet esille. He nostavat esille tarpeen matkailijoiden kokemusten kriittiselle tarkastelulle ja metodologiselle kehittämiselle.

Esteettömät palvelut ja erityisesti vammaisille (*PwD, people with disabilities*) tai liikkumisesteisille tarjottavat palvelut ja esteetön matkailu yleisellä tasolla ovat tutkituimpia teemoja inklusiivisen matkailun tutkimuksessa (esim. Adam ym., 2017; Devile & Kastenholz, 2018; Gonda, 2021; Griffin & Stacey, 2011). Fyysiseen esteettömyyteen ja vammaisten matkailuun liittyvät tutkimukset koskevat esimerkiksi luonto- ja kulttuurimatkailukohdeiden esteettömyyttä (esim. Darcy & Buhalis, 2011; Eichhorn & Buhalis, 2011), rakennettua ympäristöä (esim. Rosa ym., 2025) tai esteettömän

matkailun vaikutuksia hyvinvointiin (esim. Kim & Adu-Ampong, 2024; Moura ym., 2017).

Myöhemmin mukaan ovat tulleet myös näkö- ja kuulovammaisten osallistumiseen matkailuun tai vapaa-ajan aktiviteetteihin (esim. Asan & Aksoz, 2022; Chan ym., 2025; Gomes & Eusébio, 2023; Mesquita ym., 2022) sekä kognitiiviseen esteettömyyteen, neurodiversiteettiin ja mielenterveyteen liittyviä tutkimuksia (esim. Conde ym., 2023; Edwards ym., 2024; Hu ym., 2023; Hu ym., 2024). Kognitiivisen esteettömyyden tutkimusten lisääntyminen matkailussa näyttää seuraavan laajempaa kehityskulkua, jossa ymmärrys kognitiivista haasteista lisääntyy ja vaatii huomioimaan erilaisuutta yhteiskunnan eri osa -alueilla ja ihmiselämän eri vaiheissa.

Matkailijoiden ikään tai elinkaareen liittyvät palvelut näyttäytyvät erityisesti seniorimatkailijoiden (esim. Akdemir ym., 2024; Fan ym., 2023) tai vanhempien palveluntuottajien (Abdul Rahman ym., 2025) sekä lasten (esim. Friel ym., 2023; Kyyrä ym., 2017; Malerba ym., 2023; Shiraani & Carr, 2022) osallisuutena matkailupalveluissa. Demografiset muutokset ovat usein ikääntyvien tai seniorimatkailijoiden tarpeisiin, kohtaamiseen ja palveluihin kohdentuvien tutkimusten taustalla. Tutkimusten perusteella ikä on yksi merkittävä tekijä inklusion kokemukseen, ja useinkaan matkailupalveluiden kehittämisessä ikääntyvien tai nuorten ääni ei kuulu riittävän hyvin. Nuorten äänen kuuluminen matkailun kehittämisessä on myös ollut yksittäisten tutkimusten tarkastelun kohteena (esim. Partanen ym., 2023). Vammaisten lisäksi myös muita vähemmistöjä ja marginalisoituja ryhmiä on soviteltu inklusiivisen matkailun piiriin esimerkiksi sateenkaarimatkailun puitteissa tai eri sosiaalisiiin positiioihin liittyvässä tutkimuksessa. Seuraavassa alaluvussa avaan näitä näkökulmia tarkemmin.

1.1.2 Vähemmistöt

Inklusiiviseen matkailuun kuuluu sisäänkirjoitettu ajatus siitä, että on olemassa normi, johon kuulumattomat ovat vähemmistöä tai marginaalisia. Vähemmistöihin liittyvä keskustelu kytkeytyy identiteettiin, ja siihen, kuinka vähemmistöjä määritellään tai luokitellaan erilaisissa konteksteissa.

Esimerkiksi Harjula ym. (2021, s. 319) toteavat suomalaisen vähemmistökeskustelun näkökulmasta, että historiallisesti etnisten ja sosiaalisten vähemmistöjen tarkastelu on kiinnittynyt määritelmään kansalaisuudesta, kansakunnasta ja valtiosta, sekä kuulumisesta näihin. Samalla keskustelu on pitänyt yllä erontekoa meihin ja muihin. Heidän mukaansa Suomessa vähemmistöjä on peilattu käsitykseen ”kunnon kansalaisuudesta” ja tämä on tehnyt näkyväksi myös niitä arvostuksia ja ajattelumalleja, jotka ohjaavat koko yhteiskuntaa. (Harjula ym., 2021, s. 319). Vähemmistöihin liittyvä tutkimus ja keskustelu pitävät sisällään laajempia yhteiskunnallisia kysymyksiä ja ovat myös vahvasti sidoksissa paikkaan ja aikaan.

Siinä missä historiassa vähemmistöihin on kohdistunut ”kunnon kansalaisuuteen” perustuvaa syrjintää, on nyky-yhteiskunnassa kiinnitetty huomiota siihen, kuinka vähemmistöjen osallisuutta voitaisiin lisätä. Matkailuun liittyvässä keskustelussa on pyritty tunnistamaan yhteiskunnallisessa keskustelussa vähemmistöiksi määritellyt ja heidän osallisuutensa matkailussa.

Inklusiivisen matkailun tutkimus on kuluttajia ja kuluttamista käsittelevässä näkökulmissaan huomionoinut vähemmistöjen tai marginalisoitujen asemaa matkailussa. Vähemmistöihin liittyvää tutkimusta on kohdennettu muun muassa sateenkaarimatkailuun, jonka kohderyhmänä ovat LGBTIQ+ -identiteetin omaavat matkailijat /yhteisöt, seksuaali- ja sukupuoli-vähemmistöt (esim. Algueró-Boronat ym., 2024). Sateenkaariväestön osallisuus, moninaisuus ja vapaudet ovat saaneet huomiota ympäri maailman viimeisten vuosikymmenten aikana erityisesti globaalissa pohjoisessa, mutta sateenkaariyhteisöjen tasa-arvoa ei olla vielä saavutettu. Myös matkailussa tarkastelu on pitkään ollut heteronormatiivinen. (Ong ym., 2022, s. 1477.) Sateenkaarimatkailuun liittyvä tutkimus keskittyy pitkälti kuluttajuuteen tai segmentointiin, mutta Ong ym. (2020, s.1494) peräänkuuluttavat moninaisempaa tutkimusta LGBTIQ-identiteettiin ja matkailuun liittyen. Yleisemmin sukupuolinäkökulmia edustaa naisten osallisuutta matkailuun tutkiva suuntaus (esim. Sujood ym., 2023; Quang ym., 2023).

Inklusiivisen matkailun tutkimus pyrkii siis saamaan marginaalissa olevien äänen kuuluviin. Teemaan liittyy myös köyhyystutkimus, joka matkailussa näyttäytyy muun muassa *pro-poor-matkailuna* (esim. Burgold, 2025; Medina-Muñoz ym., 2015; Meyer, 2007). Köyhyyden ja matkailun väliseen suhteeseen on kiinnitetty huomiota, sillä lähtöajatuksena matkailun edistämässä on se, että matkailun avulla voidaan vähentää köyhyyttä ja tuottaa osallisuutta erityisesti kehittyvissä maissa tai sellaisilla alueilla, joilla työllistymisen ja toimeentulon mahdollisuudet eivät ole hyvät (esim. Arellano, 2011; Oviedo-García ym., 2018). Matkailu on paikkasidonnainen ilmiö, ja siten alueiden näkökulmat ovat olennaisia inklusiivisen matkailun kehittämässä. Matkailun paikat ja alueet ovat usein myös joidenkin kotiseutuja, -kaupunkeja ja paikkoja. Siten paikallisten näkökulmien huomioiminen on mukana inklusiivisen matkailun tutkimuksen kentässä. Paikallisten osallisuuden liittyvää tutkimusta tarkastelen seuraavassa alaluvussa.

1.1.3 Paikallisuus ja yhteisölähtöisyys

Paikallisten osallisuus matkailussa on esteettömän matkailun ja vähemmistöihin näkökulmien lisäksi inklusiivisen matkailun tutkimuksessa laajasti näkyvä teema. *Community based tourism* ja *participatory tourism* tarkoittavat suomeksi vapaasti käännettynä yhteisö-/paikallislähtöistä matkailua ja osallistavaa matkailua. Paikallisten osallisuutta tutkivat keskittyvät usein sosiaaliseen vastuullisuuteen. Tutkimusteemoja ovat esimerkiksi, kuinka paikalliset on huomioitu matkailun kehittämisessä ja millaisia esteitä ja mahdollisuuksia paikallisten osallisuudessa on ja kuinka sitä voidaan lisätä eri menetelmin (esim. Bellato & Cheer, 2021; Höckert, 2015; Hakkarainen, 2017; Peterson, 2020; Ruchi, 2024; Shereni & Saarinen, 2020), kuten tarinankerronnan kautta (McClinchey, 2024), pelillisyyden ja muotoilun avulla (Koens ym., 2020), etnografista toimintatutkimusta hyödyntäen (García-Rosell & Hakkarainen, 2019) tai konseptuomalla paikallislähtöistä matkailua uudella tavalla (Giampiccoli, 2020). Hytönen ja Kulusjärvi (2023) ovat tarkastelleet matkailukohteiden maankäyttöä ja siihen liittyvää vuo-

rovaikutusta korostaen sen vastuullisuutta, jolla on vaikutusta paikallisten hyvinvointiin.

Paikallisten osallisuutta on tutkittu myös valikoimalla tutkimuksen kohteeksi erilaisia paikallislähtöisiä matkailuprojekteja ja -aloitteita (esim. Gohori & van der Merwe, 2024; Kunjuraman, 2023) tai paikallisten osallisuutta lisääviä tapahtumia (esim. Mair & Duffy, 2018; Mohanty & Dash, 2023). Liikamatkailun haasteet ovat saaneet tutkijat tarkastelemaan matkailun kehittämistä paikalliset huomioiden matkailun kasvaessa hallitsemattomasti niin, että paikallisten hyvinvointi ja kestävyys vaarantuvat (esim. Milano ym., 2019; Yrigoy, 2023). Paikallisuudessa näkyy myös alkuperäiskansojen kulttuuriin ja osallisuuteen liittyvä tutkimus (Akbar & Sharp, 2023; Croes ym., 2024; Dickson ym., 2022; García-Rosell, 2016; Hutchison ym., 2021; Lüthje ym., 2025), joka osaltaan liittyy myös vähemmistöjä tarkastelemaan tutkimukseen.

Suurin osa paikallislähtöisyyden tutkimuksesta matkailussa liittyvät globaaliin etelään. Katsauksessa tulivat esille erityisesti Afrikan maat (esim. Butler & Rogerson, 2016; Giampiccoli & Saayman, 2018; Gebreyesus ym., 2022; van der Duim ym., 2005) ja Etelä-Amerikka (esim. Arellano, 2011; Höckert, 2015; McClinchey, 2024; Oviedo-García ym., 2019; Patel, 2024). Karkeaa maantieteellistä tai maanosakohtaista jakaantumista tarkastellen, inklusiivisen matkailun tutkimus keskittyy myös Aasian maihin (esim. Guo & Jordan, 2022). Huomattavasti vähäisemmin tutkimuksia on tehty Euroopassa (esim. Yrigoy ym., 2023; Koens, 2020) ja pohjoismaiset tutkimukset tässä suhteessa ovat marginaalissa joitakin poikkeuksia lukuun ottamatta (esim. Hakkarainen, 2017; Kraff ym., 2025; Partanen ym., 2023).

1.1.4 Talouden ja työllisyyden näkökulmat

Matkailuliiketoiminnan ja matkailuun liittyvät talouden tutkimukset kytkeytyvät inklusiivisen matkailun kehittämiseen erityisesti työn ja toimeentulon kautta, mutta myös matkailun taloudellisia vaikutuksia tarkastelemaan tutkimukseen.

Paikallisuus ja esteettömyys yhdistyvät teemoina inklusiivisen matkailun tutkimuksessa keskusteluissa, jotka liittyvät työntekijöiden inklusioon. Tutkimuksen kohteena ovat olleet esimerkiksi vammaisten osallisuus matkailutyössä (Bellucci ym., 2023; Lu ym. 2025), esteettömiin työmatkoihin (Karl ym., 2022) tai yleisemmin marginaalissa olevien inklusio ja moninaisuuden johtaminen matkailualan organisaatioissa (Hon & Gamor, 2022; Madera ym., 2023). Työntekijöiden ja johtamisen näkökulmat ovat viime vuosien aikana kytkeytyneet DEI-keskusteluun (diversity/ monimuotoisuus, equity/yhdenvertaisuus ja inclusion/osallisuus/inklusiivisuus) (esim. Lefrid & Tuma, 2024; Koç ym., 2025), jossa esimerkiksi monikulttuurisuuden ja ulkomaalaistaustaisten työntekijöiden sekä syrjinnän näkökulmat on tunnistettu olennaisiksi (Gursoy ym., 2023). Matkailualoilla myös yrittäjät ovat usein maahanmuuttajataustaisia (esim. Liang ym., 2023).

Talouden ja inklusion kytkös on matkailututkimuksessa monitahoinen. Talouden näkökulmasta sisältävät myös esimerkiksi *sosiaalisen ja yhteiskunnallisen yrittäjyyden* sekä *jakamistalouden* tutkimusteemoja (esim. Kadi ym., 2022; Biddulph, 2018; Nisula ym., 2021; Trdina ym., 2021; Vinodan & Meera 2021). Matkailuala nähdään elinkeinona, joka toimii yhtäältä osana yhteiskuntaa ja muita elinkeinoja, toisaalta yhteiskunnallisena ilmiönä, jonka vaikutukset jakaantuvat epätasaisesti (Chaitanya & Swain, 2023; Trupp ym., 2023). Taloutta on tutkittu mikro- ja makronäkökulmista sekä yksilön näkökulmasta (Baum, 2006). Matkailun taloudellisia vaikutuksia paikallisiin talouksiin on tarkasteltu ja matkailun kasvun, talouden ja yhteiskunnallisten vaikutusten välistä yhteyttä on sovitettu yhteen *inklusiivisen kasvun* (Bakker ym., 2020) ja *taloudellisen inklusion* (Gopalan & Khalid, 2022) käsitteiden avulla.

Sosiaalinen yrittäjyys ja *innovaatiot* nähdään mekanismeina, joiden avulla sosiaalista osallisuutta voidaan talouden keinoin lisätä myös matkailualalla. Sosiaalinen yrittäjyys on käsitteenä moniulotteinen tuottaen sosiaaliseen matkailuun myös taloudellisen tai liiketoiminnallisen näkökulman. Käsitteen sisällöstä vaihtelee eri aloilla ja maantieteellisesti. Esimerkiksi Pohjoismaissa sosiaalisen yrittäjyyden rooli on eri kuin monissa muissa maissa, sillä hyvinvointivaltiomalli tuottaa erilaisen kontekstin sosiaaliselle

yrittäjyydelle. Myös kielen ja käännöksen näkökulmasta sosiaalinen yrittäjyys on haasteellista määritellä suomen kielellä vastaamaan englanninkielistä vastinpariaan, sillä sosiaalisen yrittäjyyden lisäksi suomen kielessä tunnetaan *yhteiskunnallinen yrittäjyys*, jolla on hivenen erilainen merkitys. (ks. esim. Nisula ym., 2021, s. 127.)

Sosiaalisten yritysten katsotaan tarjoavan muun muassa työllistymismahdollisuuksia (esim. Ferrara ym., 2023) ja positiivisia vaikutuksia paikallisyhteisöihin (esim. Aquino ym., 2021) kun taas sosiaalisten innovaatioiden on katsottu sisältävän mahdollisuuksia matkailun kestävyyslisäämiseen ja valtasuhteiden tarkasteluun (Partanen & Sarkki, 2021). Julkisen tuen rooli sosiaalisen yrittäjyyden edistäjänä Euroopan Unionissa on myös ollut tutkimuksen kohteena tuottaen tietoa eurooppalaisen työtä ja toimeentuloa edistävän koheesiopolitiikan tuen vaikutuksesta sosiaalisen yrittäjyyden edistämiseen (esim. Wevers ym., 2024). Sosiaalinen osallisuus on yksi sosiaalisten ja yhteiskunnallisten yritysten ydinajatuksista ja siten on tärkeää huomioida se osana tämän tutkimuksen käsitteistöä. Avaan sosiaalisen osallisuuden näkökulmaa matkailussa enemmän seuraavassa alaluvussa.

1.1.5 Sosiaalinen matkailu

Sosiaalisen osallisuuden edistäminen matkailututkimuksessa liittyy paitsi paikallisten osallisuuteen, myös matkailijoiden osallisuuden lisäämiseen. Tästä matkailun muodosta käytetään yleisesti käsitettä *sosiaalinen matkailu*. Minnaert ym. (2011, s. 404–405) kuvailevat sosiaalista matkailua monitahoiseksi ja monimutkaiseksi. He nostavat neljä näkökulmaa liittyen sosiaaliseen matkailuun: osallistumisen malli, inkluusiomalli ja mukauttamisen malli sekä stimulaatiomalli. Nämä eri mallit eroavat mm. siinä, keitä sosiaalinen matkailu koskee. *Osallistumisen malli* kannustaa ihmisiä, jotka ovat taloudellisesti tai muutoin heikommassa asemassa, eivätkä siten voi ottaa osaa matkailuun. *Inkluusiomalli* kannustaa osallistumista kaikille, mukaan lukien heikommassa asemassa olevat. *Mukauttamisen malli* viittaa matkailuun, jonka toiminta on suunniteltu erityisesti niille, jotka ovat ta-

loudellisesti tai muutoin heikommassa asemassa. Neljäntenä he nimeävät *stimulaatiomalliksi* sosiaalisen matkailun muodon, joka tarjoaa taloudellisia mahdollisuuksia niille, jotka ovat heikommassa asemassa kohdentaen näkökulman myös paikallisiin yhteisöihin (Minnaert ym., 2011, s. 404–405.) Kuten voidaan nähdä, sosiaalisella matkailulla on runsaasti rajapintaa es-teettömään matkailuun. Haasteelliseksi käsite muodostuu, kun pohditaan sitä keitä “muutoin heikommassa asemassa olevat” itse asiassa ovat. So-siaalista matkailua määritellään myös tämän väitöskirjan III artikkelissa (Haanpää, Hakkarainen & Harju-Myllyaho 2018).

Sosiaalisen matkailun voidaan käsitteenä nähdä sisältävän monia eri aloitteita sisältäen julkisen, yksityisen sekä kolmannen sektorin sidos-ryhmiä (Thomas, 2018, s. 88). Matkailun alkujuurilla kohteena olivat kuitenkin pääasiassa matkailijat, ja näin ollen vaikutukset yhteisöihin ei-vät olleet useinkaan mukana keskustelussa. Käsitteen merkitys vaihte-lee myös maatiieteellisesti, sillä käsite nähdään eri tavalla Euroopassa ja kehittyvissä maissa. Euroopassa konsepti on nähty enemmän matkailun tarjonnan suuntaamisesta heikommassa asemassa oleville, kun taas ke-hittyvissä maissa käsite suuntaa enemmän kohti paikallisia yhteisöjä. (Thomas, 2018, s. 88–89.) Sosiaalinen matkailu liitetään siis useisiin ryh-miin, kuten ikääntyviin (esim., Carneiro ym., 2013; Ferreri ym., 2016; Morgan ym., 2015) ja perheisiin (esim., Bos ym., 2015; Pyke ym., 2019). Sosiaalista matkailua on tutkittu myös erilaisilla alueilla ja eri maissa, ja olisi hyvä huomioida, että lokaatiolla on vaikutusta siihen, mitä sosiaalinen matkailu on ja kuinka se nähdään suhteessa valtavirtamatkailuun.

Inklusiivisen matkailun tutkijat Minnaert ym. (2011, s. 414) ehdottavat seuraavaa määritelmää sosiaaliselle matkailulle: “[...] *tourism with an ad-ded moral value, of which the primary aim is to benefit either the host or the visitor in the tourism exchange*” (Minnaert at al., 2011, s. 414.). Siinä missä määritelmä on varmasti pätevä, saa se pohtimaan moraalia, eli käsitystä oikeasta ja väärästä ja sitä millaista moraalista kompassia sosiaalinen mat-kailu käyttää. Tutkimuksessani en tarkastele sosiaalista matkailua omana käsitteenään, mutta koska käsite tulee lähelle inklusiivisen matkailun kä-sitettä, voidaan johtaa samankaltaisia näkökulmia ja kysymyksiä molem-

piin käsitteisiin liittyen. Esimerkiksi juuri yhteiskunnan rakenteisiin liittyvät seikat sekä länsimaalainen tai Pohjoismaihin liittyvä näkökulma jää usein huomiotta. Erona inklusiivisen matkailun ja sosiaalisen matkailun välillä voidaan kuitenkin nähdä, että inklusiivinen matkailu tarkastelee matkailua yhteiskuntaa läpileikkaavana ilmiönä, siinä missä sosiaalinen matkailu käsittelee toimialan sisäisiä toimintamalleja ja sopeutuu toimialan yleisiin ehtoihin ja rajoitteisiin, tai korkeintaan venyttää niitä hieman. Myös markkinointi ja viestintä liittyvät kiinteästi matkailuliiketoiminnan toimintamalleihin ja sillä on tutkimuksissa todettu olevan merkittävä vaikutus esimerkiksi matkailun esteettömyyteen. Viestinnän ja markkinoinnin tutkimusta inklusiivisen matkailun kontekstissa avaan seuraavassa alaluvussa.

1.1.6 Markkinointi ja viestinnän saavutettavuus

Talouden ja työllisyyden näkökulmien ohella viestintä ja brändäys näkyvät inklusiivisen matkailun saralla esimerkiksi tutkimuksina, jotka kartoittavat tiedon esteettömyyttä tai välineitä saavutettavuuden parantamiseksi myös liikuntarajoitteisille ja muille esteettömiä palveluja tarvitseville (esim. Benjamin ym., 2021; Buhalis & Michopoulou, 2011). Viestintä onkin nostettu useissa artikkeleissa tärkeäksi osaksi inklusiivista matkailua erityisesti silloin, kun puhutaan esteettömistä matkailupalveluista. Paitsi informaation näkökulmia, tutkimukset nostavat esille myös representaation tärkeyden esimerkiksi vammaisten osalta (Benjamin ym., 2021).

Viestintään liittyvät kiinteästi myös digitaaliset kanavat ja palvelut. Digitalisaatio ja teknologian hyödyntäminen liittyvät kiinteästi matkailun tutkimusteemoihin, ja näin on myös esteettömän ja inklusiivisen matkailun tutkimuksessa (esim. Ali ym., 2022; Boxall ym., 2018; Lin ym., 2022; Marasco & Balbi, 2019; Mandal ym., 2025), joissa korostuvat teknologia-avusteisuus tai teknologisten innovaatioiden, kuten virtuaalitodellisuuden tai tekoälyn hyödyntäminen. Teknologian tutkimuksille matkailussa näyttää olevan on tyypillistä se, että erilaisia teknologiatrendejä sovelletaan matkailuun ja tämä näkyy myös inklusiivisen matkailun tutkimusvirtauksissa.

Representaatio, eli se ketkä matkailussa näkyvät ja kuuluvat – ja miten – ovat inklusiiviseen matkailuun liittyviä peruskysymyksiä, joihin on pyritty vastaamaan eri ryhmien näkökulmasta. Tutkimukset käsittelevät esimerkiksi sitä, kuinka vammaisten representaatiot näkyvät markkinoinnissa (Benjamin ym., 2021; Pitkänen, 2008) ja päätöksenteossa (Gillovic & McIntosh, 2020) tai millaisia ovat alkuperäiskansojen tai muiden paikallisten representaatiot (Arellano, 2011; Seiver & Matthews, 2015; Zhou & Edelheim, 2024). Representaation kysymykset liittyvät myös siihen, ketkä ovat matkailijan katseen kohteena ja millaista mielikuvaa syntyy tämän seurauksena (Stone & Nyaupane, 2020). Käsitteellisten ja temaattisten lähestymistapojen lisäksi inklusiiviseen matkailuun liittyvässä keskustelussa on tunnistettavissa erilaisia teoreettisia ja metodologisia lähestymistapoja, jotka esittelen seuraavassa alaluvussa.

1.1.7 Inklusiivisen matkailun teoreettiset ja metodologiset lähestymistavat

Matkailu monitahoisuudessaan haastaa kokonaisvaltaisen, yhdistävän teorian kehittämistä, ja voisikin olla mielekkäämpää puhua matkailujen teorioista (McCabe 2024, s.2). Tekemässäni katsauksessa nousi esille seikka, jota McCabe (2024) pyrkii selventämään artikkelissaan *Theory in Tourism*: matkailussa teoria ja käsite usein sekoittuvat, mikä voi johtua matkailun monitahoisesta luonteesta, joka kutsuu tarkastelemaan sitä eri tieteenalojen näkökulmasta.

Teoreettisia lähtökohtia tutkimuksissa ovat muun muassa *social exchange theory* (SET) (Riyanto ym., 2023), jonka tavoitteena on ymmärtää motivaatioita ihmisten käyttäytymisen takana (McGehee, 2025, s. 46) ja *critical race theory*, joka on syntynyt kriittisen oikeustieteen tavoitteesta ymmärtää identiteettien ja lain yhtymäkohtia (McGehee, 2025, s. 12). Tutkimuksen virrassa näkyvät myös *toiseus* (esim. Dickson ym., 2022; Seiver & Matthews, 2016; Van Der Duim ym., 2005; Wearing & Darcy, 2011) sekä matkailualaan tiiviisti liittyvät *vieraanvaraisuuden teorit* (esim. Burrai ym., 2022; Höckert, 2015; Rao & Lai, 2025). Intersektionaalisuus teoreet-

tisena näkökulmana näyttäytyy muiden tieteenalojen tapaan myös matkailussa. Intersektionaalisuus mahdollistaa erilaisten subjektien positioiden määrittämistä ja ymmärtämistä monipuolisemmin, jolloin esimerkiksi etnisen taustan ja sukupuolen identiteettikategorioiden tarkastelu tuottaa ymmärrystä näiden positioiden yhteisvaikutuksesta yksilön kokemukseen (De Pascale ym., 2022; Monterrubio ym., 2023.) Vain harvat tutkimukset ottavat kantaa matkailun inklusion käsitteellisiin lähtökohtiin, vaikka kriittisetkin tutkimusnäkökulmat ovat inklusiivisen matkailun kannalta olennaisia (esim. Thakur ym., 2023). Inklusion teoreettinen tai käsitteellinen perusta ei matkailututkimuksessa näyttäydy erityisen syvällisenä tai kehittyneenä, vaikka menetelmälliset valinnat ottavat implisiittisesti kantaa myös tietoteoreettiseen maailmankuvaan.

Katsaus aiempaan tutkimukseen osoittaa, että inklusiivisen matkailun tutkimus on vahvasti tapaus- ja kontekstisidonnaista, tapahtuahan matkailu ajassa ja paikassa. Erilaiset projektit liittyvät olennaisesti inklusiivisen matkailun tutkimukseen, jolloin kohteena ovat joko tietyt maantieteelliset alueet, matkakohteet tai ryhmät, joiden osallisuutta pyritään kehittämään erilaisten yhteiskunnallisten projektien avulla. Menetelmällisesti useat tutkimukset perustuvat kyselyihin ja yksilö- ja ryhmähaastatteluihin (esim. Almeida ym., 2025; Malerba ym., 2023; Asan & Aksoz, 2022; Dashper & Finkel, 2020; Campos ym., 2018) ja paikoin erilaisiin osallistaviin menetelmiin, kuten muotoilun menetelmiin. Myös (auto)etnografiselle havainnoinnille on nähty paikkaa inklusion tutkimuksessa (esim. Bellatto & Cheer, 2021; Carr ym., 2025; Doan & Darcy, 2024). Kriittinen diskurssianalyysi (esim. Barry & Teron, 2023) ja muut kriittiset tutkimusmenetelmät (ks. Rantala ym., 2024) ovat osa inklusiivisen matkailun keskusteluja, mutta ovat määrittäen vähäisempiä kuin haastattelut ja kyselyt. Osallistavaa tutkimusta vähintäänkin suositellaan hyödynnettäväksi inklusiivisen matkailun tutkimukseen teeman mukaisesti.

Kirjallisuuskatsauksessa tuli lisäksi esille, että huomiota täytyisi kiinnittää myös tutkimuksen itsensä inklusioon (esim. Munar ym., 2017) ja kriittiseen tarkasteluun (Akbar & Sharp, 2023). Tämä on tarpeellinen näkökulma inklusiivisen matkailun tutkimukseen ja kehittämiseen, sil-

lä samaan tapaan kuin matkailu itsessään, matkailututkimus ei tapahdu tyhjiössä tai erillään yhteiskunnasta. Kuinka suhtaudumme tutkimuksen inklusioon, on merkitystä myös tutkimusaiheiden valintaan ja siihen mitä pidämme tärkeänä tai merkityksellisenä tutkimuksen kohteena. Morganin ym. (2018) mukaan kriittinen matkailututkimus on muutakin kuin tietämisen tapa. Se on olemisen tapa, joka edistää matkailututkimusta perustuen positiivisten sosiaalisten vaikutusten ja tasa-arvon edistämiseen vastustaen syrjintää. Matkailututkimuksessa olisi syytä nostaa esille kriittisiä näkökulmia sukupuoleen, etnisyyteen, vammaisuuteen ja lajien väliin tasa-arvoon sekä siihen mistä matkailussa ylipäättään tulisi olla kyse (Rantala ym., 2024, s. 50).

Tutkimuksissa korostuvat paikkasidonnaisuus, luonnonvarat ja kulttuuriperintö, joka liittyy alueiden menneisyyteen ja historiaan. Vastuullisen ja kestävä matkailun kehittäminen alueellisesti on monen tutkimuksen tausta-ajatuksena. Paikka ja paikallisuus ovat tärkeä osa inklusiivisen matkailun tutkimusta ja keskusteluja, mutta aikaan tai aikakäsitykseen ei useinkaan oteta kantaa, pois lukien yksittäiset poikkeukset (Boxall ym., 2018). Siinä missä inklusiivisen matkailun kehittäminen ja tutkimus tähtäävät kestävämpään ja oikeudenmukaiseen tulevaisuuteen, ja tulevaisuus mainitaan sanana useissa tutkimuksissa, ei vaihtoehtoihin inklusiivisen matkailun tulevaisuuksiin liittyviä tutkimuksia ollut katsauksen perusteella kovin monia. Tulevaisuudentutkimuksen menetelmin on tehty vähäisesti inklusiiviseen matkailuun liittyvää tutkimusta, joskin Delfoi-menetelmää soveltavia tutkimuksia tuli katsauksessa esille yksittäisiä (esim. Darcy ym., 2010; Ponting & Dillette, 2023). Myös tulevaisuudentutkimukselle tyypillisiä skenaariomenetelmiä tai -käsitteitä on hyödynnetty yksittäisissä tutkimuksissa (Boxall ym., 2018; Marasco & Balbi, 2019).

Loppujen lopuksi inklusion voi siis jokseenkin kivuttomasti yhdistää matkailuun - matkailu on kuitenkin rajallinen toimiala, ja asiantuntijoilla on yleisellä tasolla yhteinen näkemys siitä, kuinka matkailu määritellään esimerkiksi toimialaluokkien avulla. Tieteenfilosofiset ja tietoteoreettiset kysymykset jäävät kuitenkin usein taustalle inklusiivisen matkailun tutkimuksessa. Tämä lienee tyypillistä ja johtuu matkailun kaleidoskooppimai-

sesta luonteesta (ks. McCabe, 2024). Kaleidoskooppimaisuuden tulkitseen ilmentävän matkailua ilmiönä, sekä matkailun systeemisyyttä ja dynaamisuutta. Erityisesti näin on, kun siirrytään keskustelemaan inklusiivisen matkailun tulevaisuuksista. Matkailu on kytköksissä muihin toimialoihin, saa jatkuvasti uusia muotoja ja kehittyy ilmiönä. Inklusio toimii verbinä tai kontekstisidonnaisena käsitteenä, mutta tarkempi käsitteellistäminen jää usein lukijan pääteltäväksi tai kokonaan ilmaan. Inklusiolle ei välttämättä pystytä määrittelemään mittareita, jolloin jää kysymykseksi, milloin inklusio on saavutettu. Myöskään tulevaisuutta tai tulevaisuuksia ei tarkastella erityisenä ajallisenä elementtinä.

Käsitteellisestä hajanaisuudestaan huolimatta inklusiivisesta matkailusta on kuitenkin tullut kiinteä osa matkailun kestävyyyteen liittyvää tutkimusta ja matkailutoimialaa yleisesti. On kuitenkin kohtuullisen vähän tutkimusta, jossa nostettaisiin esille näiden erilaisten näkökulmien yhtäläisyydet, ja peilattaisiin näkökulmia yleiseen inklusiokeskusteluun. Yhteistä eri tutkimuksille on, etteivät ne välttämättä kyseenalaista itse inklusiivisen matkailun ehtoja, vaikka tarkastelevat kriittisen matkailututkimuksen näkökulmasta sitä, kuinka matkailu rakentuu valtavirran tai valtaa pitävien ehdoilla. Matkailututkimuksessa inklusiivisen matkailun keskustelut liittyvätkin yleensä tarkentavaan käsitteeseen tai kontekstiin tai maantieteelliseen alueeseen.

Edellä olevilla huomioilla on monenlaisia vaikutuksia: 1) käsitteellistämisen lisäksi myös inklusiivisen matkailun lähtökohdat ja edellytykset jäävät epäselviksi 2) käytetyt menetelmät näiden seurauksena voivat olla epäsopivia tai jopa vahvistaa olemassa olevia valta-asetelmia ja ajattelutapoja 3) inklusiivisen matkailun tulevaisuus jää ilman ääntä. Tulevaisuuden äänellä tarkoitan yleistä keskustelun tulevaisuusorientaatiota ja aikahorisontin laajentamista nykyisyydestä tulevaisuuteen eri aikajänteitä ja polkuja huomioiden.

Kun tarkastellaan matkailua yhteiskuntaa läpileikkaavana ilmiönä, tul- laan seuraaviin pohdintoihin ja lukuisiin kysymyksiin. Kuka on syrjässä matkailusta tai sen ulkopuolella, kuka sisäpuolella? Ja mistä oikeastaan ollaan syrjässä? Kuinka määritellään valtavirtamatkailu? Mitä jää sen ulkopuolelle

tai marginaaliin? Mitä ovat perustavaa laatua olevat taustaolettamukset, joita inklusiivisen matkailun tulevaisuuksiin liittyen voidaan tunnistaa? Ja loppujen lopuksi, mikä on inklusiivista matkailua ja mikä ei ole? Millaisen kontekstin pohjoinen sijainti tarjoaa inklusiivisen matkailun kehittämiseksi ja tutkimukselle? Nämä pohdinnat ovat johtaneet oman tutkimukseni kulkua ja muotoutuneet tutkimuksen ja ymmärryksen edetessä varsinaisiksi tutkimuskysymyksiksi, jotka esittelen seuraavassa alaluvussa.

1.2 Tutkimuskysymykset ja väitöskirjan rakenne

Matkailun inklusion käsitteen eri määritelmien joukko ja kohderyhmien moninaisuus kutsuu ottamaan askeleen taaksepäin, tarkastelemaan inklusiokäsitettä tarkemmin ja avaamaan inklusion taustaa ja olemusta. Samalla se saa kysymään millaiset maailmankuvat inklusiivisen matkailun taustalla ovat, ja miten niitä voisi ajatella uudella tavalla. Nojaan tutkimuksessani post-strukturalistiseen ontologiaan. Tarkastelussani inklusio näyttäytyy monimuotoisena saaden ajasta ja paikasta riippuvaisia merkityksiä mukaillen Galen (2012, s. 39) kuvausta post-strukturalistisen analyysin piirteistä. Hänen mukaansa post-strukturalistinen eroaa strukturalistisesta siinä, että se huomioi sosiaalisten rakenteiden mahdollisesti rajoittavan ihmisten toimintaa myös muuten kuin taloudellisesta näkökulmasta - tarkoittaen kulttuurisia ja poliittisia rakenteita (valtarakenteita). Asiat ovat faktisesti olemassa, mutta niille annetut merkitykset vaihtelevat kontekstin mukaan, voidaan kuitenkin saada merkityksiä, joita pidetään yleisinä totuuksina. Tällöin taustalla voivat vaikuttaa esimerkiksi valtasuhteet. (Gale 2012, s. 39.) Sosiaaliset rakenteet voivat ilmetä vaikkapa sukupuolten välisen tasa-arvon tai sen puutteen mukanaan tuomina rajoitteina. Sukupuoli sinänsä ei rajoita yksilöä, mutta siihen liitettävät merkitykset yhteiskunnassa saattavat näin tehdä.

Jos tavoitteena on kehittää inklusiivisempia matkailun tulevaisuuksia, on tarkasteltava myös sitä, keiden tulevaisuuksia kehitetään ja kenellä on valta muovata niitä. Samalla voimme kysyä, miksi ajattelemme inklusiosta kuten ajattelemme. Tässä post-strukturalistinen ajattelu kytkeytyy

konstruktionistiseen maailmankatsomukseen, jossa todellisuus ja merkitykset syntyvät vuorovaikutuksessa ja ilmenevät kielen, diskurssien ja diskursiivisten käytäntöjen kautta, jotka eivät välttämättä pysty läpinäkyvästi kuvaamaan sosiaalisia ilmiöitä (ks. Minkkinen, 2020). Sosiaalisen konstruktionismin kautta tutkijat voivat esittää väitteen, ettei tutkimuskohteen – tutkimuksessani inklusiivisten matkailun tulevaisuuksien – tarvitsisi välttämättä olla olemassa sellaisena kuin se on (Niska ym., 2024, s. 14). Ajatusta voidaan avata esimerkiksi seuraavasti: Tutkimuskohteenani ovat inklusiiviset matkailun tulevaisuudet, mutta sanojen asettelu voisi yhtä hyvin konstruktionistisesta näkökulmasta olla tulevaisuuden inklusiiviset matkailut tai tulevaisuuden matkailun inklusiot.

Oma työhistoriani matkailun kehittäjänä ohjaa minua pohtimaan inklusiivisia matkailun tulevaisuuksia puolestaan näin: Kehittäminen on aina tulevaisuusteko, sillä kehittämistoimet suuntaavat yleisesti olemassa olevien olosuhteiden, rakenteiden tai toimintatapojen muovaamiseen parempien olosuhteiden aikaansaamiseksi tulevaisuudessa. Myös tutkimus on aina tulevaisuusteko. Paitsi, että tuotetaan uutta tietoa olemassa olevasta, osallistuu tutkimuksen tekijä tulevaisuuden tekemiseen. Ajatuskulussani nojaan Minkkinen (2020, s. 16) pohdintaan tulevaisuudentutkimuksen epistemologioista. Viitaten Poliin (2017) ja Inayatullahiin (1998) hän toteaa, että post-strukturalistinen, sosiaalinen konstruktionistien näkökulma tutkimukseen johtaa siihen, että teorialat ovat osa todellisuutta, jota ne pyrkivät selittämään.

Ajattelussani lähestyn aksiologiaa, arvojen systemaattista tutkimusta. Matkailututkimuksessa ja tulevaisuudentutkimuksessa aksiologiaa käsittelevät tutkimukset ovat harvassa (Edelheim ym., 2022). Tillonen ja Edelheim (2022) ovat tarkastelleet matkailututkimusta ja koulutusta aksiologisesta näkökulmasta pyrkien ymmärtämään, kuinka matkailukoulutuksessa ja -tutkimuksessa luodaan erilaisia todellisuuksia, totuuksia ja arvoja (Tillonen & Edelheim, 2022). Nuorena tieteenalana matkailututkimus on rakentanut tieteenfilosofista perustaa ontologisista ja epistemologisista lähtökohdista käsin. Tillonen ja Edelheim tuovat mukaan näitä lähtökohtia täydentävän aksiologisen arvotutkimuksen. He kysyvät: ”Miten matkailu-

tutkimuksen todellisuudet, totuudet ja arvot luodaan?” (Tillonen & Edelheim, 2022, s. 29.) Vaikkei tämän väitöstutkimuksen kehys rakennu kirjaimellisesti aksiologisen tutkimuksen ympärille, aksiologiseen tutkimukseen perehtyneiden matkailututkijoiden kysymykset ovat relevantteja myös tämän tutkimuksen näkökulmasta.

Näen tämän tutkimuksen menetelmälliset kokeilut eräänlaisena jatkumona aksiologiselle keskustelulle, sillä työni tekee näkyväksi sen, kuinka menetelmät tuovat mukanaan paitsi ontologisen ja epistemologisen positionsa, myös sisäänrakennetut arvopohjansa. Samalla tutkimukseni tuo esille niitä konkreettisia vaikutuksia erilaisiin todellisuuksiin, joita valintamme tuottavat. Tillonen ja Edelheim (2022, s. 42) kyseenalaistavat esimerkiksi kestävyys- ja vastuullisuuden tarkoituksen opetussuunnitelmissa, jotka henkivät talouden kasvun eetosta. Aksiologia käsittelee siis arvojen olemusta, mitä arvot ovat ja miten ne vaikuttavat käytökseen ja päätöksiin. Arvot määrittävät sitä, mikä on toivottavaa, hyvää, kaunista tai rumaa. Myös asioiden hyvyys on kontekstisidonnaista (ks. Edelheim ym., 2022).

Hollinshead (2004) kutsuu matkailun muutosvoimaa vapaasti käännettynä maailman tekemiseksi tai merkitysmaailmojen rakentamiseksi. Tällä merkitysmaailmojen rakentamisella on varsin konkreettisia vaikutuksia, kun matkailu muovaa sitä maailmaa, jonka voimme nähdä ja kokea. Tillonen ja Edelheim (2022) puolestaan jatkavat ajatuskulkua toteamalla, että matkailututkimus on osa tätä muutosvoimaa (ks. myös Minkkinen, 2020). Tutkimus siis kytkeytyy arvolatauksineen merkitysmaailmojen ja kokemusmaailmojen luomiseen. Myös tässä tutkimuksessani pyrin luomaan osaltani siltaa arvojen merkityksestä tulevaisuuksien rakentumiseen.

Tutkin inklusiivista matkailua dekonstruktiivisella otteella tulevaisuudentutkimuksen menetelmiä ja kriittistä tulevaisuusajattelua hyödyntäen. Avaan inklusion ja dekonstruktion käsitteet tarkemmin luvussa 2.

Päätutkimuskysymykseni on: Miten inklusiivisten matkailun tulevaisuuksien rakentumista voi ymmärtää dekonstruktion kautta? Tutkimuksen osakysymykset ovat: 1. Miten inklusion käsite rakentuu matkailututkimuksessa ja millaiset seuraukset rakentumisella on? 2. Millaisia tulevaisuuksia erilaiset menetelmälliset valinnat mahdollistavat ja mitä niiden

valinnassa tulisi huomioida? 3. Millaisia mahdollisuuksia dekonstruktio voi tarjota inklusiivisen matkailun kehittämiseen?

Inklusiivisuuden tutkiminen ja kehittäminen vaikuttavat sisältävän oletamuksia, joita ei aina tiedosteta. Näin on ainakin osin myös matkailututkimuksen kentällä. Samoin matkailun tulevaisuudentutkimuksen näkökulmasta menetelmien taustaolettamukset jäävät usein avaamatta. On siis olennaista, että ymmärrämme paremmin sitä millainen vaikutus käsitteillä ja menetelmävalinnoilla on inklusiivisten tulevaisuuksien rakentumiseen. Tämä tutkimus ottaa osaa inklusiivisen matkailun keskusteluun avaamalla mahdollisuuden tarkastella inklusiivisen matkailun tutkimuksen lähtökoh-
tia.

Tutkimustyö sijoittuu maantieteellisesti pääasiassa Suomeen, joka pohjoismaisena hyvinvointivaltiona tuottaa erityisen näkökulman matkailun inklusiiokeksusteluun. Inklusiivinen matkailu usein kansainvälisellä tutkimuskentällä liitetään syrjäisille alueille, kehittyviin maihin ja globaaliin etelään (esim. Höckert, 2015; Tosun, 2000). Tutkimuskysymykseni eivät ole samat kuin osatutkimusten tutkimuskysymykset. Sen sijaan tarkastelen tutkimuksessani eri osatutkimuksia kontekstisidonnaisina dekonstruktiivina. Tutkimukseni tuottaa ymmärrystä siitä, miten käsitteet ja menetelmävalinnat ontologisesta perustastaan lähtien osallistuvat niiden inklusiivisten matkailun todellisuuksien rakentamiseen, joita ne pyrkivät selittämään. Tutkimuksessani inklusiivisen matkailun käsitteen dekonstruktiivinen tarkastelu tuottaa ymmärrystä käsitteeseen liitettyjen merkitysten vaikutuksesta erilaisiin tulevaisuuksiin. Käytännön kehittämistyössä tämä tutkimus voi toimia apuna kehittäjän oman sekä muiden toimijoiden lähtökohtien ja niiden vaikutusten ymmärtämisessä inklusiivisemmän matkailun ja yhteiskunnan edistämiseksi. Tutkimustyöni paikantuu lopulta omaan välittömään elinympäristöni, jossa inklusion paikallisuus tulee myös omien kokemusteni kautta näkyväksi.

2. Inklusiivisen matkailun ja dekonstruktion viitekehys

2.1 Inklusion monet ulottuvuudet

Eri alojen tutkijat ovat todenneet inklusiolle olevan haasteellista löytää yhtä kokonaisvaltaista määritelmää (O'Reilly, 2005; Siisiäinen, 2018; Sirkko, 2020). Inklusion alkujuuret ovat jäljitettävissä sosiaaliseen koheesioon ja solidaarisuuteen liittyviin keskusteluihin. Inklusiivisuuden tai inklusion tutkimus on pitkälti liittynyt kehittämiseen, sosiologiaan, sosiaalipolitiikkaan ja politiikkatieteisiin (esim. Koikkalainen, 2011; Siisiäinen, 2018) sekä sosiaalityöhön liittyvään tutkimukseen (esim. Helne ym., 2004) ja kasvatustieteisiin (esim. Sirkko, 2020). Inklusion kysymykset näkyvät myös kaupunkitutkimuksessa (esim. Vaattovaara & Short, 2023; Mirzoev ym., 2021; Jäntti & Kurkela, 2021; Lund, 2018; Kohon, 2018) ja matkailututkimuksessa (ks. edellinen luku). Inklusiokeskusteluun liittyy myös voimakas työn ja toimeentulon konnotaatio (ks. esim. Forsander, 2004, Koikkalainen, 2011; Levitas ym., 2007) sekä yleisemmin useita yhteiskunnan osa-alueita, joihin yksilö, yhteisö tai alue voi tuntea kuuluvansa - tai olevansa ulkopuolella (esim. Eräsaari, 2005).

Inklusio liittyy läheisesti myös muihin käsitteisiin sekä käytännön ilmiöihin. Tämän seurauksena erilaiset teoreettiset lähestymistavat sekä tieteenalakohtaiset keskustelut ohjaavat näkemyksiämme siitä, mitä inklusio on. Inklusiota voidaan tarkastella useista näkökulmista niin yksilön mielen ja kokemuksen, kuin ympäröivän yhteiskunnan ja rakenteiden kautta. Inklusion käsitteen tulkinta ja inklusiivisten käytänteiden toteuttaminen on haasteellista johtuen juuri erilaisista maailmankatsomuksista, ideologisista, tieteenalakohtaisista eroista ja konteksteista sekä maantieteellisistä sijanneista.

Sosiologia ja politiikkatieteet nähdään usein inklusiokeskustelun juurina, sillä inklusio käsitteenä on liitetty esimerkiksi hyvinvointivaltion

perustehtävään ja osallisuuteen (esim. Eräsaari, 2005). Siisiäinen (2018) liittää osallisuuden mukana oloon tai sen puutteeseen kuvaten sitä sanoilla *osa, osallisuus, osallistuminen, osallistuttaminen, osattomuus, syrjäytyneisyys, poissulkeminen*, jotka kuvaavat ilmiötä erilaisissa ohjelmissa, keskusteluissa ja tutkimuksissa. Siisiäinen (2018) tarkastelee osallisuutta Simmelin formaalin sosiologian valossa todeten, että yhteiskunnissa kansalaisilla on lukuisia intressejä ja osallisuuksia eri sosiaalisissa piireissä. *"Erilaiset piirit risteävät kunkin yksilön sisällä: yksilö on erilaisten osallisuuspiiriensä leikkauspiste."* (Siisiäinen 2018, s.7.) Esimerkiksi luokkakeskustelun näkökulmasta tällä asetelmalla on kiinnostavia vaikutuksia, sillä ryhmien kategorisointi olisi tässä asetelmassa haasteellista. Tulkintani mukaan seurauksena jokaisen yksilön osallisuus määrittäisi monimutkaisen osallisuuden verkon kautta ja siten jokaisen osallisuus olisi yksilöllinen rakennelma inkluusiota ja ekskluusiota, osallisuutta ja osattomuutta. (ks. Siisiäinen, 2018.)

Eräsaari (2005, s. 259) määrittelee inkluusion pääsyksi yhteiskunnan instituutioihin ja järjestelmiin pitäen sitä kaikkien modernien yhteiskuntien funktiojärjestelmien edellytyksenä. Inkluusio ei ole hänen mukaansa valinnainen normi, vaan kaikenlainen osallistumattomuus ja kuulumattomuuskin pitävät aina sisällään jonkinlaisen roolinoton tai johonkin kuulumisen mahdollisuuden. Syrjäytymiskeskustelua Eräsaari (2005, s. 259–260) on jo vuosituhannen taitteessa pitänyt monimutkaisena. Erilaisten syrjäytymismuotojen kuvaamisessa ovat taustalla erilaiset problematisoinnit. Mitä pidemmälle inkluusion muotojen hahmottaminen etenee, syntyy seurauksena uusia ekskluusion muotojen nimityksiä ja niitä koskevia teemoja. Hän kirjoittaa, että uskontoon liittyvästä syrjäytymisestä on puhuttu "syvenevänä" ja mediaan liittyvästä syrjinnästä "vaaka-suorana" ja niin edelleen. Kun tätä syrjäytymisen kuvailua jatketaan tällä tavalla, niin tarvitaan adjektiivi ainakin ammatille, urheilulle, ystävyydelle, perheelle, tieteelle, kulttuurille, kulutukselle ja oikeudelle ominaiselle syrjäytymiselle. (Eräsaari 2005, s. 259–260.) Samaa tapaamaan Levitas ym. (2007, s. 14) viitaten Milibandin toteavat, sosiaalisella ekskluusiolla olevan laadullisia määritteitä: laaja, syvä ja keskittynyt ekskluusio. Laaja viittaa suureen ryhmään, joiden ekskluusiota määrittää vähäinen määrä in-

dikaattoreita. Keskittynyt eksklusio viittaa maantieteelliseen alueeseen, jolle on keskittynyt sosiaalisia ongelmia. Syvällä eksklusiolla tarkoitetaan niitä, joiden eksklusio kasautuu sisältäen monenlaisia haasteita. (Levitas ym., 2007, s. 14.) Eräsaari korostaa yhteiskuntasemantiikan ymmärtämistä inkluusio-eksklusio-keskustelun taustalla, jota ilman syrjäytymisen vaikutuksia on haastavaa ymmärtää (Eräsaari, 2005).

Yhteiskuntaan, yhteisöön tai yhteyteen liittäminen ei ole yksioikoista, ja jos yhteisyyden olettamusta ei voida perustella tai kuvata, vaan yhteinen alue on repaleinen tai pirstaleinen, syrjäytymisestä puhuminen kyseenalaistuu, jolloin on epäselvää, että mikä on se kokonaisuus, johon syrjäytyneet voisi liittää (ks. Helne ym., 2004, s. 8). Sanaston vaihdokset ja käsitteiden merkitykset muovaavat syrjäytymistä kuvaavaa puhetta ja suhteellistavat sitä, jonka seurauksena inkluusion ja eksklusion sijaan kannattaisi puhua inkluusioista ja eksklusioista. Yksilö voi siis olla yhtä aikaa sekä inklusioitu että eksklusioitu. (Helne ym., 2004, s. 9.) Helne ja kollegat (2004, s. 16–17) kirjoittavat, kuinka yhteiskunnassa puhutaan mieluummin syrjäytyneistä kuin syrjäytymisestä itsestään, jolloin ongelma on yksilön aiheuttama, eikä siis sen järjestelmän, josta yksilö on syrjäytynyt. Tämä tarkoittaisi sitä, että järjestelmä on viallinen. Voidaan siis puhua inkluusiosta tai syrjäytymisestä, syrjäytyneistä, mutta ei siitä yhteiskunnasta, jossa tätä puhetta tuotetaan. He toteavat, että inkluusiopuheen sisäänrakennettuna oletuksena on, että yhteiskuntaan integroituminen on arvokasta sinänsä, huolimatta siitä millainen yhteiskunta on. He kysyvät haluavatko kaikki kuitenkin sisälle vai jotkut mahdollisesti ulos. (Helne ym., 2004, s. 16–17.) Helne toteaa, että syrjäytymisdiskurssin implisiittisenä sosiaalipoliittisena tavoitteena voidaan pitää syrjäytyneiden tuomista yhteisyyteen, reunoilta keskelle tai ulkoa sisään (Helne, 2004, s. 24).

Helnen (2004, s. 30) mukaan ulkopuolella olevat syrjäytyneet katsotaan tai tehdään *toisiksi*, toiseutetaan. Yhteiskunta on vaativa, ja jokainen on potentiaalinen syrjäytyjä, joten ollakseen mukana ja täyttääkseen normaalin kriteerit, täytyy omata tietynlaisia ominaisuuksia, vähintäänkin palkkatyö ja tietynlainen kulutustaso. Helnen mukaan syrjäytymisestä puhumisen edellytyksenä on se, että yhteiskunta on yhtenäinen, ja että

tavoitteena on yhteiskunnan ulkopuolelle joutuneiden palauttaminen yhteisyyteen. (Helne 2004, s. 30.)

Inklusion käsitettä voidaan käyttää laajasti synonyyminä yleisten yhtenäisyyden, koheesion, kansalaisaktiivisuuden, yhteenkuuluvuuden tunteen/yhteisöllisyyden tai ”meidän” ja ”muiden” välisen kuilun silloittamisena. Se voidaan kuitenkin liittää myös tiettyihin yhteiskunnallisiin päätöksiin tai linjauksiin, jotka on suunnattu heikommassa asemassa olevien saamiseen osaksi yhteiskuntaa. Erilaisia näkökulmia sosiaaliseen inklusioon ovat tuottaneet eri koulukunnat ja tutkimussuuntaukset tuoden käsitteeseen eri ulottuvuuksia, kuten pohjoismainen hyvinvointiyhteiskunnan näkökulma, uusliberalismi ja institutionalismi. Sosiaalinen inklusio liitetään yleisesti heikossa asemassa oleviin, mutta maantieteellinen sijainti ja yhteiskuntajärjestys määrittävät sitä, miten asiaa on lähestytty. (Koikkalainen, 2011.)

Tutkimuksessani maantieteellinen tarkastelu sijoittuu Suomeen, joka pohjoismaisena hyvinvointivaltiona avaa erityisen näkökulman inklusiivisen matkailun keskusteluun. Myös kielen haasteet tulevat esille erityisesti pienten kielialueiden kohdalla. Esimerkiksi suomen kielellä on haasteensa tähän keskusteluun liittyen, sillä suomenkielinen vastine tai synonyymi inklusiolle on osallisuus, joka sisältää nyansseja, jotka ovat liitettävissä suoraan suomalaiseen hyvinvointiyhteiskuntaan (ks. esim. Koikkalainen, 2011), mutta eivät välttämättä käänny muihin kulttuureihin tai maailmankatso-
muksiin samalla tavalla.

Inklusiosta on tullut osa sosiaalista keskustelua erityisesti eurooppalaisessa ja länsimaalaisessa kontekstissa. Särkelä-Kukko (2014, s. 33–50) toteaa pohjaten Allardin ideaan toimintamahdollisuuksista, että koska inklusiivisuudesta on haasteellista saada konkreettista otetta, on helpompaa tarkastella sitä sen eri ulottuvuuksien ja ympäröivän yhteiskunnan rakenteiden kautta. Inklusio on kiinnittymistä johonkin: ympäristöön, yhteisöihin ja yhteiskuntaan. Se on myös kuulumisen tunnetta, turvallisuutta ja oikeudenmukaisuutta. Inklusion kokemukseen liittyvät monet asiat, mutta jokaisen kokemukseen vaikuttaa se, mihin tai keneen yksilö suhteuttaa osallisuuden tunteen. (Särkelä-Kukko, 2014, s. 33–50.)

Kasvatustieteilijät puolestaan liittävät inklusion YK-sopimukseen (esim. Sirkko, 2020; Saarinen & Takala, 2016). Sirkko (2020) ja Saarinen ja Takala (2016) kirjoittavat inklusion määrittelyssään inklusioon pyrkivästä koulusta. Saarisen ja Takalan mukaan inklusio ei ole lopullinen tila, vaan jatkuvaa oppimisen ja osallistumisen esteiden purkamista koulussa ja koko yhteiskunnassa. (Saarinen & Takala, 2016, s. 30).

Kaupunkeihin liittyvä inklusiokehitys on tullut erityisen näkyväksi tällä vuosikymmenellä. Lisäksi COVID-19-pandemia ja maahanmuuttokeskustelu ovat lisänneet tarvetta systeemisen epätasa-arvon tarkasteluun. Inklusioon kytkeytyvät konkreettiset toteutussuunnitelmat ja kehittämisspolut eivät ole realisoituneet huolimatta tahtotilasta inklusiivisempaan yhteiskuntaan. Näin on myös hyvinvointivaltioissa, kuten Pohjoismaissa. Inklusioon liittyviä teemoja kaupungeissa ovat mm. osallisuus/osallistuminen, kuuluvuus ja datan käyttö (Vaattovaara, 2023, s. 1–2).

Inklusiivisuus nähdään usein kaksinapaisena käsitteenä ja ilmiönä, jossa vastakohdat edustavat miltei ääripäitä samasta ilmiöstä: *inklusio – eksklusio, valtavirta – marginaali, tasa-arvo – epätasa-arvo*. Suomen kielelle englanninkielinen *inclusion* kääntyy usein käsitteeksi *osallisuus*, jonka vastakohdaksi voidaan nähdä *osattomuuden* käsite. Ei liene kuitenkaan näyttöä siitä, että marginaalissa oleminen tai ulkopuolisuus tarkoittaisi automaattisesti osattomuutta tai sen kokemusta. Myös Levitas (2007) kumppaneineen kysyy: Ovatko ne, jotka valitsevat oman ulkopuolisuutensa määriteltävissä syrjäytyneiksi? Toisin sanoen käsitteet eivät sisällöltään täysin vastaa toisiaan. Määritelmät viittaavat usein osattomuuteen toimista, jotka ovat normaaleja tai keskivertokansalaisille tavallisia, mikä on normatiivinen tapa ajatella (Levitas, 2007).

Lukuisten inklusioon ja eksklusioon liittyvien olennaisten muuttujien vuoksi, kokonaisvaltainen sanaparin määritelmä olisi muodoltaan todella yksityiskohtainen ja tästä syystä inklusion ja eksklusion mallintamisessa olisi huomioitava myös se konteksti erityispiirteineen, jossa inklusiota kulloinkin tarkastellaan (O'Reilly, 2005, s. 85). Tämä vahvistaa näkemystä siitä, että tyhjentävää määritelmää inklusiolle on haasteellista saada aikaan, vaikka on konteksti- ja alakohtaisia yrityksiä näin tehdä. Inklusio on

kontekstisidonnaista sosiaalisten ja historiallisten kehityskulkujen tuotos tai olosuhde, joka heijastaa sosiaalisia, kansallisia historiallisia kehityskulkuja (March ym., viitattu teoksessa Allman, 2013). Huolimatta sosiaaliseen inklusioon liittyvistä merkityksistä ja käsitteellisistä haasteista, se on nähty keinona vastustaa sosiaalista eksklusiota/osattomuutta ja lisätä integraatiota. Näin varmasti onkin, joskin ajattelu johtaa tilanteeseen, jossa eksklusion määrä maailmassa on vakio, ja siihen vaikuttaminen kaksina- paista. Esimerkiksi Forsander (2004, s. 195) näkee, että Suomessa inklusion vastakohtana nähdään (yhteiskunnasta) syrjäytyminen ja siinä missä pohjoismainen sosiaaliturvajärjestelmä on inklusiivinen, palkkatyöhön liit- tyvä yhteiskunta ei sitä ole. Forsander katsoo tämän haasteelliseksi sillä laajat asumisperustaiset hyvinvointioikeudet herättävät kysymyksen siitä, kenellä on oikeus tähän yhteiseen hyvään ja millä perusteella. Lisäksi huo- no-osaisuuden kasaantuminen katsotaan hyvinvointivaltiokeskustelussa ongelmaksi. (Forsander, 2004, s. 195.)

Sen lisäksi, että voidaan pohtia, mitä inklusio ei ole, voidaan pohtia myös käsitteitä, jotka läheisesti liittyvät inklusioon: *toiseus, identiteetti, sosiaalinen pääoma, kuuluvuus, solidaarisuus, segregatio, integraatio, syr- jäytyminen*. Siitä huolimatta, että käytössä on lukuisia ilmiötä kuvaavia käsitteitä – tai juuri siitä syystä – inklusio on haasteellista määritellä ja sitä on myös kritisoitu tämän vuoksi. Yhteistä kaikille dimensioille yleensä kuitenkin on, että sekä inklusion, että eksklusion/osallisuuden ja- osat- tomuuden voidaan katsoa rakentuvan ihmisten välisessä vuorovaikutuk- sessa vaatien sosiaalisen maailman ja siihen liittyvien taustaolettamusten huomioimista. Kuvioon 2 olen koonnut inklusion käsitteeseen liitettyjä näkökulmia. Kuviota voi lukea siten, että kuvion kuusikulmiot pitävät si- sällään inklusioon liitettyjä merkityksiä, kun taas kuvion laidalla olevat tekstit ovat vastakkaisia näkökulmia tai niitä, jotka jäävät inklusion ulko- puolelle, marginaaliin.



Kuvio 2. Inklusioon liittyviä merkityksiä

Näyttää siltä, että yhteistä eri tieteenalojen tutkimukselle on juuri normatiivinen pyrkimys inklusioon, jolloin inklusio ja eksklusio ovat prosesseja (esim. Levitas ym. 2007). Vaikuttaa kuitenkin myös siltä, että kulttuuri ja yhteiskuntajärjestys ovat sidoksissa inklusion määritelmään, siihen keiden katsotaan olevan sisäpuolella ja kenen ulkona. Toisen olemassaolon – myös sen, mitä on ”ulkopuolella” – tunnistaminen ja tunnustaminen on

keskeistä. Myös tässä tutkimuksessa lähtökohtana voidaan pitää toisen olemassaolon tunnistamista ja sitä, miten inklusio käsitteenä vetää puoleensa alati uusia määritelmiä, konteksteja ja näkökulmia. Abstraktin määritelmänsä vuoksi inklusion empiirinen määrittely tai mittaaminen on epätarkkaa, sillä operatiiviset määritelmät ovat aina kompromisseja (Levitas, ym., 2007, s. 23).

Levitas ym., (2007, s.25) määrittelevät Sosiaalisen eksklusion seuraavasti:

”Sosiaalinen eksklusio on monimutkainen, moniulotteinen prosessi. Se sisältää resurssien, oikeuksien, hyödykkeiden ja palveluiden puutteen tai niiden kieltämisen sekä kyvyttömyyden osallistua normaaleihin vuorovaikutussuhteisiin ja aktiviteetteihin, jotka ovat mahdollisia valtaosalle ihmisistä yhteiskunnassa, joko taloudellisella, sosiaalisella, kulttuurisella tai poliittisella kentällä. Se vaikuttaa sekä yksilön elämänlaatuun että yhteiskunnalliseen tasa-arvoon ja koheesioon.” (Levitas ym., 2007, s. 25.)

Yhteenvedona todettakoon, että inklusion määritelmä voisi kokonaisuudessaan olla esimerkiksi seuraavanlainen: inklusio on prosessi, jonka tavoitteena on tuoda ulkopuolelle tai marginaaliin määritellyt yksilöt tai ryhmät yhteisön tai yhteiskunnan yhteisyyteen.

Yllä olen avannut inklusioon liittyvää keskustelua eri aloilta, erityisesti politiikka- ja sosiaalitieteen aloilta sekä kasvatustieteistä. Näitä yllä olevia ajatuskulkuja seuraillen voi pohtia sitä, millaista on juuri matkailulle ominainen syrjäytyminen tai kuuluminen, ja miten sitä voisi kuvata ja käsitteellistää. Inklusion, osallisuuden ja syrjäytymisen keskusteluihin nojaten voidaan pohtia samalla, millaiseen matkailuun halutaan osallistaa, mikä on matkailun yhteisyys, josta voidaan syrjäytyä ja haluavatko kaikki sisälle vai myös ulos. Mitä oikeastaan tarkoittaa olla mukana matkailussa tai matkailun ulkopuolella? Onko matkailun inklusion tavoitteena yhteiskunnallisen syrjäytymiskeskusten tapaan saattaa ulkopuolelle määritellyt

”normaaliin” matkailun yhteisyyteen? Toisaalta onko matkailu yksi niistä tekijöistä, jotka määrittelevät yksilön normaaliutta ja elämänlaatua?

Helneä ja kumppaneita (2004) seuraillen: Jos jokainen meistä on potentiaalinen syrjäytyjä, eli vaarassa joutua ulkopuolelle, ja jos esimerkiksi kulutustaso, habitus ja työ voidaan nähdä vähimmäisvaatimuksina normaalille, tarkastelun kohteeksi tulee matkailun sijoittuminen tässä monimutkaisessa inklusion ja eksklusion liikkeessä. Matkailu on muuttunut halusta tarpeeksi (ks. Berry, 1994, s. 19), ja matkailusta on monien mukaan tullut vähintäänkin sosiaalinen oikeus, joten matkailu kuluttamisen näkökulmasta lienee merkinä normaaliudesta ja yhteiskunnan yhteisyyteen kuulumisesta. Pyrkimykseni matkailun inklusion määrittelyyn jatkuu seuraavassa luvussa, jossa liitän matkailun kontekstina edellä olevaan yleiseen yhteiskunnalliseen ja kasvatukselliseen inklusiokeskusteluun. Määrittelyssä tukeudun luonnollisesti myös matkailututkijoiden tulkintoihin matkailun inklusion määritelmästä, jota esittelen tarkemmin seuraavassa alaluvussa.

2.2 Inklusio matkailun kontekstissa

Inklusiivisen matkailun liittäminen yleiseen inklusiokeskusteluun ja inklusioon käsitteenä on monitasoista. Matkailu toimintana ja toimialana tarjoaa empiirisen tai operatiivisen kontekstin inklusion tarkastelulle, jossa erilaiset käsitteellistämiset törmäilevät ja täydentävät toisiaan alan sisällä ja osana yhteiskunnallista keskustelua. Yleisesti voisi todeta, että eksklusio kuvaa matkailua toimialana, jota ei matkailukontekstissa välttämättä nähdä negatiivisena. Eksklusiivisuus viittaa varallisuuteen, siihen, että matkailun kautta voi erottautua tai ottaa etäisyyttä muihin.

Tasa-arvo ja osallisuuden kysymykset sekä globaali hyvä- ja huono-osaisuuden kasaantuminen tuottavat periaatteellisella tasolla kiinnostavan jännitteen inklusiivisen matkailun keskusteluun koskien esimerkiksi *tourism for all* -keskusteluja, joka on käsitteellisesti ristiriitainen ottaen huomioon liikamatkailun keskustelun ja tarpeen kontrolloida matkailijavirtoja herkillä alueilla. Samalla tavalla kuin hyvinvointivaltio määrittelee maahanmuutto-

politiikalla inklusiota ja eksklusiota sekä niiden rajoja (Forsander 2004, s.196), myös matkailussa määritellään jatkuvasti sitä, kuka on tervetullut ja millä ehdoilla (esim. Höckert 2015). Inklusiivisen matkailun tarkoituksena on luoda ympäristö, jossa *kaikki* ihmiset kokevat osallisuutta/olevansa mukana ja olonsa tervetulleeksi. Tämä näyttäytyy toivottavana asiantilana, mutta myös normatiivisena ideana, jonka toteuttaminen on haasteellista käytännön tasolla.

Globaali epätasa-arvo huomioiden, olisi tärkeää pohtia, kuinka tehdä yhdestä maailman suurimmista toimialoista inklusiivisempi (Gonzalez-Soria de la Santa, 2020, s. 731), jolloin ideologia silloittaa inklusiivisen matkailun tavoitteet osaksi laajempia yhteiskunnallisia kysymyksiä. Gonzalez-Soria de la Santa (2020, s. 731) toteaa, että matkailulla onkin mahdollisuus tuottaa työpaikkoja ja lisätä toimeentuloa, edistää osallisuutta, vähentää köyhyyttä ja säilyttää kulttuuriperintöä sekä tukea paikallistalouksia erityisesti kehittyvillä alueilla (Gonzalez-Soria de la Santa, 2020, s. 731.). Tämä tarkoittaa talouden inklusiokeskustelua seuraten, että matkailulla on mahdollisuus inklusiivisen yhteiskunnan edistämisessä (esim. Costa ym., 2020). Näin siis olisi ainakin työllisyyden ja talouden näkökulmasta. Hakkarainen (2017) on tuonut saman näkökulman esille myös pohjoismaisessa kontekstissa. Matkailu siis kiinnostavalla tavalla nähdään yhtäältä mahdollisuutena rakentaa inklusiivisempaa yhteiskuntaa, mutta toisaalta juuri yhteiskunnan rakenteet ja ajattelutavat tuottavat lähtöajatuksen siitä, että jotkut yksilöt, ryhmät tai alueet ovat matkailun ulkopuolella tai marginaalissa. Näin päädytään jälleen kysymykseen siitä, kuka tai mitkä alueet ovat matkailun ulkopuolella ja kuka sen määrittää.

Matkailu sosiaalisena toimintana voidaan nähdä sosiaalisesti inklusiivisena ja inklusiota luovana, mutta toimintana se on, kuten aiemmin totesin, luonteeltaan eksklusiivista. Siinä missä eksklusio yleisesti nähdään negatiivisena, itse asiassa matkailun kontekstissa, eksklusio, kuten vapaaehtoinen eristäytyminen, voidaan nähdä osana inklusiota (ks. esim. Wilson & Richards, 2008; Saarinen & Wall-Reinius, 2025). Matkailijat hakeutuvat erilaisten kokemusten äärelle ja esimerkiksi luonnonläheiset, yksilölliset kokemukset rakentavat yksilön kokemusta yhteisyydestä

(ks. esim. Ollila, 2025; Renfors, 2025). Tätä jännitettä lisää se, että yleensä vapaaehtoinen eristäytyminen tapahtuu alueilla, joiden voidaan katsoa olevan sosiaalisesti syrjässä, ja siten kärsivän osattomuudesta, kuten harvaan asutut alueet. Lisäksi on nähty, että vapaaehtoinen ”rikkaiden” eksklusio lisää polarisaatiota ja haastaa sosiaalista liikkumista (Levitas ym., 2007, s. 24). Matkailussa voidaan puhua myös matkailulle rajatuista alueista, kuten lomakeskuksista, teemapuistoista ja muista kuplista, jotka eristävät matkailijat paikallisista (esim. Saarinen & Wall-Reinius, 2019).

Näkökulmien, sidosryhmien ja maantieteellisten sijaintien moninaisuus tekee matkailun osallisuuden kokonaisvaltaisesta määrittelystä ja sen konkreettisesta käyttöönotosta haastavaa, ja monien sidosryhmien ja eri alojen välinen keskustelu yhteiskunnan eri osien ja alojen välillä on monimutkaista. Teoreettista ja käytännöllistä tukea tähän haasteeseen on haettu esimerkiksi intersektionaalisuusteoriasta, joka rakentuu yksilön/ subjektin positioista ja sosiaalisista rakenteista. (esim. Chambers, 2022; Cole, 2017; Higgins-Desbiolles, 2020; Mooney, 2018; Mahato ym., 2023). Intersektionaalisuusteorian mukaan positiot risteävät ja seurauksena yksilöt voivat kokea moniulotteista tai moninkertaista syrjintää, joutuen syrjityksi esimerkiksi etnisen taustan ja sukupuolen vuoksi. Siisiäisen (2018) ajatus monenlaisista osallisuuspiireistä näyttäytyy vastakkaisena näkökulmana myös syrjinnän eri piireille. Ihminen voi olla monesta positioista käsin vähemmistössä tai kokea syrjintää, mutta samaan aikaan hän voi kokea osallisuutta moniin asioihin ja yhteisöihin.

Kuten kirjallisuuskatsaus luvussa 1.1 osoitti, inklusiivisen matkailun käsitteen operationalisointi on vaatinut tuekseen erilaisia käsitteitä. Nämä operatiiviset käsitteet ilmentyvät sekä yleis- että akateemisessa keskustelussa, konkretisoiden sitä, kuinka inklusio on ymmärretty matkailualalla. Levitasin ja kumppaneiden (2007, s. 22) näkemykseen perustuen matkailussa teoreettisten ja operatiivisten määritelmien välinen ”tanssi” on ilmeinen. Matkailun inklusion abstraktius vaatii rinnalleen operatiivisia käsitteitä, joiden mittaaminen tai arvioiminen on helpompaa. Johdannon kirjallisuuskatsauksessa jo esiin tulleita käsitteitä voi tavata sekä empiirissä käytännön kontekstissa että tutkimuksessa. Kutsun näitä siis tämän

utkimuksen viitekehyksessä operatiivisiksi käsitteiksi. Seuraavassa peilaan näitä käsitteitä yleiseen inklusiokeskusteluun.

Inklusiiviseen matkailuun liittyvinä tarkentavia englanninkielisiä operatiivisia käsitteitä ovat mm. *accessible tourism*, *tourism for all*, *social tourism* ja *social entrepreneurship in tourism*. Suomenkieliset käännökset tuottavat osin uusia käsitteitä. Sekä *accessible tourism* että *barrier-free tourism* käännetään suomeksi sanaparilla *esteetön matkailu*. *Tourism for all* puolestaan kääntyy suoraan *matkailu kaikille*, mutta viittaa muotoilussa käytettyyn *universaalin muotoilun* käsitteeseen (ks. esim. Harju-Myllyaho & Jutila, 2016; Jutila & Harju-Myllyaho, 2017). Inklusiiviseen matkailuun liittyvät eri tavoin myös käsitteet *social entrepreneurship* – *sosiaalinen tai yhteiskunnallinen yrittäjyys* (esim. Haanpää ym., 2018), *corporate social responsibility (CSR)* – *yriytysten yhteiskuntavastuu* (García-Rosell, 2017; Häikiö & Koivunen, 2022) sekä *regenerative tourism* – *uudistava matkailu* (esim. Saarinen, 2024; Renfors, 2025). Lisäksi täytyy mainita *community based tourism* paikallistai yhteisölähteen matkailu (esim. Haanpää ym., 2018; Mettiäinen, 2007), joka toimii samassa kehyksessä inklusiivisen matkailun eri näkökulmien kanssa.

Matkailussa inklusion merkitykset rakentuvat käsitteellisesti pohja-ajatukselle, jossa matkailu on olennainen osa yhteiskuntaan integroitumista

- paikallisten osallisuutena työn ja toimeentulon kautta
- matkailijan osallisuutena matkailun yhteiskunnalliseen normiin
- paikallisten yhteisöjen osallisuutena matkailuun.

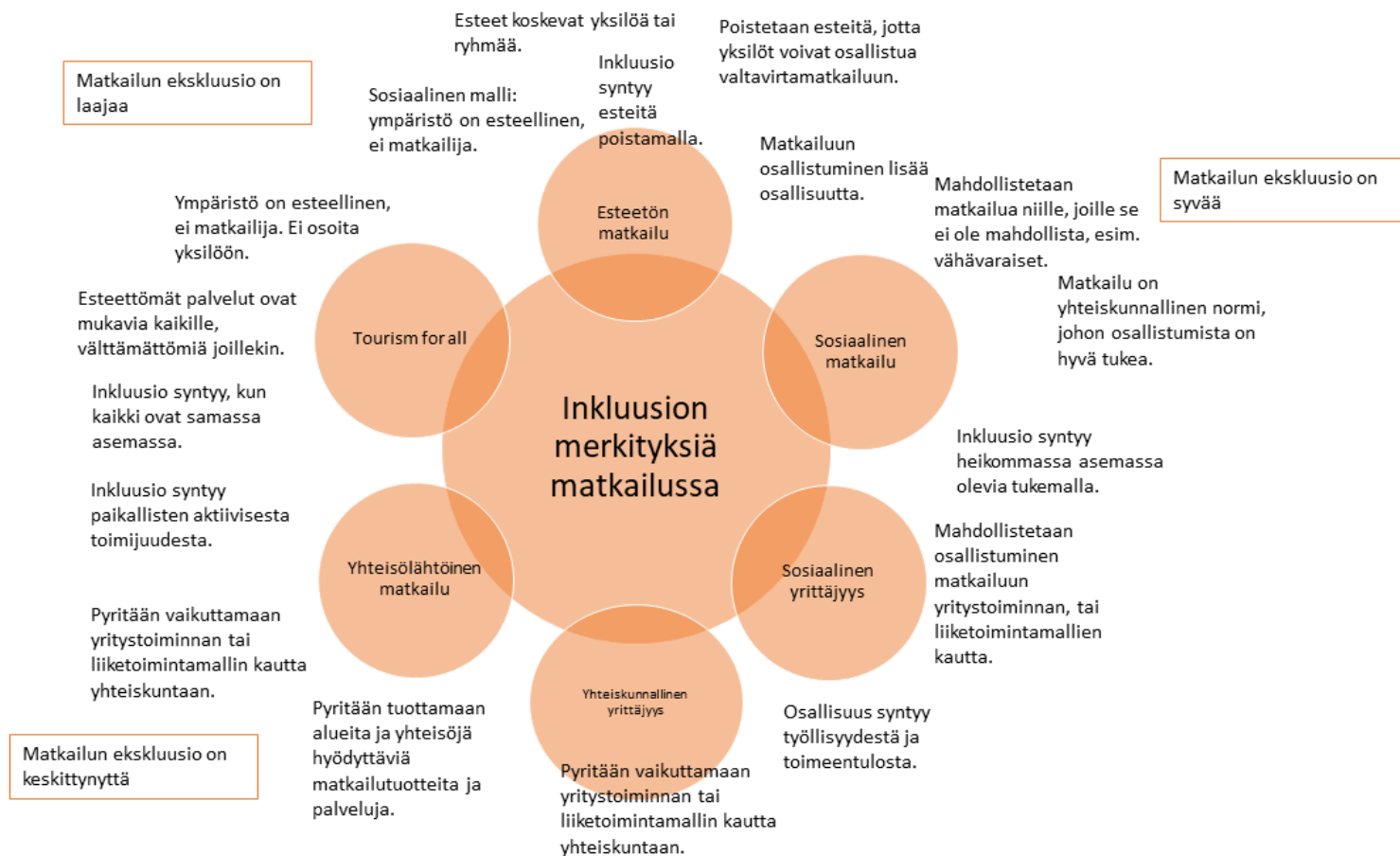
Matkailun inklusion voisi hahmottaa rakentuvan myös eri tasoilla riippuen lähtökohdistaan, erityisesti siitä, miten ja kenen ajatellaan olevan marginaalissa ja ulkopuolella ja kenen toimesta sitä määritellään. Uloimmalla tasolla pyritään poistamaan matkailuun osallistumisen esteitä kategorisoiden erilaisia tarpeita ja kohderyhmiä, ja tähän perustuu tulkintani mukaan esteettömän matkailun määrittely. Siitäkin huolimatta, että esteettömän matkailun puitteissa on tuotu esille sen sosiaalista luonnetta (esim. Darcy & Buhalis, 2011), huomio kääntyy yksilöön ja yksittäisten es-

teiden poistamiseen. Esteettömyyden kehittäminen on alkanut korostaa kohderyhmiensä osallistumista ja tarvelähtöistä kehittämistä, mutta esteetön matkailu ei nähdäkseni käsitteellisesti välttämättä sisällä tätä lähtöajatus.

Universaalin muotoilun kautta pyritään siihen, että osallistumisen mahdollisuudet taataan lähtökohtaisesti kaikille luomalla tiloja, jotka ovat saatavutettavia kaikille. Näkökulma on ennakoiva, ja käsite sisältää idean siitä, ettei osallistumisen esteitä erikseen poisteta, vaan lähtökohtaisesti pyritään jo siihen, että palvelu olisi käyttäjälähtöinen ja sopisi mahdollisimman monille. Huomio siirtyy siis yksilöstä ympäristöön ja yhteisöön. Käsitteen määrittely ei lähde siitä lähtökohdasta, että joku tai jotkut ovat ulkopuolella, vaan siitä, että ympäristö määrittää ulkopuolisuuden.

Keskeisenä näkökulmana on tunnistettava yhteisö- ja yksilölähtöinen osallisuus, jossa korostuu aktiivinen toimijuus ja kyky määritellä omaa osallisuuttaan. Tätä voisi ajatella myös niin, että yhteisölähtöisyydessä yhteiskunnan normi ei välttämättä määritäkään osallisuuden ydintä, vaan määrittely ja merkitykset vaihtelevat jopa yksilötasolla. Tasoja voi olla myös useiden inklusion attribuuttien kautta, kun tarkastellaan esimerkiksi aiemmin kuvattuja syvää, keskittynyttä ja laajaa syrjäytymistä. Määrittelyssä tulee esille se, että lähtökohtaisesti a) on olemassa matkailun normi b) tuon normin ulkopuolella on matkailun marginaali, määrittelemätön ulkopuolisuus.

Kuviossa 3. kokoaan inklusion merkityksiä ja lähtökohtia matkailussa. Kuviossa olen yhdistänyt luvussa 2.1 esiteltyyn yleiseen inklusion käsitteeseen liittyviä merkityksiä ja selityksiä matkailun inklusion operatiivisten käsitteiden merkityksiin ja näkökulmiin. Keskellä olevan ”kukan” pyöreät muodot sisältävät inklusion operatiiviset käsitteet ja niiden ympärille olen koonnut näihin liittyviä sisältöjä. Ulkokehän laatikoissa ovat puolestaan laajan, syvän ja keskittyneen eksklusion näkökulmat. Syvän eksklusion juuret ovat yhteiskunnan rakenteissa tai yksilöille kasaantuneina, näin myös matkailussa. Laajan matkailun eksklusion voisi ajatella koskevan monia, mutta olevan ehkä yksilöllistä ja esteiden poistamiseen tähtäävää. Keskittynyt eksklusio kiinnittyy paikkaan, jolloin myös siihen vastaaminen on paikallista.



Kuvio 3. Inklusion merkityksiä matkailussa

2.3 Inklusiivisen matkailun käsite dekonstruktiivisen linssin läpi tarkasteltuna

Tutkimuksellinen kiinnostukseni marginaaliin, ulkopuolisuuteen ja toisen mahdollisuuteen on löytänyt tässä tutkimuksessa muotonsa dekonstruktion käsitteestä. Epämääräinen lähtöajatukseni liittyen ulkopuolisuuteen ja sen tarkasteluun matkailussa on kirkastunut Jacques Derridan (esim. 1972; 1978) ja dekonstruktiivisen lähestymistavan kautta. Samalla myös väitöskirjaan sisältyville osatutkimuksille on löytynyt yhteinen koava ajatus.

Dekonstruktion käsitteessä nojaan pitkälti kahden ajattelijan näkemyksiin. Ensinnäkin tietoteoreettista ja metodologista ajatteluaani ohjaavat Derridan (1972; 1978) ajatukset dekonstruktion käsitteestä ja toiseksi menetelmällisesti näkökulmiini on vahvasti vaikuttanut futuristi Sohail Inayatullah ja hänen dekonstruktiivinen tutkimuksensa (esim. 1990; 2008). Inayatullahin tulevaisuusajatteluun palaan metodologialuvussa.

Derridan tulkinta on haasteellista, ja hänen kirjoituksensa koostuvat pitkälti keskustelusta muiden filosofien kanssa, ja ajattelutapansa mukaisesti Derridan näkemykset ovat usein rivien välissä (esim. Bass, 1978). Derridan kirjoitusten lisäksi olen käsitteen avaamisessa tukeutunut myös muiden tulkintoihin Derridan kirjoituksista. Derrida on todennut, että dekonstruktio ei ole metodi, eikä sitä voi muuttaa metodiksi. Dekonstruktio ei myöskään ole operaatio, eikä merkityksiä voi ymmärtää kokonaisuudessaan käsitteen avulla. Voimme vain kuvailla käsitettä loputtomasti ottaen mukaan määritelmiä ja jättäen joitakin määritelmiä pois. (Pasanen, 1972.) Outi Pasanen luonnehtii Derridan dekonstruktiota:

”Dekonstruktioilla ei ole olemusta, sitä ei voi pelkistää metodiksi, dekonstruktioksi tai dekonstruktionismiksi, vaan kyse on aina erityneistä kontekstisidonnaisista dekonstruktioista” (Pasanen 1972, s. 9).

Myöskään oma tavoitteeni ei ole ollut taivuttaa dekonstruktiota menetelmäksi sellaisenaan, vaan hyödyntää dekonstruktiota metodologise-
na lähestymistapana ja tarkastella tulevaisuudentutkimuksen menetel-
miä menetelminä pois lukien Inayatullahin Causal Layered Analysis (CLA)
(Inayatullah, 2008), jonka näen kytkeytyvän Derridan ajatteluun. Käytän
kuitenkin tässä työssä käsitettä *dekonstruktiovinen lähestymistapa* parem-
man kuvailun puutteessa.

Tutkimuksessani tulkiten Derridan näkemystä tekstin ulkopuolella
olemisesta kahdella tavalla. Ensiksi mitään ei ole kontekstin ulkopuolella
tarkoittaen, että matkailun inkluusio saa loputtomasti merkityksiä ilman
kontekstia. Derridan näkemysten mukaan käsitteet ominaisuuksineen ve-
tävät loputtomasti puoleensa muita käsitteitä ja merkityksiä (esim. Silver-
man, 1989.) Toisaalta toteamusta voisi tulkita viitaten Niskan ym., (2024)
ajatukseen konstruktionismista siten, että dekonstruktio keskittyy tulkin-
taan ja epistemologiaan, ei niinkään siihen, mikä on ”oikeasti olemassa” tai
totta.

Derrida vetää tuotannossaan lukijansa pohja-ajatukseltaan jatkuvasti
saman rakenteen äärelle. Tätä rakennetta kutsutaan muun muassa seuraa-
vin englanninkielisin nimin: *undecidable, double bind, double constraint, apo-
ria, contradictory, injunction, antinomy*, ja *process of autoimmunity*. Kaikissa
tapauksissa kyse on siitä, että kaksi elementtiä samaan aikaan ovat riip-
puvaisia toisistaan ja ristiriidassa toistensa kanssa. Derrida ei kuitenkaan
nosta yhtä käsitettä tai rakennetta ”ylimmäksi”, sillä jokainen käsite kantaa
mukanaan erilaisia konnotaatioita ja värähtelee eri tavalla eri konteksteis-
sa. (Haddad, 2013.) Derrida itse toteaa, ettei kirjoitus voi sen enempää
alkaa kuin loppua (Derrida, 1972, s.23). Tulkiten toteamusta siten, että
kirjoitus, tai mikä tahansa teksti tai materiaali, kulkee kehässä uusintaen
todellisuuksia ja merkityksiä jatkuvasti. Derrida itse kirjoittaa: ”*Differáncen
a:n osoittama toiminta tai tuottavuus viittaa erojen leikin generatiiviseen liik-
keeseen [...] Differáncen tuottaa systemaattisia ja säännönmukaisia muutoksia,
jotka määrättyyn pisteeseen saakka tekevät strukturalistisen tieteen mahdolli-
seksi.*” (Derrida, 1972, s.35.) Differáncen viittaa Derridan (1972, 36) mukaan
myös siihen, että

”tilan asettuminen on ajallista viivettä, kiertoteitä käyttävää ja viivästyvää, mikä johtaa siihen, että välitön tajuaaminen, havainto, täyttymys – sanalla sanoen suhde läsnäoloon, suhde läsnä olevaan todellisuuteen, suhde olevaan on aina lykätty. Suhde on lykätty, koska eron periaatteen mukaisesti mikään elementti ei nimenomaan toimi eikä ota tai anna ”merkitystä” muutoin kuin viittaamalla toiseen elementtiin – menneeseen tai tulevaan – jälkien taloudessa.” (Derrida, 1972, s.36.)

Teksti katsotaan usein toissijaiseksi puheelle. Derrida kuitenkin näkee tekstin toisella tavalla sisältäen mitä on sanottu, mutta myös mitä ei ole sanottu. Toisin sanoen teksti sisältää jo kaiken. Sanojen avulla paitsi luodaan merkityksiä asioille, ne myös rakentavat todellisuuksia, sisältävät piilomerkityksiä ja jättävät jotakin ulkopuolelle. (esim. Haddad, 2013.) Derrida (1978; 1993, s. 11) toteaa: *“Meaning is not before nor after the act”*. Sana act viittaa tässä lukemiseen ja kirjoittamiseen, joiden jatkuva keskinäinen vuorottelu antaa tilan toiselle, tehden näistä toisistaan riippuvaisia merkityksen antajina. Merkitys syntyy siis lukemisen ja kirjoittamisen välillä. Jokainen termi saa merkityksensä paitsi ilmeisestä, myös muista elementeistä ja merkityksistä – myös niistä, jotka näyttävät puuttuvan kuvasta. (Bradley, 2008.) Ulkopuolisuus ja ulkopuolelle jääminen, marginaalissa oleminen liittyvät toiseuteen, joka myös inklusiivisen matkailun kontekstissa on olennaista. Toinen on absoluuttisesti poissa kuvasta, ilman identiteettiä, representaatiota tai jatkuvuutta (Bradley, 2008).

Jatkan edellistä ajatuskulkua toteamalla, että tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että teksti sisältää paitsi kirjoitettua tekstiä, myös loputtomasti kontekstia. Näin myös muu tekemisemme, kuten puhe tuottaa jatkuvasti merkityksiä ollen sidottuna aikaan ja paikkaan. Merkityksiä tuottavat myös kuuleminen ja lukeminen. Laulaja-lauluntekijä Vesta toteaa laulusaan Lohtulauseita (2018), että *”biisi on aina kuulijan oma”*. Tulkinnessa ovat mukana lauluntekijä, laulu, sekä kolmas. Kolmas tulkitsee tekstiä irrallaan siitä taustasta tai kontekstista, mistä kirjoittaja on sen kirjoittanut. Kolmas

ei näin ollen koskaan voi ymmärtää alkuperäistä merkityksen antajaa täydellisesti ja tarkkarajaisesti.

Teksti tai muu empiirinen materiaali tai havainto sisältää menneen, nykyisen ja tulevan. Teksti sisältää sen mitä eksplisiittisesti tai pintapuolisesti nähdään sen sisältävän, mutta myös kaiken sen, mihin merkityksen liitämme ja mistä oma maailmankatsomuksemme rakentuu (vrt. Derrida 1978, s. 278–279). Kirjoitetun tekstin tai käsitteiden dekonstruktio tarkoittaa näin ollen myös perinnön (*inheritance*) dekonstruktioa, mutta myös tulevan. Tekstin dekonstruktio on loppujen lopuksi kaiken olevan dekonstruktioa.

Haddadin (2013) mukaan derridalaisessa ajattelussa *inheritance* saa myös muita muotoja – *heritage*, *heir*, *legacy* – ja ilmenee monenlaisissa keskusteluissa. Haddad (2013) tulkitsee tätä siten, että *aporia* on väistämättä perittyä, koska ehdollisuus, joka vastakkainasetteluun liittyy, on kytkettävissä ”historiallisiin käytänteiden ja normien ketjuun”. Tämä johtaa lopulta siihen, että mahdollisuutemme valita on rajallista. (Haddad, 2013.) Tämä käskyjen tai määräysten perintö voitaisiin Haddadin (2013) mukaan ymmärtää paremmin erilaisten voimien kausaliiteettina. Inklusiivisen matkailun dekonstruktioa voi tarkastella läheisten (esimerkiksi osallistettu – syrjäytetty – ulkopuolinen – erillään oleva – sivullinen – vieras – outo – outolintu – toisarvoinen – poikkeava) ja puuttuvien tai jopa vastakkaisten (esimerkiksi inklusio – eksklusio, osallisuus – osattomuus) merkitysten kautta. Inklusion ohella voidaan pohtia myös sitä, mitä ylipäättään pidämme matkailuna ja miten matkailu ymmärretään valtavirrassa.

Näkemys yhden mestarikäsitteen vaikeudesta haastaa omaa tutkimustani erityisesti, koska pitkään ajattelin inklusiivisen matkailun olevan kaiken kattava mestarikäsite, selventävä tekijä, joka luo yhteyksiä kaikissa osatutkimuksissani oleville operatiivisille käsitteille ja konteksteille. Vaikka inklusio edelleen puolustaa paikkaansa kaiken sisäänsä sulkevana mestarikäsitteenä, on sen olemus jatkuvassa liikkeessä, vetäen puoleensa jatkuvasti uusia ominaisuuksia. Näin ollen yhtä pysyvää käsitystä on vaikea, ellei mahdoton muodostaa. Kuten Derrida (1978, s. 279) toteaa, ”keskus ei ole keskellä”.

Tutkimuksessani Derrida liittyy luontevasti inklusiivisen matkailun kontekstiin myös *ehdottoman vieraanvaraisuuden* käsitteen tarkastelun kautta. Ajatuksena se, että avaisimme kotimme kaikille tulijoille huolimatta siitä keitä he ovat, aiheuttaa ristiriitoja itsessään. Voihan tulija olla tuntematon tai vaikkapa pahoissa aikeissa, ja tätä emme voi tietää. (ks. esim. Haddad, 2013.) Määrittäykseen, ehdoton vieraanvaraisuus vaatii keskusteluun myös ehtojen määrittelyä. Tutkimuksissa ristiriitaisuus on tullut esille esimerkiksi marginaalissa olevien ihmisten osallisuudessa kaupunkipaikkoihin (Hogeveen & Freistadt, 2013) ja maahanmuuttoon liittyen (Berg & Fiddian-Qasimiyeh, 2018).

Lashley ym. (2007, s.173–191) näkevät vieraanvaraisuuden ilmiönä, jossa yhteinen tekijä on vieraan ja isännän/emännän välinen vuorovaikutus. Vieraanvaraisuus ilmenee monilla sosiaalisilla tasoilla, kuten valtioissa, yhteisöissä, kotitalouksissa ja kaupallisissa toimissa korostaen moninaisuutta ja moniulotteisuutta vieraanvaraisuudessa sekä eri kerrosten välistä leikkiä tai peliä sosiaalisesti rakentuneena prosessina. Näin ollen vieraanvaraisuutta voidaan pitää peilinä, joka heijastelee sosiaalisia normeja, arvoja, uskomuksia ja ideologioita. Inklusion ja eksklusion käsitteet vieraanvaraisuuden keskusteluun sitoo metafora, jossa isäntä/emäntä kutsuu ”vieraan” kynnyksen yli, tuottaen ajatuksen samanarvoisuudesta ryhmien välillä vahvistaen mukana olevien olevan sosiaalisesti samankaltaisia. Sisäänrakennettuna vieraanvaraisuuteen on kuitenkin käänteinen ulossulkeminen niiden osalta, jotka eivät ole tervetulleita. (Lashley ym., 2007, s. 173–191; Höckert, 2015.) Sisäänrakennettuna on myös tarve määritellä rajat isännän/emännän ja vieraan suhteen sekä se, kuka on tunnettu ja kuka ”toinen”. (Sheringham & Daruwalla, 2007, s. 37.)

Määrittelyn inklusiivisen matkailun aiempaan tutkimukseen tukeutumalla seuraavasti: Inklusiivinen matkailu on sosiaalisena konstruktiona rakentuva prosessi, joka tunnistaa, huomioi tai ”osallistaa” eri toimijat osana matkailua joko aktiivisina toimijoina tai muutoin matkailun piirissä olevina. Inklusiivinen matkailu myös osaltaan määrittelee joidenkin yksilöiden tai ryhmien olevan matkailun ulkopuolella. Tutkimuksessani pidän lähtökohdiana sitä, kuinka inkluusio rakentuu sosiaalisena konstruktiona ihmisten

välisessä sosiaalisessa vuorovaikutuksessa ja yhteiskunnan rakenteissa, jotka ovat myös sosiaalisesti rakentuneita. Erityisesti kohteena ovat marginaalissa olevat tai ne ryhmät, yksilöt ja alueet, joiden on määritelty olevan ”matkailun ulkopuolella” tai joiden ääni ei matkailussa kuulu.

Matkailun inklusio on myös subjektiivinen kokemus, johon liittyvät myös itsenäinen subjekti, tahtova mieli ja valinnanvapaus (esim. Harju-Myllyaho & Jutila, 2021b). Matkailun inklusio käsitteenä ulottuu siis useisiin toimijoihin, näkökulmiin ja konteksteihin, mutta on myös monitasoinen. Dekonstruktiivinen tarkastelu tuo oman lisänsä inklusion käsitteeseen korostaen sitä, kuinka käsite on alati muuttuva ja tarkastelun kontekstista, tarkastelijastaan ja historiastaan riippuvainen. Katson, että dekonstruktiivisessa ajattelussa inklusiivisen matkailun keskustelu jännitteineen rakentuu yhtäältä inklusiivisen ja eksklusiivisen matkailun määrittelyyn inklusion ollessa jatkuvassa, päättymättömässä, käsitteellisessä muutoksessa. Toisaalta inklusio pitää sisällään väistämättä myös eksklusion käsitteen. Seurauksena määrittelen tässä tutkimuksessa inklusiivisen matkailun myös käänteisen vastaparinsa, eksklusion kautta. Määrittelen sen myös mahdollisten muiden käsitteiden kautta, joista osa on tunnistettu ja määritelty, mutta osa odottaa vielä mahdollisuuttaan tulla merkityksen antajiksi. Tarkoitukseni ei ole halvaannuttaa inklusiivisen matkailun käsitettä, vaan asettaa tutkimus metodologisesti maailmaan, jossa ei ole vakaata keskusta haastaen myös omaa käsitystäni yhdestä mestarikäsitteestä (vrt. Derrida 1978).

3. Menetelmäkokeilut kontekstisidonnaisina dekonstruktioina

3.1 Konstruktionismista dekonstruktion

Tässä luvussa esittelen tarkemmin tutkimuksen metodologian ja kulun menetelmiseen ja osatutkimukseen. Tutkimustani on ohjannut moninaisuuden ajatus yhteiskunnasta ja sen rakenteista, ihmisistä ja ihmisyydestä. Se on muokannut myös ajatustani tulevaisuudentutkimuksen lähtökohdista, vaikka alun perin tutkimukseni lähtökohta on ollut menetelmällinen ja osin teknokraattinen. Yksilöt ja yhteiskunta muodostavat kokonaisuuden, joka voi yhtäältä tuottaa, mutta toisaalta rajoittaa osallisuutta. Tutkimusasetelma on monitieteinen yhdistäen yhteiskuntatieteellisen matkailututkimuksen ja tulevaisuudentutkimuksen käsitemaailmoja ja menetelmällisiä kokeiluja.

Teoreettisesti nojaan tutkimuksessani sosiaaliseen konstruktionismiin ja edelleen post-strukturalismiin. Sosiaalinen konstruktionismi on moninaista, mutta sen voidaan ajatella olevan lähestymistapa, jolla haastetaan itsestään selvinä pidettyjä ja toistettuja totuuksia ja todellisuuden ilmenemismuotoja. Sosiaalisen konstruktionismiin pohjaava tutkimus tarkastelee sosiaalisia prosesseja, joissa tuotetaan todellisuudesta ja sen tulkinnoista tietynlaisia (Niska ym., 2023b.) Jokisen (1999, s. 40) mukaan asioiden merkitysten rakentuminen on kontekstisidonnaista. Esimerkiksi asiat, esineet ja tunteukset tulevat tutkimuksen kohteeksi tavalla tai toisella nimettynä. Vaikka ne eivät olisi sanoitettuja, tutkija voi lähestyä niitä ainoastaan niiden nimien kautta, jotka ovat niille kulttuurisesti mahdollisia. (Jokinen 1999, s. 39.) Merkitykset myös muuttuvat ajan saatossa ja eri kulttuureissa, joten ihmisten, asioiden ja tapahtumien ei voida ajatella sisältävän pysyviä merkityksiä (Hall, 1997, s. 51). Konstruktionismi on kohdannut tieteen kentällä myös kritiikkiä ja sen on katsottu kriticoiden toimesta olevan sekä radikaalia että konservatiivista (Holstein 2018, s. 406). Kyse on fokuksen siir-

tämisestä tietämiseen, joka on aina kulttuurisesti, kontekstisidonnaisesti ja kokemuksellisesti suodattunutta. Näiden kautta asiat tulevat tosiksi.

Konstruktionismia ja konstruktivismia käytetään usein tutkijoiden toimesta synonyymeinä, mikä voi aiheuttaa hämmennystä ja tutkimuksen asemoinnin epätarkkuutta konstruktionismin kentällä. Muutoinkin konstruktionismiin liittyy hajanaisuutta ja tutkimustraditio- ja tieteenalakohtaisia eroavaisuuksia. Yhteistä niille on kuitenkin se, että näkökulmana se tuottaa ajatusta todellisuuden rakentumisesta ihmisten välisessä vuorovaikutuksessa sellaisiksi, millaisina ne meille näyttäytyvät. (Niska ym. 2023a, s. 49.) Konstruktionismin juuret ovat semiotiikassa, joka tutkii merkityksen muodostamista kielen avulla, mutta merkitysten muodostumista voi tarkastella myös esimerkiksi Foucaultin tukeutuen diskursiivisten käytänteiden kautta (esim. Hall, 1997). Tutkimuksessani konstruktionistinen näkökulma on havaittavissa myös käytännön kirjoittamisen ja tutkimisen kautta. Tutkimukseen sisältyvät tuotokset on tehty ja kirjoitettu yhdessä muiden tutkijoiden kanssa. Yhteiskirjoittamisen prosessille on tyypillistä, että tutkijat tuovat prosessiin oman panoksensa ja tutkimusnäkökulmansa. Tutkijat tuovat mukanaan myös omat taustansa, ajatuksensa ja arvonsa. Tässä tutkimuksessa olevat artikkelit ovat syntyneet siis yhdessä muodostun todellisuuden pohjalta. Sikäli kun olisin kirjoittanut kaikki artikkelit yksin, olisivat ne luultavasti muotoutuneet erilaisiksi. Samoin, jos tutkimukset olisi kirjoitettu joidenkin muiden kanssa, olisivat tulokset olleet toisenlaiset. Tutkimuksen rakentumiseen ovat vaikuttaneet (toki vähäisemmissä määrin) myös esimerkiksi tutkimuskonferenssien ja kesäkoulujen vetäjät, kurssien opettajat ja muut opiskelijat.

Niska ja kumppanit (2023, s. 51) esittelevät sosiaalisessa konstruktio- nismissa eroja tulkitsevan ja objektiivisen, mikro- ja makrokonstruktionismin, episteemisen ja relativistisen sekä ontologisen ja realistisen konstruktionismin välillä. He painottavat ymmärrystä sosiaalisen konstruktionismin kentästä, jonka he katsovat olevan edellytys erilaisten lähestymistapojen mielekkäälle soveltamiselle. Konstruktionistista ajattelutapaa soveltaen, matkailu toimialana tai teollisuutena ja ilmiönä toimii osana yhteiskuntaa tehden näkyväksi inklusiivisia ja syrjiviä tai eksklusiivisia rakenteita ja ra-

kentumisia sisältäen inklusioon liittyviä jännitteitä, sillä se tuottaa toimialana varsin eksklusiivisia käytänteitä. Tätä taustaa vasten tutkimukseni on siis löytänyt metodologisen paikkansa strukturalistisesta ja post-strukturalistisesta ajattelusta.

Post-strukturalistisen koulukunnan tunnettuja ajattelijoita, kuten Foucaultia, Derridaa ja Butleria seuraillen olen pyrkinyt ymmärtämään inklusiivisten matkailun tulevaisuuksien rakentumista ja näiden rakentumisten uudelleen järjestelyn mahdollisuutta (ks. esim. Niska ym., 2023a). Post-strukturalistiselle ajattelulle Niskan ym. (2023, s.19) mukaan on tyypillistä kyseenalaistaa *”universaalin totuuden tavoittelu ja yksilön järkeen ja vapauteen pohjautuva ihmiskuva ja painottaa merkitysten moninaisuutta”*. Laadulliselle, tulkintaan perustuvalle tutkimukselle ominaisesti tutkimukseni on myös muotoutunut ja uudelleenjärjestynyt tutkimusprosessin aikana. Sosiaalisen todellisuuden rakentuminen ja kielen, käytänteiden ja visuaalisuuden kautta ilmeneminen on johtanut tutkimukseni konstruktion ja sen myötä dekonstruktion äärelle. En ole tutkimuksessani keskittynyt tarkkarajaisesti vain tekstin dekonstruktion, vaan dekonstruktion lähestymistapana, joka toimii siltana erilaisten osatutkimusten synteeseille.

Osatutkimuksissa nojaan kriittiseen tulevaisuusajatteluun ja tulevaisuudentutkimuksen menetelmiin. Post-strukturalistisen ajattelutavan mukaisesti todellisuus on relativistinen ja siten tulevaisuuskaan ei ole lineaarinen. Tulevaisuus ei odota meitä tietynlaisena, vaan tulevaisuuksien todellisuudet muovautuvat nykyhetkessä. Ne ovat alttiita tulkinnoille. Tulevaisuuden ollessa ainoa aikaulottuvuus, joka sisältää mahdollisuuden erilaisten todellisuuksien kuvittelulle, toimijoilla on erilaiset mahdollisuudet vaikuttaa siihen millaiset tulevaisuudet realisoituvat. Kyse Foucaultia (1982, viitattu teoksessa Juhila 1999) mukaillen on käytännössä tiedon, vallan ja pääoman rakentumisesta (esim. Hall, 1997, s.47–51; Juhila, 1999, s.165) ja merkitysten rakentumisesta niiden valossa. Foucaultin (1982, viitattu teoksessa Juhila 1999) mukaan valta ja vastarinta kulkevat käsi-kädessä ja niin sanottujen ontologisoituneiden totuusdiskurssien horjuttaminen on usein se positio, jonka tutkijat ottavat tavoitteenaan tehdä näkyväksi valtasuhteita ja kyseenalaistaa itsestäänselvyyksiä (Juhila, 1999,

s.165). Ajallisuus on keskeinen tausta-ajatus tutkimukseni viitekehyyksessä. Samalla kun näkökulma on tutkimuksen edetessä vaihdellut yksilön mahdollisuuksien tarkastelusta yhteiskunnan rakenteiden tarkasteluun, käsitteet ovat vaihdelleet asiakasnäkökulmista laajempiin inklusiivisuuden ilmentymiin.

Purkamalla perinteisiä ajattelutapoja ja maailmankatsomuksia voimme haastaa pysyviä merkityksenantoja ja tavoitella inklusiivisempia matkailun tulevaisuuksia - tai ainakin avata mahdollisuuden niille. Esimerkiksi Burrai ym. (2022, s. 2681) dekonstruoivat vieraan ja isännän/emännän roolia tutkimalla pakolaistaustaisten maahanmuuttajien osallisuutta Leedsissä. He analysoivat pakolaiskriisin ja oppaana toimimisen leikkauspistettä, joka heidän mukaansa auttaa heitä dekonstruoimaan eettisyyttä ja vastuullisuutta, ja siten luomaan mahdollisuuksia erilaisille tulevaisuuksille. Matkailun tulevaisuudentutkimuksessa esimerkiksi O'Regan (2018) on dekonstruoinut reppureissaajien menneisyyttä muodostaakseen skenaarioita reppureissaamisen tulevaisuutta. Hänen mukaansa reppureissaamisen historia ja siihen liittyvät merkityksenannot ja konkreettiset tapahtumat ovat muovanneet reppureissaamisen tulevaisuutta ja tulevat muovaamaan sitä myös tulevaisuudessa. Metodologisesti totuttuja ajattelutapoja ja lukkiutuneita näkökulmia häiritsevien ontologioiden (esim. Veijola ym., 2014), näkökulmien (esim. Germann Molz & Gibson, 2008), käsitteiden tai ilmiöiden (esim. Burrai ym., 2023) yhdistely tai vastakohtien tarkastelu (esimerkiksi yhteisyys – ulkopuolisuus, sisäpuolella – syrjäytynyt) on ollut myös muiden tutkijoiden tapa dekonstruoida matkailun todellisuutta ja tehdä näkyväksi paikkoja uudelleen ajattelulle.

Derrida (1972, s. 63–64) tunnustaa käsityksen siitä, että ei ole vain yhtä yleistä historiaa, vaan tyypiltään, rytmiltään ja kirjoittamistavoiltaan erilaisia historioita, jotka ovat eriaikaisia ja eriytyneitä. Hän kirjoittaa:

”Esitettäessä kysymys historian historiallisuudesta – eikä sitä voida välttää pluralistisista tai heterogeenistä historian käsiteltäessä – joudumme heti vastaamaan olemuksen, kysymyksen todellisesta olemuksesta (*quidditas*) tai rekonstruomalla

olennaisen predikaattisen järjestelmän. Tulos on, että päädyimme uudelleen järjestelemään filosofisen tradition semanttiset perusteet. Tämä filosofinen traditio ymmärtää historiallisuuden aina viimekädessä nimenomaan ontologisesta perustastaan lähtien. (Derrida, 1972, s. 64.)

Samaa ajatuskulkua on sovellettava dekonstruktiviseen tulevaisuuksien tutkimukseen, jossa tulevaisuuksien moninaisuus vaatii uudelleenjärjestelyä, ja kuten historiakin, aina ontologisesta perustastaan lähtien.

Tutkimuksessani johtavana ajatuksena on siis ollut yhtäältä inklusiivisten matkailun nykyisyyksien dekonstruktio ja toisaalta erilaisten tulevaisuuksien rakentumiset. Osatutkimusten menetelmällisten ja käsitteellisten kokeilujen kautta olen pyrkinyt tunnistamaan niitä ajattelutapoja, joita inklusiivisen matkailun kehittämisen taustalla on, mutta toisaalta myös niitä asioita, jotka jäävät artikuloimatta, tai paikkoja, jotka jäävät huomiotta. Matkailututkimuksessa dekonstruktio metodologiana on liitetty kriittiseen matkailututkimukseen, ja tarkemmin dekolonialistisiin näkökulmiin. Dekolonialistisessa tutkimuksessa lähtökohtana on usein länsimaalaisen matkailun, mutta myöhemmin myös länsimaalaisen tietämisen tavan kriittinen tarkastelu ja alkuperäiskansatutkimus (Chambers & Buzinde, 2015; Wearing & Wearing, 2006). Länsimaalaisen tiedon kriittinen tarkastelu ja matkailututkimuksen dekolonialisointi ovat olleet esillä myös pohjoismaisessa kontekstissa (esim. Kulusjärvi, 2018), mutta muu kuin alkuperäiskansatutkimus on jäänyt tässä yhteydessä vähäisemmäksi. Voidaan siis todeta, että dekonstruktio näkökulmana matkailun tutkimuksessa on kriittisen matkailututkimuksen virtauksessa saanut muotoa lähinnä matkailutoiminnan ja sen kehittämisen rakenteiden tarkasteluna, mutta myös itse tutkimuksen lähtökohtien ymmärtämisenä ja tavoitteena purkaa länsikeskeistä tutkimuksen lähtökohtaa.

On kuitenkin vain vähän tutkimusta, joka yhdistää matkailun tutkimukseen post-strukturalismin tausta-ajatuksen ja tulevaisuudentutkimuksen menetelmät. Tämä asetelma on haastava, mutta monitieteisyydessään kiinnostava. Erityisesti kriittinen tulevaisuudentutkimus, joka pohjaa alkujaan

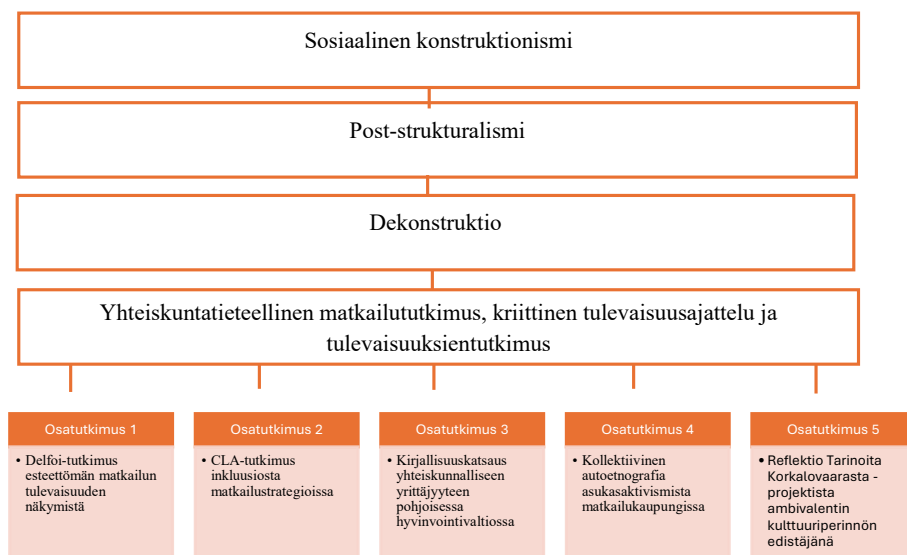
sosiaaliseen teoriaan, sopii hyvin inklusiivisten matkailun tulevaisuuksien tutkimukseen. Poikkitieteellinen tutkimukseni rikkoo myös tulevaisuuden-tutkimuksen menetelmällisiä lähtökohtia ja rajoja (ks. myös Minkkinen & Parkkinen, 2025). Tutkimuksessani konstruktionistinen lähestymistapa keskustelee kuitenkin kriittisen tulevaisuusajattelun kanssa sopuisasti dekonstruktion kautta. Tutkimuksessani dekonstruktio kytkeytyy paitsi kohderyhmien/asiakasryhmien näkökulmiin, myös inklusiiviseen matkailun kehittämiseen sekä paikkoihin, joita ei lähtökohtaisesti nähdä matkailun paikkoina. Dekonstruktio muotoutuu tutkimuksessani paitsi menetelmäkokeiluina ja tekstianalyysina, myös käytänteinä asukasaktivismin kautta. Voisi puhua myös diskursiivisista käytänteistä (Hall, 1997). Metodologisesti tutkimukseni viitekehys tukeutuu ajatukseen siitä, että todellisuus rakentuu paitsi tiedostavassa mielessä, myös sosiaalisissa suhteissa. Tämä lähestymistapa niveltyy tutkimukseni tarkoitukseen ja inklusiivisen matkailun teemaan, jonka ydintä ovat sosiaaliset suhteet ja yksilön, ryhmien ja yhteisöjen suhde yhteiskuntaan (esim. Helne, 2004). Osatutkimusten erilaiset menetelmäkokeilut ovat tehneet näkyväksi todellisuuksien kerroksellisuutta ja siten lisänneet ymmärrystä tulevaisuuksien rakentumisesta yksilön sisäisestä (*in here*) ja ulkoisesta (*out there*) maailmasta (ks. Slaughter, 2002).

Dekonstruktioita ei tule sekoittaa hajoamisen tai hajottamisen prosessiin, vaan se sisältää sekä dekonstruktiiivisen että rekonstruktiiivisen näkökulman (Bradley, 2008). Tutkimuksessani pyrin tarkastelemaan inklusiivista matkailua paitsi dekonstruktiiivisellä otteella, tarkastelemaan myös inklusiivisen matkailun uudelleen järjestelyn mahdollisuutta. Mielikuvana voisi ajatella legorakennelmaa, jossa samoista palasista voidaan koota erilaisia muotoja ja rakenteita. Voisi todeta, että tulkinta liittyy siihen, mitkä ovat jokaisen tekstin takana olevat ehdot, eli millä ehdoin merkitys on olemassa (esim. Silverman, 1989). Dekonstruktion valossa voisi ajatella myös niin, että rakentumiset muodostuvat loputtomasta määrästä erilaisia legopalikoita.

Dekonstruktiiivinen näkökulma pyrkii toisen olemassa olemisen mahdollisuuteen ja loputtomaan merkityksien antamiseen. Merkitykset yhtääl-

tä mahdollistavat toistensa olemassaolon, mutta toisaalta ovat ristiriidassa keskenään. Liittymäpintaa inklusiiviselle matkailulle tarjoaa myös Derridan tuotannosta tuttu universaali, ehdoton vieraanvaraisuus (esim. Höckert, 2015, s. 55; Lashley ym., 2007; Hogeveen & Freistadt, 2013), joka voisi toimia myös äärimmäisenä matkailun inklusion muotona. Tutkimuksessani korostuu myös ajallisuus: Inklusio tarvitsee myös sääntöjä ja rajoituksia, sillä muutoin se jää abstraktiksi. Tutkimukseni käsittelee inklusiota rajoituksista näkökulmista ja konteksteissa, vaikka alun perin yksittäisten osatutkimustenkin tarkoituksena saattoi olla kokonaisvaltaisempi tarkastelu. Ehdoton vieraanvaraisuus kutsuu jatkuvaan iterointiin ja yritykseen ratkaista ristiriita. Siten se on jatkuvassa tulemisen tilassa (*becoming*) (Haddad, 2013). Näin voidaan ajatella myös inklusiivisen matkailun tilasta.

Derrida, kuten me kaikki, elämme maailmassa, jossa vakaata keskustaa ei ole (Garrison, 2003, s. 349). Dekonstruktion ei siis tyydy konstruktionistiseen kuvaan todellisuudesta, jossa kaikki symbolit, merkitykset ja merkityt viittaavat transsendentaaliin yhteyteen tai mestarikäsitteeseen, vaan siten haastaa länsimaalaista traditiota ja käsitystä maailmasta. (Garrison 2003, s. 351.) Inklusiivinen matkailu dekonstruktionistisen linssin läpi tarkasteltuna vaatii siis, että ymmärrämme matkailun yhteisyyttä ja ulkopuolisuutta hyväksyen määritelmän sisäsyntyiset ristiriidat ja jatkuvan muutoksen. Metodologisen viitekehyksen olen kuvannut kuvioon 4. Avaan kuvion teoreettisen lähtökohdan suhteessa tulevaisuudentutkimuksen menetelmiin ja laajemmin kriittiseen tulevaisuusajatteluun seuraavassa luvussa 3.2.



Kuvio 4. Tutkimuksen teoreettinen perusta ja menetelmät

3.2 Dekonstruktio matkailun tulevaisuuksientutkimuksessa

Tulevaisuus itsessään avaa loputtoman mahdollisuuden toisen tarkastelulle. Ihmisen tarve ”ennustaa” tulevaisuutta juontaa juurensa hetkeen, jolloin tulevaisuus on aikaulottuvuutena tullut tietoisuuteemme, ja olemme ylipäättään ymmärtäneet, että meillä on tulevaisuus. Tulevaisuutta on ollut mahdollista tarkastella tulevaisuuskuvien kautta. Ne ovat antaneet muotoa erilaisille tulevaisuuksille. Tulevaisuus itsessään on tuntematon, toinen. Toinen aika, toinen paikka. (Polak, 1973.) Tulevaisuuden ontologia on mentaalinen, mutta tulevaisuudentutkimuksen menetelmät tarjoavat mahdollisuuden tarkastella mahdollisia tulevaisuuksia nykyisyydestä käsin. Voidaan ajatella, että teoriat rakentavat niitä sosiaalisia todellisuuksia, joita ne pyrkivät selittämään ja siten teoriat tuottavat tulevaisuuksia. (Poli, 2017, viitattu teoksessa Minkkinen, 2020.) Näin ollen ajatukset olevasta, ajasta ja todellisuudesta ovat olennaisia sen kannalta, kuinka tulevaisuus

nähdään. Siten on tärkeää olla tietoinen näistä olettamuksista (ks. esim. Polak 1973, s. 7). Vaikkei tällainen lähestymistapa ole matkailun tulevaisuuksien tutkimukselle tyypillistä, olen tunnistanut joitakin matkailututkijoita, jotka ovat lähestyneet matkailun tulevaisuuksia tästä näkökulmasta. Esimerkiksi Yeoman ja Beeton (2014) kirjoittavat, ettei matkailun tulevaisuudentutkimuksen tiedonala ole kytkeytynyt ainoastaan yhteen teoreettiseen positioon, koska matkailu on lähtökohtaisesti monitieteistä. Voisi siis ajatella, että matkailututkimus tarjoaa moninaisten tulevaisuuksien tarkastelulle hyvän lähtökohdan, vaikka yleisesti tulevaisuuksien lähtökohtia ei kyseenalaisteta.

Slaughterin mukaan (2002, s. 30) sosiaalisen todellisuuden määrittely voidaan nähdä yhtenä lähtökohtana tulevaisuudentutkimuksen ja sosiaalisen konstruktivismin yhdistämiseksi. Kun tarkastellaan todellisuutta sosiaalisesti rakentuneena, nähdään myös tulevaisuudet sosiaalisesti rakentuneina. Näin tarkasteltuna tulevaisuus ei tulevaisuudentutkimuksessa ole vain jotakin, mikä materialisoituu ajan saatossa, vaan on jo olemassa ihmisten ajatuksissa ja tunteissa (Hideg, 2002, s. 286–287). Tulevaisuudentutkimuksen tiedonalan lähtökohdat resonoivat hyvin tutkimukseni teeman kanssa, kun tullaan keskusteluun arvoista ja normatiivisesta tutkimusasetelmasta. Vaikka tulevaisuudentutkimus usein nähdäänkin ennusteita ja skenaariota tuottavana – mikä onkin sen yleinen menetelmällinen kontribuutio – on sillä taustansa perusteella varsin arvopohjainen perusta. The World Futures Studies Federation (WFSF) määrittelee tulevaisuudentutkimuksen seuraavasti: *“Futures studies is an art and a science with a strong emphasis on imagination and creativity in creating different possible futures”* (WFSF, 2023).

Futures-monikkomuoto liittyy pluralistiseen lähestymistapaan tulevaisuudentutkimuksessa ja kertoo siitä tutkimuksellisesta diversiteetistä, eri tieteenalojen lähestymistavoista, joita tiedonalalla voidaan nähdä. Termin *“tulevaisuus”* yksikkömuoto aiheuttaisi myös käsitteellisiä rajoituksia ja käytännön vaikutuksia. (WFSF, 2023.) Suomeksi tiedonala kääntyy muotoon tulevaisuudentutkimus. Tästä syystä käytän tässä tutkimuksessa monilempia muotoja.

Historiallisesti perusta tulevaisuudentutkimuksen tiedonalan syntymiselle ajoittuu ensimmäisen ja toisen maailmansodan jälkeiseen aikaan. Tuolloin useat tiedonalan kehittymisen virstanpylväät, kuten ajatushautomot RAND ja Rooman klubi Limits to Growth -julkaisuineen sekä World Futures Society näkivät päivänvalon. Vaikkakin nämä ovat konkreettisia askeleita tulevaisuuksientutkimuksen tiedonalan polulla, ovat tiedonalan juuret pidemmällä historiassa sisältäen Marxin ja utopia-ajatteluun nojauvien sosialistien, Comten, Concoradin, Rousseauin, de Saden sekä Thomas Moren työn (Bell, 1999, s. 296). Tiedonalan kehitys on ollut erilaista eurooppalaisten ja amerikkalaisten tutkijoiden keskuudessa. Kehitykseen saattoi vaikuttaa juuri tarve vakaudelle ja selkeämmille tulevaisuuden näkökulmille. (Masini 2002, s. 250.)

Masinin (2002) mukaan World Futures Studies Federation rakennettiin humanimman tulevaisuuden ajatukselle. Tavoitteena oli tulevaisuus, jonka keskiössä olisi ihminen. Yli kaksi vuosikymmentä sitten Masini kirjoitti ajattelutavan olleen hyödyllinen aikana, jolloin poliittinen ja taloudellinen valta olivat keskittyneet, jättäen seurauksena yhä useammat marginaaleihin. 1980-luvulla tulevaisuuksientutkimus oli suosittua kehittyvässä maissa ja tämä tarjosikin joillekin suljetuille yhteiskunnille tien muuhun maailmaan. Tuona aikana tulevaisuudentutkimus nähtiin sekä vapauttavana että toivoa luovana toimintana. Vuonna 2002 Masini totesi, että humanistinen tulevaisuus kaikille oli edelleen olennaista. (Masini 2002, s. 250–251.) Tämä on edelleen ja yhä lisääntyvässä määrin totta 2020-luvulla, ajassa, jossa moninaiset kriisit koettelevat alueita ja yhteiskuntaa, ja siten humanimman tulevaisuuden tausta-ajatuksen tulisi toimia pohjana kaikelle tulevaisuustyölle. On kuitenkin huomattava tuolloisen tulevaisuudentutkimuksen länsimaalainen normatiivinen käsitys hyvästä ja huonosta tulevaisuudesta.

Tulevaisuudentutkimuksen alalla dekonstruktiivinen ajattelutapa viittaa futuristi Sohail Inayatullahin (2008) *Causal Layered Analysis* -menetelmään (CLA) ja tulevaisuuskolmioksi nimeämäänsä viitekehykseen, joka auttaa ymmärtämään mistä olemme tulleet ja mihin olemme menossa. Tulevaisuusajattelu hänen mukaansa sisältää menneisyyden painolastin, tule-

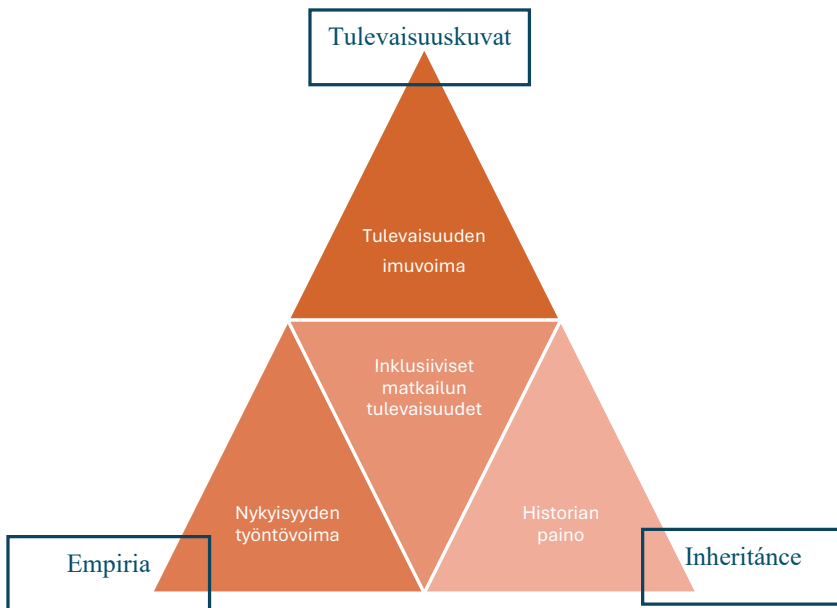
vaisuuden imuvoiman ja tämän päivän trendien työntövoiman (Kuvio 5). Inayatullah (2008) liittää viitekehyksensä organisaatioiden uudistumiseen, kysyen mitä ovat historiamme jatkuvuudet ja mihin tulevaisuuksiin nykyhetki meitä työntää. Tutkimuksessani en keskity yksittäisten organisaatioiden toimintaan, vaan laajempiin konteksteihin. Menetelmänä CLA on mukana yhdessä osatutkimuksessa, mutta muutoin Inayatullahin (1990; 2008) ajattelutapa on toiminut tutkimukseni taustalla teoreettista lähestymistapaani tukevana viitekehyksenä. CLA lainaa filosofista ajatusta siitä, että kaikki todellisuuden tasot voidaan nähdä toisina, mutta eri tavoin (Inayatullah, 2010, s. 105).

CLA on syntynyt Inayatullahin mukaan ajatuksesta yhdistää metaforin ajattelu tulevaisuudentutkimukseen, vaikkakin aiemmin tämä oli nähty tulevaisuudentutkijoiden ja suunnittelijoiden kannalta haasteellisena lähestymistapana (Inayatullah ym., 2016). Sitä on kuitenkin käytetty lukuisissa tutkimuksissa ja konteksteissa sekä menetelmänä että lähestymistapana (Abdullah, 2023; Inayatullah, 2005). CLA:ta on pidetty käyttökelpoisena menetelmänä, tai kognitiivisena karttana, jonka avulla voidaan tehdä selkoa monimutkaisesta toimintaympäristöstä. Asioiden yhteyksiä ja systemaattisuutta voi kuitenkin olla mahdotonta ymmärtää täysin (Abdullah, 2023.)

Vaikka dekonstruktio käsitteenä ei viittaa yksittäiseen menetelmään, samalla kuitenkin – ja ehkä vähän ristiriitaisesti – käsittelen dekonstruktioita myös metodologisena ja menetelmällisenä näkökulmana liittäen sen Inayatullahin (2008) tulevaisuuskolmion viitekehykseen. Vaikka tulevaisuudentutkimuksessa on siirrytty ennusteista tulevaisuuksien moninaisuuden tutkimukseen, kompleksinen kerroksellisuus haastaa, koska emme halua välttämättä tarkastella sitä, kuinka omat ajattelumme ovat rakentuneet. Kompleksinen analyysi ja kerroksellisuus vaatii ymmärrystä paitsi siitä mitä emme tiedä, myös siitä, ettemme tiedä mitä emme tiedä. Näin ollen kompleksisen kerroksellisuuden tutkimus vaatii horisontaalista laajuutta ja vertikaalista syvyyttä (Inayatullah 2002, s. 298.)

Inayatullah (2008, s. 6) nostaa esille tulevaisuudentutkimuksen menetelmien dekonstruktiivisen vaikutuksen. Hänen mukaansa kyse ei niinkään

ole tulevaisuuksien ennustamisesta ja oikean strategian valinnasta, vaan toivottujen tulevaisuuksien luomisesta. Näin ollen tulevaisuudentutkimuksen menetelmät dekolonialisoivat niitä tulevaisuuksia, joita kuvittelemme haluavamme, haastaen peruskäsityksemme maailmasta. (Inayatullah 2008, s. 6.) Inayatullah (2010) toteaa CLA:n olevan tulevaisuudentutkimuksen menetelmä, mutta myös tietoteoreettinen, post-strukturalistinen viitekehys.



Kuvio 5. Tulevaisuuskolmio, soveltaen Inayatullah, 2008

Post-strukturalistisessa kriittisessä tulevaisuusajattelussa tehtävä ei ole ennustaa tai vertailla, vaan problematisoida analyysin tai ajattelun lähtökohtia. Tavallaan kyse ei ole siis tulevaisuuden paremmasta tai tarkemmasta määrittelystä vaan määritelmien purkamisesta. (Inayatullah, 2005.)

Tulevaisuudentutkimuksen keskusteluissa Inayatullahin menetelmällisessä lähestymistavassa on siis nähtävissä leikkaus dekonstruktiiviseen otteeseen erityisenä tutkimuksellisenä lähestymistapana. Kuviossa 5. havainnollistan kriittisen tulevaisuusajattelun, tulevaisuuskolmion ja

konstruktionismin, sekä Derridan (1988) *inheritáncen* (läsnäoloon "aina jo" kirjautunut todellisuus) tuottamaa näkemystäni matkailun inklusiivisten tulevaisuuksien rakentumisen viitekehyksestä (Derrida, 1988, s. 104). Aika ja todellisuus eivät näyttäydy lineaarisina vaan kierteisenä tai kehämaisina jatkumoina. Matkailun tulevaisuuksien tutkimuksessa dekonstruktio on kuitenkin jäänyt vähemmälle huomiolle, eikä sitä juurikaan ole käytetty, vaikka se palvelisi hyvin vaihtoehtoisten matkailun tulevaisuuksien hahmottamista. Kuten Yeoman ja Beeton (2014), ovat todenneet suuri osa matkailun tulevaisuuksien tutkimuksesta tähtää ennusteisiin tai etsii objektiivista totuutta, jossa tutkimuskohde on olemassa riippumatta subjektista ja sen positiosta. Tämä ohjaa menetelmällisiä valintoja, eikä taustalla vaikuttavia oletuksia useinkaan kyseenalaisteta.

Siinä missä Inayatullahin ja Derridan ajattelussa on paljon yhtäläisyyttä, erityisesti dekonstruktion kannalta, on heidän ajattelussaan myös tunnistettava eroja ja niihin liittyviä kiinnostavia tausta-ajatuksia. Vaikka sekä Derridan että Inayatullahin lähestymistavoissa voidaan tunnistaa kriittinen tarkastelutapa länsimaalaiseen tieteenfilosofiaan, ovat lähtökohtansa erilaiset. Siinä missä Derridan ajattelu ankkuroituu kuitenkin länsimaalaisen filosofian traditioon ja muihin länsimaalaisiin ajattelijoihin, ovat Inayatullahin edustaman filosofian virtauksen takana itämaisen filosofian ajattelutavat todellisuuden ja tiedon rakentumisesta. Siinä missä Derrida on alleviivannut sitä, ettei dekonstruktiota voida typistää menetelmäksi, Inayatullahin tapa on tulevaisuudentutkimuksen hengessä fasilitoida tulevaisuuskeskustelua, ja siksi hänen käsittelyssään dekonstruktio muotoutuu menetelmiksi, taktiikoiksi ja viitekehyksiksi. Yhtäläisyyksiä voidaan nähdä näiden ajattelijoiden vahvassa diskursiivisessa ontologisessa ja epistemologisessa otteessa. Sanoitusten ja marginaalien merkityksessä on painoa. Esimerkiksi siinä, miten sanoitamme väestökehitystä, jonka mittarina toimii demografia ja siihen liittyvät indikaattorit (Inayatullah, 2005). Vaihtoehtoisten todellisuuksien ja tulevaisuuksien, tuntemattoman tavoittelu voidaan nähdä olennaisena osana Derridan ja Inayatullahin ajattelua.

Tulevaisuudentutkimuksen kehitys vaatii myös kriittistä tarkastelua. Esimerkiksi skenaariotyön on katsottu ainoastaan toistavan sitä, mikä jo

tiedettiin (Inayatullah, 2009). Tulevaisuuskolmioon ja CLA-analyysiin liittyvä kritiikki liittyy pitkälti siihen, kuinka kompleksisia asiayhteyksiä voidaan tarkastella tulevaisuuskolmion viitekehyksessä. Lisäksi sitä on arvosteltu muun muassa yksilön näkökulman kadottamisesta, kun kaikki ihmiset kuitenkin kantavat mukanaan myös sisäistä maailmaansa (Riedy, 2008). Inayatullah (2023) on itse tarkastellut tulevaisuuskolmiota kriittisesti nostaten esille muun muassa seuraavia näkökulmia. Kompleksisuuden lisäksi voidaan pohtia sitä, kuinka tasakylkinen tulevaisuuskolmio voidaan piirtää ja ovatko kaikkien sivujen painoarvot yhtäläiset kaikissa konteksteissa. Esimerkiksi ilmastonmuutoksen tarkastelu saa pohtimaan sitä, kuinka painavana meitä seuraa totutut toimintamallit ja ajattelutavat, vaikka kestävämpi tulevaisuuskuva olisikin meillä kirkkaana mielessä. Inayatullah tarkastelee kriittisesti myös sitä, kuinka hyödyllinen tulevaisuuskolmio on itsenäisenä menetelmänä. Hänen mukaansa sitä voidaan toki pitää myös itsenäisenä menetelmänä, mutta tulkitseen hänen myös myöntävän, että tulevaisuuskolmio vaatii rinnalleen muita menetelmiä. (Inayatullah, 2023.) Näistä kriittisistä näkökulmista huolimatta, tai ehkä juuri siksi, pidän dekonstruktion ja tulevaisuudentutkimuksen yhdistämistä kiinnostavana lähtökohtana matkailun ja erityisesti inklusiivisen matkailun tutkimukseen, joka näyttäytyy itselleni varsin yleisesti hyväksyttynä, ei problematisoituina tavoitteena. Tulevaisuudentutkimus on tieteenalana erityisen kiinnittynyt menetelmiinsä ja niiden kehittämiseen, joten sillä on vahva perusta tulevaisuuksien tarkasteluun.

3.3 Osatutkimusten esittely ja tutkimuksen kulku

Väitöstutkimukseni koostuu viidestä osatutkimuksesta, joista on kirjoitettu kolme kansainvälistä vertaisarvioitua kirjalukua, yksi kotimainen vertaisarvioitu kirjaluku sekä yksi kotimainen artikkeli. Viidestä osatutkimuksesta kaksi ensimmäistä hyödyntää kurinalaisesti tulevaisuudentutkimuksen menetelmiä kolmas on kirjallisuuskatsaus. Kaksi viimeistä osatutkimusta ovat edelleen tulevaisuusorientoituneita sisältäen osin tulevaisuudentutkimuksen käsitteistöä, mutta lähestyen poikkitieteellistä tutkimusta ja

rikkoen ajatusta tulevaisuudentutkimuksen menetelmällisestä kurinalaisuudesta (ks. Minkkinen & Parkkinen, 2025). Tulevaisuudentutkimus kytkeytyy metodologisesti moniin tieteenaloihin ja on saanut niistä vaikutteita, mutta tulevaisuudentutkimukseen on myös kehittynyt myös siihen kiinteästi kuuluva joukko erityisiä tutkimusmenetelmiä, kuten esimerkiksi Delfoi-menetelmä ja tulevaisuusverstas. Menetelmiä kehitetään ja on kehitetty vuosikymmeniä, mutta keskeisimpänä elementtinä on pysynyt muutostvoimien ja niiden vaikutusten tunnistaminen (Aalto ym., 2022, s. 14.) En tarkoituksellisesti valinnut tähän menetelmäkokeiluja sisältävään väitöstutkimukseen mukaan esimerkiksi skenaariotyötä, vaikka olen tuottanut erilaisia skenaarioita tutkijataipaleeni aikana (esim. Harju-Myllyaho & Väättäjä, 2026). Tavoitteenani on ollut erityisesti tarkastella erilaisista lähtökohdista ponnistavia menetelmiä.

Maantieteellisesti kaksi ensimmäistä osatutkimusta on toteutettu Suomen ja Euroopan kontekstissa. Osatutkimuksissa 3, 4 ja 5 paikantuvat selkeästi omaan elinpiiriini ja tuottavat näkemystä siitä, kuinka sosiaalisen osallisuuden kehittäminen matkailussa edellyttää paikallista ymmärrystä ja aitoa osallistamista. Ne tuottivat myös näkemystä siitä, millaiset ovat inklusiivisen matkailun reunat ja edellytykset pohjoisessa urbaanissa toimintaympäristössä. Osatutkimukset ilmentävät hyvin sitä vertikaalista laajuutta ja horisontaalista syvyyttä, jota Inayatullah (2002, s. 299) tulevaisuudentutkimuksessa peräänkuuluttaa.

Ensimmäisen osatutkimuksen toteutin Salla Jutilan kanssa. Tulokset julkaistiin kansainvälisen vertaisarvioidun kirjanluvun, **The Meaning of Accessible Tourism**, muodossa (I osatutkimus). Ensimmäisen osatutkimuksen taustavaikuttimena oli työni Ennakoinnilla esteettömään vieraanvaraisuuteen -hankkeen asiantuntijana (Euroopan aluekehitysrahasto, EAKR). Hankkeessa pyrittiin erilaisten asiakasryhmien huomioimiseen lappilaisissa matkailuyrityksissä. Taustalla näkyy ajatus esteettömän vieraanvaraisuuden ideasta, joka hankkeessa toimi löyhänä viitekehyksenä tai uudenaikaisena näkökulmana esteettömyyteen.

Tutkimusmenetelmäksi valikoitui Delfoi -kysely, jolla pyrittiin saamaan mahdollisimman laajasti näkökulmia esteettömän matkailun kehittämisen

eri sektoreilta ja toimijoilta. Delfoi on tutkimusmenetelmänä kiinnostava myös siksi, että vaikka kyseessä on asiantuntijapaneeli, menetelmä ohjaa keskustelemaan suuntaan ollen kuitenkin anonyymi. Näin ollen esimerkiksi vahvan asiantuntijastatuksen omaavat eivät pääse vaikuttamaan paneelin yleiseen näkemykseen, vaan kaikkien näkemykset huomioidaan tasavertaisesti. Linturi ja Kuusi (2022, s. 178–181) kuvaavat Delfoi-menetelmää prosessina, jossa tutkittavan ilmiön ominaisuuksia kuoritaan esiin kerros kerrokselta. Delfoi-tutkimuksessa osallistujat johdatellaan vuorovaikutukseen keskenään tavalla, jota Linturi ja Kuusi (2022, s. 178–181) kutsuvat yhteisölliseksi tiedon rakentamiseksi tai yhteisölliseksi oppimiseksi. Delfoi-menetelmän keskeisiksi piirteiksi he mainitsevat anonymiteetin lisäksi iteroivan kommentoinnin ja palautteen annon. Tutkimuksessa toimijoina ovat panelistien lisäksi tutkijat, jotka fasilitoivat toimintaa. (Linturi & Kuusi, 2022, s. 178–181.)

Tämä tutkimusmenetelmä soveltui hyvin lähtökohtatutkimukseksi, sillä sen avulla pystyttiin paitsi tunnistamaan ja ennakoimaan niitä muuttujia, jotka vaikuttavat esteettömän matkailun kehittämiseen, myös hahmottamaan askelia jatkokehittämislle. Yhtenä tärkeänä tuloksena nähtiin esteettömyyden näkyminen päätöksenteossa sekä linja-/strategiapapereissa. Panelistit näkivät myös viestinnän olennaisena osana esteettömän matkailun edistämistä. Nämä huomioid toimitivat pohjana myöhemmille osatutkimuksille. Olen koonnut tutkimuksen viitekehyksen ja tulokset taulukkoon 2. Ensimmäisestä osatutkimuksesta syntynyt artikkeli oli yhteiskirjoitusprosessin tuotos. Prosessissa toimin ensimmäisenä kirjoittajana vastaten erityisesti menetelmällisestä valinnasta ja tutkimuksen suunnittelusta. Artikkelin tulokset analysoitiin ja artikkeli kirjoitettiin muotoonsa yhdessä Salla Jutilan kanssa.

Taulukko 1. Ensimmäisen osatutkimuksen koonti

Harju-Myllyaho, A. & Jutila, S. (2018). <i>The Meaning of Accessible Tourism</i> . Teoksessa M. Gorenak & A. Trdina (toim.) <i>Responsible Hospitality: Inclusive, Active, Green</i> . Maribor: University of Maribor Press.	
Tutkimuksen tavoite	Avata inklusiivisen matkailun rakentumista ja sanoittamista matkailun kehittämisen diskursseissa.
Tutkimuskysymys/kysymykset	1. Miten matkailustrategiat ohjaavat ajatteluamme matkailun kehittämisestä 2. Millaisia ovat matkailustrategioiden taustaoletukset ja millaisia vaikutuksia niillä on inklusiivisen matkailun kehittämiseen.
Pääkäsitteet	Inclusive Tourism, Inclusion Inklusiivinen matkailu, inklusio
Menetelmä ja aineisto	Causal Layered Analysis (CLA) Kuusi matkailustrategiaa perifeerisiltä matkailualueilta: Suomi/Lappi, Skotlanti/Highlands and Islands, Portugal/Madeira
Päätulos	Matkailun osallisuus näyttäytyy matkailustrategioissa usein ohuesti tai tiettyä näkökulmaa tai maailmankatso- musta edustavana osiona. Matkailustrategioiden osalli- suus rakentuu taustaoletukseen kasvusta ja halusta olla osallisena. Osallisuus rakentuu yhtenä matkailun ”näyttämönä”, jolle toimijat kutsutaan osallistumaan.

Toisen osatutkimuksen toteutimme Salla Jutilan kanssa keskittyen ensimmäisessä osatutkimuksessa tunnistettuun matkailun strategiseen kehittämiseen ja inklusion näkymiseen matkailustrategioissa. Tutkimustulokset julkaistiin kansainvälisessä vertaisarvioidussa kirjassa luvussa nimeltä **Inclusion in Tourism Strategies: Setting the Stage for Inclusive Tourism Development in Tourism Destinations** (II osatutkimus). Analysoimme Causal Layered Analysis -menetelmää (CLA) (Inayatullah, 2008) hyödyntäen kuuden matkailualueen – Suomen ja Lapin, Portugalin ja Madeiran, Skotlannin ja Skotlannin ylämaiden – strategioita pohtien paitsi inklusion ilmeistä näkymistä matkailustrategioissa, myös strategiapapereiden taustaoletuksia inklusiivisen matkailun kehittämiseen.

Menetelmänä CLA auttaa syventämään tulevaisuustarkastelua neljän eri tason avulla. Ensimmäinen taso kuvaa ”päivittäistodellisuutta” tai yle-

sesti hyväksyttyjä todellisuuksia sekä lyhyen aikavälin ratkaisuja; toisella tasolla luodetaan sosiaalisia, taloudellisia ja poliittisia taustoja; kolmannella tasolla tarkastellaan maailmankuvia ja kulttuurisia syitä asiantiloihin; neljännellä tasolla pyritään syventämään ymmärrystä tiedostamattomien tarinoiden ja myyttien tasolle. (Inayatullah, 2008, s. 12.)

Tarkastelun alla olleissa strategiapapereissa inklusio näyttäytyi marginaalisesti ja pintapuolisesti. On kuitenkin huomioitava, että sittemmin kestävä matkailun virtausten mukana myös inklusion teema on tullut vahvemmin mukaan matkailun kehittämiseen. Sen reunaehtojen, taustaoletusten tai ideologioiden pohtiminen ei kuitenkaan ole käytännön strategisen kehittämisen ydintä. Toisen osatutkimuksen päätuloksena osoitimme, että inklusiivisten matkailun tulevaisuuksien edellytyksenä voisivat olla erilaisten näkemysten ja taustaoletusten tunnistaminen, huomioiminen ja uudelleen ajattelu. Hahmotimme strategiaproessit osaksi matkailun lavastettua todellisuutta, joihin osallistujat kutsutaan toteuttajiksi. Tuloksena päädyimme esittämään kysymyksiä, jotka voisivat avata ajattelua kohti toisenlaisia tulevaisuuksia. Myös toisesta osatutkimuksesta syntynyt artikkeli oli yhteiskirjoitusproessin tuotos. Prosessissa toimin ensimmäisenä kirjoittajana vastaten erityisesti menetelmällisestä valinnasta ja siihen liittyvien osuuksien kirjoittamisesta. Artikkelin tulokset analysoitiin ja artikkeli kirjoitettiin muotoonsa yhdessä Salla Jutilan kanssa. Toisen osatutkimuksen viitekehyksen ja keskeiset tulokset olen koonnut taulukkoon 2.

Taulukko 2. Toisen osatutkimuksen koonti

Harju-Myllyaho, A. & Jutila, S. (2021). Inclusion in Tourism Strategies: Setting the Stage for Inclusive Tourism Development in Tourism Destinations. Teoksessa A. Harju-Myllyaho & S. Jutila (toim.) Inclusive Tourism Futures. Bristol: Channel View Publications.	
Tutkimuksen tavoite	Avata inklusiivisen matkailun rakentumista ja sanoittamista matkailun kehittämisen diskursseissa.
Tutkimuskysymys/ kysymykset	1. Miten matkailustrategiat ohjaavat ajatteluamme matkailun kehittämisestä 2. Millaisia ovat matkailustrategioiden taustaoletukset ja millaisia vaikutuksia niillä on inklusiivisen matkailun kehittämiseen.
Pääkäsitteet	Inclusive Tourism, Inclusion Inklusiivinen matkailu, inklusio
Menetelmä ja aineisto	Causal Layered Analysis (CLA) Kuusi matkailustrategiaa perifeerisiltä matkailualueilta: Suomi/Lappi, Skotlanti/Highlands and Islands, Portugal/Madeira
Päätulos	Matkailun osallisuus näyttäytyy matkailustrategioissa usein ohuesti tai tiettyä näkökulmaa tai maailmankatsomusta edustavana osiona. Matkailustrategioiden osallisuus rakentuu taustaoletukseen kasvusta ja halusta olla osallisena. Osallisuus rakentuu yhtenä matkailun ”näyttämönä”, jolle toimijat kutsutaan osallistumaan.

Kolmas osatutkimus toteutettiin yhdessä Minni Haanpään ja Maria Hakkaraisen kanssa. Tutkimustulokset julkaistiin vertaisarvioituna artikkelina **Katsaus yhteiskunnalliseen yrittäjyyteen matkailussa: osallisuuden mahdollisuudet pohjoisen urbaaneissa paikallisyhteisöissä** Matkailututkimus-lehdessä (III osatutkimus). Kolmannen osatutkimuksen taustalla oli tarve selvittää, millaista tutkimusta sosiaalisen yrittäjyyden teemassa on tehty matkailututkimuksen saralla. Aihe rajautui koskemaan sosiaalisen yrittäjyyden tematiikkaa osana inklusiivista matkailua, sillä näimme sen yhtenä keinona erityisesti pohjoisen urbaanin ympäristön inklusiivisuuden kehittämiseksi.

Tutkimuksessa hyödynsimme kirjallisuuskatsausta tarkastellaksemme ja käsitteellistääksemme yhteiskunnallisen yrittäjyyden teemaa matkailussa. Kolmannen osatutkimuksen tulokset auttoivat ymmärtämään inklusiivisen matkailun konteksteja ja siihen liittyviä käsitteitä. Tunnistimme myös yh-

teiskunnallisen yrittäjyyden maantieteellisen sidonnaisuuden ja lisäsimme ymmärrystä yhteiskunnallisen yrittäjyyden mahdollisuuksista pohjoisessa hyvinvointivaltiossa. Kolmanneksi katsaus osoitti, ettei yhteiskunnallinen yrittäjyys ole käsitteenä yksinkertainen määritelmien vaihdellessa asiakasnäkökulmista laajempiin yhteiskunnallisiin ja yhteisöjen kysymyksiin. Näkökulmissaan yhteiskunnallinen yrittäjyys ulottuu asiakaskäyttäytymisestä yrittäjyyteen ja ihmisoikeuksiin.

Artikkeli kirjoitettiin tasavertaisen yhteiskirjoittajuuden periaatteella, jossa kaikki tuottivat siihen oman osaamisalueensa sisältöä. Osatutkimuksessa vastasin erityisesti tiedonhausta liittyen yhteiskunnalliseen yrittäjyyteen matkailututkimuksessa. Toin tutkimukseen myös inklusiiviseen matkailuun liittyvää asiantuntemusta aiemman tutkimustyöni pohjalta. Tuotin alustavan kirjallisuuskatsauksen ja analyysin, jota täydensimme yhdessä kirjoitusprosessin aikana. Olen koonnut kolmannen osatutkimuksen viitekehyksen ja päätulokset taulukkoon 3.

Taulukko 3. Kolmannen osatutkimuksen koonti

Haanpää, M. Hakkarainen, M. & Harju-Myllyaho, A. (2018). Katsaus yhteiskunnalliseen yrittäjyyteen matkailussa: osallisuuden mahdollisuudet pohjoisen urbaaneissa paikallisyhteisöissä, Matkailututkimus 14(2).	
Tutkimuksen tavoite	Selvittää millaisia mahdollisuuksia, haasteita ja rajoitteita yhteiskunnalliseen yrittäjyyteen liittyy pohjoisessa urbaanisessa ympäristössä.
Tutkimuskysymys/ kysymykset	1. Millaista tutkimusta matkailututkimuksen kentällä on tehty koskien yhteiskunnallista yrittäjyyttä? 2. Miten olemassa oleva tutkimus suhteutuu pohjoiseen toimintaympäristöön?
Pääkäsitteet	Sosiaalinen yrittäjyys, yhteiskunnallinen yrittäjyys, sosiaalinen matkailu
Menetelmä ja aineisto	Kirjallisuuskatsaus Artikkelit tietokannoista
Päätulos	Katsaus matkailun yhteiskunnallisen yrittäjyyden haasteista ja mahdollisuuksista pohjoisen (hyvinvointivaltion) kontekstissa. Yhteiskunnallinen yrittäjyys matkailussa voi lisätä osallisuutta matkailualueilla, mutta liitetään matkailututkimuksessa usein syrjäisille alueille ja kehittyviin maihin.

Neljännän osatutkimuksen tulokset julkaistiin vertaisarvioituna kirjallukuna **Arjen utopia? Asukasaktivismin kollektiivista autoetnografiaa** (IV osatutkimus). Tutkimuksessa, jonka toteutimme Minni Haanpään ja Maria Hakkaraisen kanssa, näkökulma muuttui paitsi koskemaan omaa välitöntä toimintaympäristöäni, myös siirtyen perinteisemmistä tulevaisuudentutkimuksen menetelmistä autoetnografiseen tutkimusotteeseen. Tulevaisuusajattelu oli kuitenkin artikkelin keskeinen lähtökohta. Tärkeäksi teoreettiseksi käsitteelliseksi lähtökohdaksi otimme arjen utopiat ja uusintavan työn käsitteet. Autoetnografia tässä artikkelissa oli kollektiivista. Käytimme aineistona mm. yhteisiä WhatsApp-keskusteluja sekä omia reflektioitamme.

Ihmisten kokemuksia ja tunteita tarkasteleva etnografinen tutkimus ei ole uutta yhteiskuntatieteellisessä tutkimuksessa (Haanpää 2017, s. 47), mutta matkailun tulevaisuuksien tutkimuksen tiedonalalla menetelmä on käytössä vähäisissä määrin. Vaikka etnografiseen tutkimukseen ovat tarttuneet monet, se on herättänyt myös kysymyksiä siitä, millaista tietoa yksittäisten tutkijoiden kokemukset voivat tuottaa (Syrjälä & Norrgrann, 2018, s. ix). Etnografinen tutkimus on kuitenkin moniulotteista ja tuottaa ymmärrystä, jota mitattavin menetelmin ei voida tuottaa (esim. Valtonen & Haanpää, 2018).

Kuvasimme artikkelissamme omaa asukasaktivismiamme ja sen tuottamia arjen utopioita. Utopioiden määrittelyssä lähdimme arkipäivän utopioista, jossa määrittely ei ole ainoastaan ajattelua vaan tekemistä (Salmenniemi ym., 2022.) Tutkimuksen päätuloksena ymmärrys vaihtoehtojen, inklusiivisten tulevaisuuksien tekemisen edellytyksistä kasvoi. Samalla kasvoi ymmärrys lähiöistä toisenlaisten tulevaisuuksien paikkoina. Tutkimustuloksissa tuli esille, kuinka erilaiset osallistamisen menetelmät tuottavat erilaista osallisuutta ja kuinka erilaiset kohderyhmät kiinnostuvat erilaisista osallistavista toimenpiteistä. Menetelmällinen ja tietoperustaan liittyvä sosiaalinen ja vuorovaikutuksellinen kapasiteetti tärkeää vaikuttavuuden näkökulmasta.

Neljännessä osatutkimuksessa Minni Haanpää vastasi teoreettisesta viitekehyksestä. Tutkimus toteutettiin ja luku kirjoitettiin yhteistyössä

kirjoittajien kesken tasavertaisen yhteiskirjoittajuuden periaatteella, jossa kaikki tuottivat siihen oman osaamisalueensa sisältöä. Kontribuutioni tutkimuksessa oli osallistuminen kollektiiviseen autoetnografiseen tutkimukseen ja aineiston tuottamiseen yhdessä kirjoittajakollegojen kanssa. Tuotin tekstiin tulevaisuudentutkimuksen utopian käsitettä taustoittavan osuuden. Artikkelissa tuotetut aineistot ovat kaikkien kirjoittajien yhteistyössä tuottamaa kollektiivista autoetnografista aineistoa. Taulukkoon 4 olen koonnut neljännen osatutkimuksen viitekehyksen tavoitteineen ja päätuloksineen.

Taulukko 4. Neljännen osatutkimuksen koonti

Haanpää, M., Hakkarainen, M. & Harju-Myllyaho, A. (2023). Arjen utopia? Asukasaktiivismin kollektiivista autoetnografiaa. Teoksessa E. Koskinen-Koivisto & K. Kumpulainen (toim.). Kestävä kulttuurisuunnittelu. SoPhi 155. Jyväskylän yliopisto, 184–202	
Tutkimuksen tavoite	Pohtia lähiöitä tulevaisuuksien paikkoina ja tarkastella asukasaktivismia arjen utopiana.
Tutkimuskysymys/kysymykset	1. Millaisia osallisuuden kokemuksia ja yhteisöllisyyttä eri asukastoiminnan muodot ovat synnyttäneet? 2. Millaisia tulevaisuuksia arjen utopiat voivat tuottaa?
Pääkäsitteet	Utopia, Arjen utopia, Uusintava työ, Asukasaktivismi, Lähiö
Menetelmä ja aineisto	Autobiografiset reflektiot, WhatsApp-keskustelut Kollektiivinen affektiivinen autoetnografia
Päätulos	Vaihtoehtoisten, inklusiivisten tulevaisuuksien tekemisen edellytyksien ymmärtäminen. Lähiöt toisenlaisten tulevaisuuksien paikkoina. Erilaiset osallistamisen menetelmät tuottavat erilaista osallisuutta ja eri kohderyhmät kiinnostuvat erilaisista toimenpiteistä. Menetelmällinen ja tietoperustaan liittyvä sosiaalinen ja vuorovaikutuksellinen kapasiteetti tärkeää vaikuttavuuden näkökulmasta.

Viides osatutkimus toteutettiin Minni Haanpään ja Maria Hakkaraisen kanssa ja tulokset julkaistiin vertaisarvioituna kirjalukuna **Suburban heritage as a tourism attraction?** (V osatutkimus). Menetelmällistä lähestymistapaa edustaa digitaalinen Tarinoita Korkalovaarasta -alusta ja siellä olevat tarinat paikan tekemisen välineenä. Käsitteellisenä lähtökohtana artikke-

lissa toimii ambivalentti kulttuuriperintö. Osatutkimuksessa jatkoimme keskustelua asukasaktivismista omassa lähiössämme, mutta pohdimme myös digitaalisen alustan käyttöä lähiön tarinoiden säilyttämisen paikkana.

Tutkimuksessa osoitamme, kuinka toisenlaisten paikkojen ja tarinoiden voidaan katsoa haastavan matkailun normeja, jotka perustuvat länsimaalaisiin näkökulmiin. Tutkimuksen aikana huomasimme myös, että inkluusiivisen matkailun kehittämisen ja käytänteiden edistämisessä on omat ambivalentit piirteensä, joista olimme tietoisia. Inklusiivisten menetelmien ambivalenssi voi johtaa siihen, että huomaamatta vahvistetaan niitä rakenteita, joita yritetään purkaa. Loppujen lopuksi on tärkeää pohtia, kenen ehdoilla ja lähtökohdista inklusiivista matkailua kehitetään.

Tutkimuksen tuloksena syntynyt kirjaluku kirjoitettiin yhteistyössä Minni Haanpään ja Maria Hakkaraisen kanssa tasavertaisen yhteiskirjoittajuuden periaatteella, jossa kaikki tuottivat siihen oman osaamisalueensa sisältöä. Artikkelin osalta perehdyin erityisesti epätyypillistä kulttuuriperintöä käsittelevään kirjallisuuteen ja kirjoitin lukuun tarina-alustan suunnitteluprosessin kuvauksen. Kirjaluvun taustalla oli Tarinoita Korkalovaa-rasta -projekti (Suomen Kulttuurirahaston Lapin rahasto).

Taulukko 5 .Viidennen osatutkimuksen koonti

Haanpää, M., Hakkarainen, M. & Harju-Myllyaho, A. (2024). Suburban Heritage as a Tourism Attraction? Teoksessa T. Äikäs & T. Matila (toim.) Connecting With Ambivalent Heritage. Creative Uses of Postindustrial Spaces. Lontoo: Bloomsbury Academic, an imprint of Bloomsbury Publishing Plc., 39-60.	
Tutkimuksen tavoite	Pohtia ambivalenttia kulttuuriperintöä suhteessa matkailuun ja erityisesti suhteessa olemassa olevan matkailukohteen tarjontaan.
Tutkimuskysymys/ kysymykset	1. Voisiko paikallinen lähiö toimia matkailun paikkana? 2. Mitä tämä tarkoittaisi paikallisen matkailun näkökulmasta, mitä se voisi tuoda ja kenelle?
Pääkäsitteet	Ambivalentti kulttuuriperintö Lähiömatkailu Autenttisuus Tarinankerronta
Menetelmä ja aineisto	Tarinat, Tarina-alusta Tarinoita Korkalovaarasta
Päätulos	Ymmärrys vaihtoehtoisen matkailun mahdollisuuksista pohjoisessa lähiössä. Pohjoiset lähiöt nähdään ristiriitaisina, vastakohtien paikkoina, joten niiden kulttuuriperintö on ambivalenttia. Samalla myös inklusiivisen matkailun kehittäminen voi olla ambivalenttia, vaikka sillä on potentiaalia luoda sosiaalista arvoa alueille.

Kuten osatutkimusten ja niistä kirjoitettujen artikkelien esittely osoittaa, tutkimuksen käsitteistö vaihteli tutkimuksen kulun aikana johtuen muun muassa tutkimuksen ja ymmärryksen muovautumisesta, osatutkimusten taustalla olleiden projektien ja laajempien kokonaisuuksien vaikutuksesta sekä julkaisukanavasta. Taulukkoon 6 olen edelleen koonnut inklusiivisen matkailun käsitteitä selkiyttääkseni, miten ne liittyvät toisiinsa. Samalla näiden käsitteiden avaaminen auttaa osaltaan inklusiivisen matkailun dekonstruktiivista tarkastelua, sillä niiden kautta on mahdollista ymmärtää sitä, mistä inklusiivinen matkailu ammentaa merkityksiä. Inklusiiviseen matkailuun liittyvien käsitteiden valossa näyttäytyy, että inklusiivisuus on kutsunut ajattelemaan erilaisia näkökulmia ja teoreettisia lähestymistapoja ja näin tulee olemaan myös tulevaisuudessa. Moninaiset käsitteet saavat merkityksensä kytkeytymällä mm. seuraaviin: tutkijoiden ja sidosryhmien omat positiot, taustaolettamukset, konteksti ja maantieteellinen

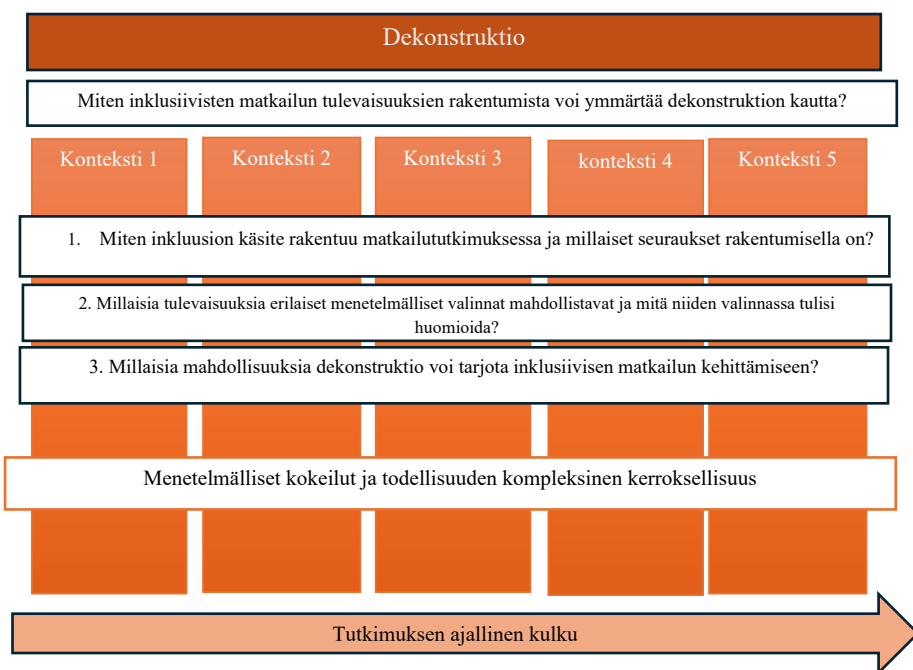
sijainti. Taulukko 6 sekä kuvio 2 osoittavat, että operatiivisten käsitteiden peilaaminen inklusion käsitteeseen, auttaa ymmärtämään kuinka erilaiset käsitteellistykset ja käsitykset muodostuvat, ja millaisia seurauksia näillä käsityksillä on. Seuraavaksi avaan tutkimuksen kokonaisuutta ja kulkua.

Taulukko 6. Inklusiivisen matkailun käsitteet artikkeleissa

	Fokus	Pääasialliset sidosryhmät	Näkökulmat väitöskirjan artikkeleissa
Esteetön matkailu	Nähdään yleensä fyysisen esteettömyyden ja liikkumisen kautta, mutta voidaan nähdä myös moniulotteisena konseptina, joka sisältää monia näkökulmia. Barrier-free tourism toimii synonyyminä tarkoittaen erilaisia esteitä, joita ihmiset kokevat matkailussa. Esteet voivat olla fyysisiä rajoitteita, asenteita ja tiedonpuutetta. Tavoitteena on esteiden poistaminen.	Vammaiset henkilöt ja kognitiivisia rajoitteita omaavat. Yleisesti tarkastelussa asiakaan näkökulma.	Osatutkimus I. Käsittelee inklusiivista matkailua juuri esteettömän matkailun näkökulmasta tuoden kuitenkin mukaan vieraanvaraisuuden tematiikkaa. Osatutkimus II. Sisältää esteettömän matkailun yhtenä inklusiivisen matkailun näkökulmana. Osatutkimus III. Katsaus sisältää myös esteettömän matkailun tematiikkaa, mutta ei keskity siihen.
Tourism for all	Tourism for all keskittyy mahdollistamaan matkailua kaikille. Käsitteen taustalla on universaalien muotoilun käsite. Tavoitteena on saavutettavien tilojen tuottaminen kaikille.	Vammaiset ja ihmiset, joilla on kognitiivisia rajoitteita, vähemmistöt ja muut ryhmät, jotka voivat jäädä matkailun ulkopuolelle. Sisältää lähinnä asiakasnäkökulman.	Käsite tuodaan esille osatutkimuksissa I–III, mutta se ei ole johtavana lähestymistapana, vaikka esteettömän vieraanvaraisuuden näkökulma viittaa laajaan näkemykseen esteettömyydestä.

	Fokus	Pääasialliset sidosryhmät	Näkökulmat väitöskirjan artikkeleissa
Sosiaalinen matkailu	Sosiaalinen matkailu mahdollistaa osallisuuden matkailuun myös niille, jotka ovat taloudellisesti tai muutoin heikommassa asemassa. Tavoitteena tuottaa osallisuutta matkailun kautta.	Käsite, joka viittaa monenlaisiin aloitteisiin sisältäen julkisia, yksityisiä ja kolmannen sektorin toimijoita. Alkujaan suunnattu matkailijoille. Käsitteen sisältö vaihtelee myös maantieteellisesti: Euroopassa kohteena ovat matkailijat, kehittyvissä maissa yhteisöt.	Sosiaalinen matkailu tuodaan esille yhtenä inklusiivisen matkailun käsitteenä osatutkimuksissa I-III. Suomalaiseen toimintaympäristöön kytkeytyvässä tutkimuksessa tämä ei kuitenkaan ole johtava näkökulma inklusiivisen matkailun kehittämiseen.
Sosiaalinen ja yhteiskunnallinen yrittäjyys matkailussa	Huomioi sosiaalisen matkailun taloudellisen näkökulman. Merkitys vaihtelee eri tieteenaloilla ja toimialoilla, mutta myös maantieteellisesti. Keskeisiä sisältöjä ovat arvonaluonti, sosiaaliset innovaatiot ja kestävyys. Tavoitteena tuottaa osallisuutta talouden kautta.	Yrittäjät, matkailun tuottajat, vähemmistöt ja vammaiset.	Osatutkimuksen III katsaus käsittelee yhteiskunnallista yrittäjyyttä, joka liittään sen social entrepreneurship –teemaan suomalaisessa kontekstissa. Osatutkimuksen IV näkökulma sivuaa sosiaalista yrittäjyyttä, mutta ei keskity konseptiin sellaisenaan.
Yhteisö- ja yksilölähtöisyys matkailussa	Lähtee yksilön tai yhteisön näkökulmistaan ja toimijuudesta.	Yhteisöt ja yksilöt.	Näkökulma tulee esille osatutkimuksen III. katsauksessa. Osatutkimuksissa IV ja V käsite on keskeisenä näkökulmana artikkelien keskittyessä matkailukaupungin lähioon ja sen kehittämiseen.

Kuviossa 6 havainnollistan eri osatutkimusten sisältöjä suhteessa tutkimuskysymyksiini. Väitöstutkimukseni aikana alkuperäinen tutkimussuunnitelma kysymyksineen on osin muuttunut, eivätkä väitöstutkimuksen tutkimuskysymykset näin ollen ole identtiset osatutkimusten tutkimuskysymysten kanssa. Väitöstutkimuksen tutkimuskysymykset (poikkileikkaavat laatikot), läpileikkaavat kaikkia osatutkimuksia. Tarkastelen jokaista osatutkimusta kontekstisidonnaisena, eriytyneenä dekonstruktiona (viisi pilaria kuviossa 6), jotka muodostuvat osatutkimusten viitekehyksestä, menetelmällisistä kokeiluista ja käsitteellisistä valinnoista. Kuvio 6 havainnollistaa myös tutkimuksen ajallisen kulun eri osatutkimusten mukaisesti. On kuitenkin huomattava, että dekonstruktioivinen lähestymistapa eri osatutkimusten tarkasteluun on ollut myös muuta kuin lineaarisesti ajassa etenevää. Eri osatutkimusten tutkimusasetelmien näkökulmia tarkastellessa, korostuu todellisuuden ja siten myös tulevaisuuden kerroksellisuus sisältäen konstruktionistisen ajatuksen siitä, että todellisuus muodostuu yksilön sisäisestä maailmasta ja ulkoisesta toimintaympäristöstä rakentuen sosiaalisesti niiden välillä.

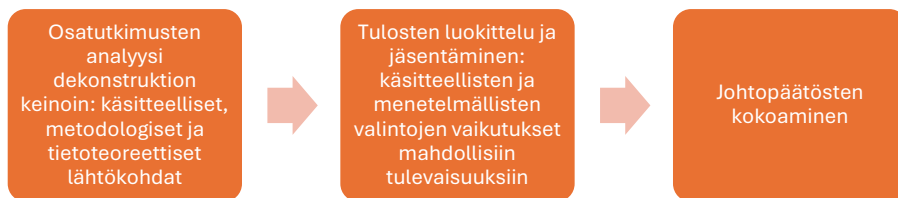


Kuvio 6. Tutkimuskysymykset ja viisi kontekstisidonnaista dekonstruktioita

Kontekstisidonnaisella dekonstruktioilla tarkoitan sitä, kuinka tutkimus tapahtuu aina tietyssä kontekstissa, mutta on myös monin tavoin sattumanvaraista ja riippuvainen monista valinnoista, olivatpa ne tiedostettuja tai eivät. Tutkimuksessani dekonstruktio ei ole erityinen tekniikka tai metodi, vaan analyysin keino tai lähestymistapa. Jokaisen osatutkimuksen lähtökohdat aina menetelmävalinnasta käsitteellistämiseen tuottavat erilaiset edellytykset tulevaisuuksien rakentumiselle. Samalla on huomattava, että toisten tulevaisuuksien rakentuminen johtaa toisten purkaantumiseen tai vähintäänkin jättää ne huomiotta. Toisin sanoen tulevaisuuksien rekonstruointi on loputonta dekonstruointia, sillä toiset tulevaisuudet tai niiden mahdollisuudet jäävät tutkimuksen ulkopuolelle.

Dekonstruktiivisessa tarkastelussa sovelsin kahta eri näkökulmaa: Derridan (1972) dekonstruktiivista lähestymistapaa (myös esim. Pasanen, 1972)

käsitteiden ja Inayatullahin (2008) tulevaisuuskolmion ajatusta todellisuuden kerroksellisuudesta menetelmien tarkastelussa. Analyysin (kuvio 7) aikana tarkastelin jokaisen osatutkimuksen käsitteiden ja menetelmävalinnan kautta tutkimuksen tuottamaa sisältöä ja kontekstia pyrkien analyysissä aina käsitteellisiin, metodologisiin ja tietoteoreettisiin lähtökohtiin saakka. Purkaminen auttaa havaitsemaan millaisista osasista kokonaisuus on rakentunut. Pyrkimykseni päästä tutkimusten tarkastelussa metatasolle saakka tuotti jokaisesta osatutkimuksesta dekonstruktiivisen analyysin. Lopuksi luokittelin havainnot synteessin muodostamiseksi. Luvussa 4 esittelen tutkimuksen tulokset.



Kuvio 7. Dekonstruktiivisen analyysin vaiheet

3.4 Tutkijan positio – inklusiivisia matkailun tulevaisuuksia tekemässä

Aloittaessani työt Lapin yliopistolla 2012 olin jo kokenut matkailualan ammattilainen, ja minulla oli vuosien kokemus alalla. Yliopistolle tulin projektisuunnittelijaksi Ennakoinnista kilpailukykyä Lapin matkailuun -hankkeeseen (Euroopan Aluekehitysrahaston rahoittama kehittämishanke), jonka tavoitteena oli auttaa lappilaisia yrityksiä ennakoimaan toimintaympäristön muutoksia ja suuntaamaan toimintaansa paremmin. Ryhtyessäni suorittamaan toista maisteritutkintoa matkailuun liittyen, päätin tehdä myös lyhyen sivuaineen tulevaisuudentutkimuksesta. Viehätyn tulevaisuusajat-

telusta ja tulevaisuudentutkimuksesta ja sen jälkeen korkeakoulu-uraani – ensin Lapin yliopistolla ja myöhemmin Lapin ammattikorkeakoulussa – on siivittänyt tulevaisuusorientaatio tavalla tai toisella. Ymmärsin, että tulevaisuudentutkimukseen ei liity mystiikkaa, eikä tavoitteena ole aina tehdä ennusteita. Ymmärsin samalla, että tulevaisuus on ainoa aikaulottuvuus, jossa muutos on mahdollinen tai johon voidaan vaikuttaa tämän hetken päätöksillä. Tulevaisuus kronologisena ulottuvuutena antaa tilaa luovuudelle ja kyseenalaistuksille.

Lapin yliopistossa työskennellessäni tutustuin myös esteettömän matkailun näkökulmiin työskennellessämme matkailuyritysten kanssa Ennakoinnilla esteettömään vieraanvaraisuuteen -kehittämishankkeessa (EAKR). Siitä alkaen myös matkailun inklusion eri näkökulmat ovat kulkeneet mukani opinnoissa ja kehittämistyössä. Inklusiivisen matkailun saralla tekemäni tutkimus- ja kehittämistyö ilmentävät hyvin sitä moninaisuutta, kuinka inklusio tulkitaan matkailun tutkimuksessa, kehittämisessä ja arjessa. Tutkimuspolkuni on johtanut esteettömän matkailun mahdollisuuksien, edellytysten ja kohderyhmien tutkimuksesta kriittisiin osallisuuden kysymyksiin.

Erityisesti humanistisessa tutkimuksessa näkemys siitä, että asenteet vaikuttavat ihmisten toimintaan ja käsityksiin asioista on tavanomaista. Myös tutkijan on hyvä tiedostaa omat asenteensa tutkimuskohteeseen. Tutkijan tulkinnat ovat tiivistä kytköksissä tuloksiin. (ks. esim. Koskinen, 2016.) Seurailen tutkimukseni henkeä näen, että oma positioni on vaikuttanut siihen, kuinka olen lähestynyt tutkimusta. Ensinnäkin työni tutkimus- kehittämis- ja innovaatiotoiminnan (TKI) saralla on vaikuttanut tutkimukseen siten, että tutkimuksessani on vahva soveltamisen ja kehittämisen pohja-ajatus. Tämä näkyy erityisesti tutkimuksen kolmannessa osakysymyksessä. Toiseksi työni matkailualalla on tuonut työhön mahdollisuuden tarkastella asioita käytännön näkökulmasta vaikuttaen näkemykseni alasta. Samalla olen huomannut jumiutuneeni toisinaan tiettyihin näkemyksiin matkailusta, joten olen pyrkinyt irrottautumaan itse lukkiutuneista ajattelumalleista liittyen siihen, mitä matkailu on tai mitä se voi olla. Oman positioni tarkastelu suhteessa tutkimukseni teemaan on kulkenut

mukanani aina pro gradu -tutkielmastani saakka. Siinä tutkin sateenkaarimatkailua diskurssianalyysin avulla. Inklusion tutkimus saa pohtimaan sitä, kenellä on oikeus puhua jonkun puolesta. Enhän voi koskaan tarkkarajaisesti ymmärtää toista, sillä tarkastelen tutkimuskohdettani aina oman menneisyyteni ja tulevaisuuteni kautta, olipa menetelmävalinta mikä tahansa.

Inklusio ja osallisuuden kysymykset ovat olleet käytännössä mukanani jo varhaisessa vaiheessa omaa historiaani, sillä olen syntynyt erityistarpeita omaavana lapsena, ja lapsuuteni monet muistot liittyvät siihen, että suulaki halkio vaikeutti monia arjen asioita, kuten syömistä ja puhumista, kunnes leikkaukset korjasivat tilanteen. 1990-luvun lama leimaa omaa maailmankuvaani siten, että vaikka näen suomalaisen ja yleisemmin pohjoismaisen hyvinvointiyhteiskunnan tarjoavan tasa-arvon mahdollisuuksia, on yksilön osallisuuden kokemus usein riippuvainen sosio-materiaalisesta ja kulttuurisesta kapasiteetista. Osallisuuden kokemus riippuu tätä taustaa vasten yksilön osallisuuteensa liittyvistä taustaoletuksista sekä siitä, millaisia nykyisyyksiä ja tulevaisuuksia yksilö pitää itsellensä todennäköisinä tai mahdollisina. Mahdollisuuksien näkeminen ja tulevaisuususkko liittyvät nähdäkseni hyvin konkreettisesti siihen millaiset tulevaisuudet yksilön kohdalla toteutuvat. Tätä taustaa vasten ei ole ollenkaan erikoista, että tutkimuksessani yhdistyvät inklusion kysymykset, matkailu, sekä tulevaisuudentutkimuksen menetelmät. Tavoitteenani ei ole milloinkaan ollut hakea vastakkainasettelua valtavirtamatkailuun, vaan pohtia toisella tavalla tekemistä inklusiivisempien tulevaisuuksien saavuttamiseksi matkailussa.

Jokisen mukaan tutkijan ja tutkimuskohteen välinen suhde on luonteeltaan konstrukttiivinen tarkoittaen sitä, että tutkija paitsi kuvaa sosiaalista todellisuutta, myös samalla rakentaa sitä (Jokinen 1999, 41). Näen, että tutkimuksessani Jokisen ajatus tulee selkeästi esille. Tutkimuksessani on työni ja taustani vuoksi vahva kehittämisen konteksti, ja tutkimukseni pyrkiikin hakemaan kehittämisen taustalle vaihtoehtoisia näkökulmia kysyen paitsi mitä on, myös mitä voi olla. Mukaillen matkailututkijoita Morgania ym. (2018), kriittisen matkailututkimuksen hengessä olen pyrkinyt tähyämään perinteisten dualismien ulkopuolelle – esimerkiksi me/muut,

subjekti/objekti, feminiininen/maskuliininen, itse/toinen. Tutkimuksen aikana *aina jo*, on tullut myös tutkijan identiteetissä näkyväksi osaltaan siinä, että epämääräinen pyrkimykseni ajatella ja tehdä asioita toisin on saanut kehyksen ja suunnan. *Aina jo* viittaa kuitenkin siihen, kuinka en voi tarkkarajaisesti kuvata kokemusta sanoin, eikä tutkija voi täysin irrottautua itsestään. Tulevaisuuden toisinajattelun keinoja löytyi kuitenkin tämän tutkimuksen aikana.

4. Ulkopuolisuus inklusion ajurina – Dekonstruktiivisen tarkastelun tuloksia

Edellä olen kuvannut tämän tutkimuksen lähtökohtia ja kulkua. Olen avan-
nut inklusiiviseen matkailuun liittyvää käsitteistöä, hyödyntämäni teo-
reettista ja menetelmällistä viitekehystä sekä esitellyt väitöstutkimukseeni
sisällytetyt osatutkimukset. Tässä luvussa kuvaan tutkimukseni tulokset
ja seuraavassa luvussa 5 johtopäätökset. Kuten aiemmin totesin, tutki-
muksen edetessä ovat myös tutkimuskysymykset muotoutuneet tiedon ja
ymmärryksen lisääntyessä. Tutkimuksen tavoite, eli kuvata erilaisten tule-
vaisuuksien rakentumista todellisuuksien eri kerrostumissa, on kuitenkin
ollut tutkimukseni kantavana ajatuksena alusta saakka.

Päätutkimuskysymykseni on: Miten inklusiivisten matkailun tulevai-
suuksien rakentumista voi ymmärtää dekonstruktion kautta? Tutkimuksen
osakysymykset ovat: 1. Miten inklusion käsite rakentuu matkailututki-
muksessa ja millaiset seuraukset rakentumisella on? 2. Millaisia tulevai-
suuksia erilaiset menetelmälliset valinnat mahdollistavat? 3. Millaisia
mahdollisuuksia dekonstruktio voi tarjota inklusiivisen matkailun kehittä-
miseen?

4.1 Ristiriitainen ja jännitteinen matkailun inklusio – inklusiivisen matkailun käsitteellisiä avauksia

Inklusion käsitteellisellä rakentumisella on olennainen osa siinä, miten
inklusiiviset matkailun tulevaisuudet rakentuvat. Erilaiset merkityksenän-
not tuottavat näkemyksiä siitä, millaiset tulevaisuudet ovat hyviä ja kenelle
sekä siitä, keitä osallistetaan ja kenen toimesta. Lähtökohtaisesti inkluu-
sion monet käsitteet luovat pohjaa jatkuvuuksille, ja ylläpitävät olemassa
olevia rakenteita, jos niitä ei tietoisesti pyritä purkamaan. Inayatullah ku-
vaa tätä tulevaisuuskolmiossa *menneisyyden painona*, Derridan ajattelus-
sa tämä kääntyy muotoon *inheritance*. Käsitteellistykset sisältävät myös
lähtökohtaisen ajatuksen vieraanvaraisuudesta, mahdollisuudesta toisel-

le ja siten käsite sisältää implisiittisen näkemyksen tulevaisuusvallasta ja sen käyttäjäistä, joko rajoittaen tai lisäten toimijuuksia. Tämä konkretisoitui tarkastellessani osatutkimusten tuottamia tulevaisuuskuvia ja käytettyjä käsitteitä.

Mukaillen Derridan ajatusta kaksoissidonnaisuudesta tunnistin dekonstruktiivista tarkastelua hyödyntäen kuusi ristiriitaisuutta, jotka ovat inklusiivisten matkailun tulevaisuuksien rakentumisen kannalta olennaisia, sillä ne aiheuttavat jännitteitä, joilla on vaikutuksensa inklusiivisen matkailun tulevaisuuksien tutkimiseen ja kehittämiseen osana laajempia kokonaisuuksia ja yhteiskunnallisia kysymyksiä. Tunnistamani ristiriitaisuudet ovat **1) oikeus matkailla, 2) matkailun ulossulkeva luonne, 3) normatiivinen merkityssisältö, 4) inklusion suhde ulkopuolisuuteen, 5) oikeus olla osallistumatta, 6) inklusio transformaationa** (kuvio 8). Dekonstruktiivinen tarkastelu teki näkyväksi, kuinka inklusiivisen matkailun käsitemaailma rakentuu osin normatiivisesti ja tuottaa ristiriitaisia merkityksiä aiheuttaen jännitteitä. Tarkastelussa nousi esille myös se, kuinka inklusion tavoittelu on yleisellä tasolla toivottavaa, mutta samalla käsitteen merkityssisällöt vaihtelevat riippuen kielestä, kulttuurista ja maantieteellisestä sijainnista.



Kuvio 8. Inklusiivisen matkailun jännitteinen käsite

Ensimmäisen jännitteen tuottaa ristiriitainen oikeus matkailuun, jossa matkailu sisältyy osaksi oikeuksia, ainakin sosiaalisia oikeuksia. Matkailu on muuttunut osaksi nykyihmisten elämää ja arkea siinä määrin, että matkailu on muuttunut halusta tarpeeksi (Berry, 1994). Matkailu nähdään yleisesti kiistattomana oikeutena (esim. Vogler, Schweiggart & Müller, 2026). Näin rakentuneena matkailun inklusio ja eksklusio ovat laajoja ilmiöitä, sillä erilaiset rajoitteet koskettavat kaikkia jossain vaiheessa elämää. Jopa

16 prosenttia maailman väestöstä omaa jonkin rajoitteen (UN Tourism, 2025b), mikä kiistämättä tekee siitä myös taloudellisen kysymyksen ja laajemman yhteiskunnallisen systeemisen ilmiön. Ristiriidan aiheuttama jännite syntyy, kun oikeutta matkailuun tarkastellaan suhteessa tämän hetken kehityskulkuihin, joissa liikamatkailun ja sen aiheuttamien haasteiden kanssa kamppailevat alueet katsovat tarpeelliseksi rajoittaa matkailua (ks. myös Gascón, 2019). Ristiriitoja aiheuttaa myös oikeus matkailuun aikana, jossa ihmisiä liikkuu myös pakon edessä, kun taas joidenkin liikkumista on rajoitettu (esim. Berg & Fiddian-Qasmiyeh, 2018; Knežević ym., 2017). Näihin näkökulmiin liittyen vieraanvaraisuutta voidaan tarkastella olennaisena osana esteettömyyttä, sillä asenteet ovat tiiviisti kytköksissä esteettömän matkailun kehittämiseen. Vieraanvaraisuus on tietynlainen matkailun kanssa yhteensopiva vastine toisen vastaanottamiselle ja hyväksymiselle, mutta missä kulkevat vieraanvaraisuuden rajat? Esteetön matkailu ja jopa universaali *tourism for all* tapahtuu rajoissa, joka jättää jotkut ulkopuolelle. Tämä tulee esille erityisesti osatutkimuksissa I ja II, jotka viittaavat matkailuun sosiaalisena oikeutena ja jopa vapautena. Osatutkimus II nostaa esille myös yhteyden tahtovaan mieleen. Matkailulla nähdään siis olevan itseisarvoa, kyseenalaistamatonta arvoa sellaisenaan. Esteetön matkailu pysyy näin marginaalissa, ja siihen liittyvät tutkimukset ja projektit yksittäisinä näkökulmina ja avauksina.

Toinen jännite syntyy ristiriidasta matkailutoimialan ulossulkevan luonteen ja inklusiivisen matkailun käsitteen välillä. Osatutkimusten lähtökohtana on matkailu toimialana, joka kiinnittää sen osaksi talouden ja yhteiskunnan rakenteita. Tämän seurauksena rajatusta toimialasta voidaan määritellä ulos tietyt alueet tai ryhmät. Matkailu nähdään myös toimialana, joka on irrallaan muusta yhteiskunnasta. Käsitteellinen monimutkaisuus johtuu kuitenkin siitä, että toteutuessaan täydellinen inklusio – eli jokaisen tuleminen osaksi normia muuttaisi inklusion käsitteen ”vanhentuneeksi” – tarvitseehan inklusio määrittäytyä myös ne, jotka voidaan määritellä ulkopuolisiksi. Jos kaikki marginaalissa tai ulkopuolella olevat olisi ”inklusoitu”, eli tuotu matkailun ”yhteyteen” muuttuisi inklusio käytännössä merkityksettömäksi, koska ketään ei olisi ulkopuolella. Näin ol-

len sisäpuolella olevat tarvitsevat ulkopuolisia määritelläkseen omaa inklusiotaan. Tällä on yhteys paitsi marginaalissa olevien inklusioon, myös eksklusiiviseen matkailuun erityisenä palvelun laadun mittarina, joka erottaa meidät muista. Matkailun tulisi siis samanaikaisesti sekä säilyttää että häivyttää eksklusiivinen luonteensa.

Tämä jännite tulee erityisesti esille pohjoisia lähiöitä koskevissa osatutkimuksissa IV ja V, joissa lähiöitä tarkastellaan suhteessa valtavirtamatkailuun. Yhteisölähtöistä matkailua pidetään lähtökohtaisesti kestäväenä tapana kehittää matkailua, mutta näiden vaihtoehtoisten tapojen merkitystä osana valtavirtamatkailua ei tunnisteta, ainakaan pohjoisessa toimintaympäristössä, jossa matkailun yleisesti kerrottu tarina on varsin toisenlainen. Neljännessä osatutkimuksessa tutkimus ei sinänsä lähtenyt inklusion käsitteestä käsin, vaan tuli näkyväksi toiminnan kautta, mikä on kiinnostavaa, sillä tästä näkökulmasta inklusio voi rakentua myös ulkopuolelta käsin. Tämä rikkoo perinteistä ajattelua koskien yhteiskunnan yhteyttä, johon ulkopuolella olevat voidaan tuoda. Matkailu toimialana on loppujen lopuksi ihmisten luoma systeemi, joka noudattaa tiettyjä ehtoja. Valtavirrassa ja erityisesti matkailun strategisessa kehittämisessä tietyt tahot katsotaan olevan mukana matkailun kehittämisessä, toisten jäädessä kehittämisen ulkopuolelle tai lavastetun osallisuuden kohteeksi, kuten II osatutkimus osoittaa. Käytännön seurauksena tietyille tahoille kasautuu tulevaisuusvaltaa matkailun kehittämiseen ja normi voi vahvistua.

Kolmanneksi jännitteeksi tunnistinkin inklusiivisen matkailun normatiivisen merkityssisällön. Käsitteellisesti esimerkiksi esteetön matkailu yhdistyy ajatukseen siitä, että joku tai jotkut yksilöt, yhteisöt tai alueet ovat matkailun ulkopuolella, joten esteetön matkailu tuottaa ajattelutapaa, jossa matkailua kehitetään normille. Ajattelutapa ei siten huomioi yksilön erilaisia osallisuuspiirejä tai katsoo matkailun yleisesti olevan yksi yksilön osallisuuspiireistä (ks. Siisiäinen, 2018). Esteitä poistetaan paikoin, jotta marginaalissa olevat voidaan tuoda osaksi normia. Keskustelu johtaa usein siihen, että erityistarpeita omaavat kohderyhmät nähdään muista erillisinä, tai voidaan tahtomatta toiseuttaa (ks. myös Pitkänen, 2008, s. 64). Tätä

kuvaavat hyvin yhteisölähtöistä kehittämistä kuvaavat osatutkimukset IV ja V.

Marginalisointi voi johtaa päätelmään siitä, että erilaisten kohderyhmien tarpeisiin vastaaminen on kuluerä tai erillinen investointi. Loppujen lopuksi päädytään tilanteeseen, jossa on tarpeen todistaa esteettömyyden lisäävän kilpailukykyä ja taloudellista kannattavuutta, ja kompensoivan siten siitä johtuvia kuluja ja tuottavan kasvua. Maailmankatsomuksellisesti esteettömän matkailun lähtökohta on ekonominen ja normia vahvistava siitä huolimatta, että tavoitteena voi olla toimijuutta ja osallisuutta edistävä toiminta. Tämä esteettömän matkailun näkökulma tuli esille erityisesti osatutkimuksen I tarkastelussa, jossa esteettömän matkailun edistäminen kytkeytyy selkeästi talouden näkökulmiin. Tullaan siis kysymykseen arvoista ja niiden edistämisestä yhteiskunnassa, ja siitä millaisten arvojen päälle inklusiivista matkailua rakennetaan. Arvoja tarkastelemalla voidaan tulla myös johtopäätökseen siitä, että ristiriidat johtuvat pohjimmiltaan ainakin osin käsitteellisistä arvoristiriidoista. Haasteeksi voi muodostua myös se, kuinka käsitteitä voidaan operationalisoida, niiden pohjalta luoda toimintaa sekä mitata niiden vaikuttavuutta.

Inklusion käsitteen normatiivinen rakentuminen matkailututkimuksessa voi johtaa yleistyksiin. Yhtäältä käsite normatiivisuudessa pitää sisällään ajatuksen, että kaikki voivat ja haluavat olla mukana ”normissa” tai ”valtavirrassa”. Toisaalta jätetään kyseenalaistamatta, millainen toimijuus matkailun osallisuuteen on mahdollista ja mitä se kohteeltaan – yksilöiltä tai yhteisöiltä – vaatii. Matkailun inklusio tuottaa käsitteenä ajatusta siitä, että jotkut ovat matkailun osallisuuspiirin ulkopuolella ja heidät voidaan ”osallistaa” osaksi matkailun normia. Matkailun inklusio sisältää myös käsityksen siitä, keillä on toimijuutta ja valtaa esteiden poistamiseksi tai muiden osallistamiseksi. Näin on esimerkiksi yhteisölähtöisen kehittämisen käsitteen kohdalla. Inklusion käsitteellinen rakentuminen kussakin osatutkimuksessa on vaikuttanut siihen, keitä tulee osallistaa, mutta myös siihen, kenellä on toimijuutta tuottaa erilaisia tulevaisuuksia. Samalla tulevat jotkut määritellyksi matkailun ulkopuolelle, tai he saavat tahtomattaan roolin kehittämisen kohteena. Inklusion käsite siis sisältää ajatuksen yksi-

lön kyvykkyydestä, jota ei kyseenalaisteta. Tämä nousi esille myös osatutkimuksessa II. Kyvykkyyden oletus voi myös johtaa tunteeseen ”ikuisista talkoista”, kuten osatutkimuksessa IV toteamme.

Inklusion normatiivinen rakentuminen johtaa myös neljänteen tunnistamaani jännitteeseen, matkailun inklusion suhteen ulkopuolisuuteen. Katson, että Siisiäisen (2018) kuvaamat osallisuuspiirit tulevat tutkimuksen lähtöasetelmassa esille siinä, että todellisuudessa on yhtä aikaa mahdollista kokea erillisyyttä ja yhtenäisyyttä riippuen mistä positiosta osallisuuttaan tarkastelee. Näin inklusiivisten tulevaisuuksien moninaisuus on loputon ja siten matkailun inklusio on ikuisessa tulemisen tilassa (*becoming*), jossa on loputon ilmentymisen ja ilmestymisen virta. Inklusio ja eksklusio voivat Levitasiin (2007) viitaten olla keskittyneitä, eli joitakin alueita ei katsota kuuluvaksi, tai niiden katsotaan olevan ulkopuolella. Tutkimukseni kannalta on olennaista, että esimerkiksi lähiöitä ei välttämättä myöskään haluta tuoda osaksi matkailua. Keskittyneessä eksklusiiossa fokus on kuitenkin alueessa, ei yksilöissä, ja siten inklusio voi rakentua yksilöiden välillä, vaikka alue olisi ulkopuolelta tarkastellen marginalisoitu. Tämä kytkeytyy osaltaan matkailun paikallislähtöiseen kehittämiseen, jossa paikallisuus nähdään usein yhtenä ryhmänä, vaikka useissa kohteissa voidaan tunnistaa monenlaisia paikallisia yhteisöjä.

Viidentenä erityisenä jännitteisenä matkailun inklusion ominaisuutena on nähtävä myös, kuinka osallisuus sisältää oikeuden olla osallistumatta (esim. II osatutkimus). Näkökulmana tämä voidaan nähdä pohjoismaisen yksilökeskeisen yhteiskunnan tuottamana ajattelutapana, jota myös minä ja tämän väitöskirjan osatutkimusten kirjoittajakollegani edustavat. Tämä näkökulma toimii esimerkkinä siitä kuinka meille tutut käsitteet ja käsitykset sisältävät ristiriitaisuuksia, jotka voivat olla piilossa. Inklusiivisen matkailun asema kaikkia osallistavana käsitteenä haastaa paikallisten osallisuutta omaan ympäristöönsä ja kulttuuriinsa.

Tutkimukseni osoittaa dekonstruktoiden maantieteellisen kontekstisidonnaisuuden paikantuen pohjoiseen hyvinvointivaltioon. Esimerkiksi sosiaalinen ja yhteiskunnallinen yrittäjäyys on matkailututkimuksessa pääasiassa liitetty kehittyviin maihin ja globaaliin etelään. Pohjoinen ja eri-

tyisesti hyvinvointivaltioissa tapahtuva sosiaalinen tai yhteiskunnallinen yrittäjyys on kuitenkin saanut vähäisempää huomiota. Yhteiskunnallisen yrittäjyyden määrittely osoittautui monitahoiseksi, sillä siihen erilaiset käännökset, säännökset ja tulkinnot saavat aikaa erilaisia muotoja, käytännön toteutustapoja ja mielikuvia. Erityisesti sosiaalisen ja yhteiskunnallisen yrittäjyyden määrittelyllä on varsin konkreettiset vaikutukset, sillä niillä on vaikutusta sääntelyyn ja siten toimintamahdollisuuksiin (osatutkimus III). Käsitteellistykset ovat tärkeitä, koska ne tuottavat sen kehyksen, jonka sisällä toiminta tai keskustelu on mahdollista. Pohjoismainen yksilökeskeinen kulttuuri ja hyvinvointiyhteiskunnan rakenteet jäävät tässä kontekstissa vähälle huomiolle.

Kuudes jännite liittyy inklusiiviseen matkailuun transformaationa. Jännitteen taustalla on Scheyvensin ja Biddulphin (2018) määritelmä inklusiivisesta matkailusta *transformatiivisena matkailun muotona, jossa matkailun hyödyt jakaantuvat tasaisemmin*. Tässä kehyksessä korostuu paitsi matkailun hyötyjen jakaantuminen, myös osallisuus ja toimijuus sekä ihmisten mahdollisuus vaikuttaa omaan tulevaisuuteensa. Näkökulma kääntyy ulkoisten esteiden poistamisesta sisäisiin toimintamahdollisuuksiin (Särkelä-Kukko, 2014), mutta pitää sisällään myös laajemman toimintaympäristön systeemisen muutoksen. Inklusion tarkastelu laajemmin erilaisten merkitysten, kuten toimintamahdollisuuksien ja vieraanvaraisuuden kautta saa pohtimaan millaista toimijuutta esimerkiksi suunnitelmat ja strategiat mahdollistavat ja kenelle (osatutkimus II), mutta myös sitä, millaisena vallankäytön välineenä inklusio voi toimia. Jännitteen aiheuttama ristiriita syntyy, kun tullaan huomaamaan, että inklusiiviset matkailun tulevaisuudet ovat paikallisia, jopa hyperpaikallisia, sattumanvaraisia ja konteksteistaan riippuvaisia. Transformaatio systeemissä vaatisi ehkä paradigman muutosta, mutta ratkaisut näyttäytyvät yksittäisinä tai paikallisina, eivät kokonaisvaltaisina muutoksina. Inklusiivisen matkailun käsitteistön rakentuminen suhteessa valtavirtamatkailuun, määrittää marginaalit, joiden rajoissa matkailua tutkitaan ja kehitetään.

Käsitteellisesti yhteiskunnallinen yrittäjyys kytkeytyy Biddulphin ja Scheyvensin (2018) ajatukseen transformaatiosta, mutta ei kuitenkaan ko-

konaan sulje ulos perinteistä työn ja talouden näkökulmaa. Yhteiskunnallisen yrittäjyyden keskeisenä haasteena on se, että talouden mekanismeja yhteensovitetään matkailun sosiaalisten vaikutusten ja arvonluonnin kanssa. Jos talouden toimintaympäristö rakentuu yritysten toiminnassa, ovat yritykset erityisessä asemassa tekemässä inklusiivisempia tulevaisuuksia.

Yhteenvetona totean matkailun inklusion jännitteisyyden aiheutuvan siis sisäisestä ristiriidasta, jossa inklusiiviset matkailun tulevaisuudet vaativat määrittäykseen myös ne, jotka ovat määriteltävissä ulkopuolisiksi, eli ne, jotka täytyy tuoda osaksi matkailun normia. Asetelma on liitettävissä Derridan kaksoissidokseen (*double-bind*) käsitteiden määrittäessä myös vastakohtiensa kautta (esim. Garrison, 2003). Ristiveto tietyn keskuksen ja jatkuvan liikkeen välillä tuottaa samankaltaista jännitettä. Ristiveto ulottuu aina ontologiseen, epistemologiseen ja aksiologiseen perustaan saakka. Aiheutuva ristiriita liittyy ajatukseen matkailun yhteydestä, johon ulkopuoliset on tarkoitus saattaa inklusiivisen matkailun kautta. Tämä siitäkin huolimatta, että kaikenlainen osallistumattomuuskin pitää sisällään jonkin roolin oton (Eräsaari, 2005). Jännite syntyy kaiken sisäänsä sulkevan ”mestarikäsitteen” *inklusiivinen matkailu* määrittelystä ja sen mittaamisen hankaluudesta, joka vaatii ottamaan mukaan tarkentavia operatiivisia käsitteitä. Nämä ovat usein kompromissinomaisia ratkaisuja, jotka sisältävät ainakin osittaista mitattavuutta esimerkiksi talouden mittarein. Käsitteistöllä saatetaan esimerkiksi viitata transformaatioon tai kokonaisvaltaiseen muutokseen sovitellen inklusion merkityssisältöjä kuitenkin vallitsevaan paradigmaan tai viitekehykseen. Tulevaisuuskolmion valossa tämä tarkoittaa siis nykyisyyden työntövoiman vaikutusta siihen millaisiksi tulevaisuuskuvat muotoutuvat.

Osatutkimusten valossa inklusiivisen matkailun käsitteistö rakentuu normatiivisena, mutta sisäisiä ristiriitoja sisältävänä kokonaisuutena, joka on jatkuvassa liikkeessä. Jokainen osatutkimus käsitteineen on lanka inklusiivisten matkailun tulevaisuuksien tiheässä seitissä. Menneisyyden paino, eli vallalla olevat talouden ja yhteiskunnan rakenteet, ovat Inayatullahin (2008) tulevaisuuskolmion mukaisesti kuitenkin sisällytettynä käsitteeseen ja tuottavat jopa ristiriitaisia merkityksiä. Käsitteellinen hajanaisuus

haastaa kokonaisvaltaisen tulevaisuuskuvan rakentamista ja siten kehittämistoimet voivat jäädä menneisyyden painon alle tai näyttäytyä marginaalina, yksittäisinä tutkimuksina tai projekteina, joilla ei ole jatkuvuutta tai mahdollisuutta realisoitua. Ristiriidat liittyvät pohjimmiltaan erilaisten paradigmojen ja niiden mukanaan tuomien valintojen törmäilyyn. Radikaalisti erilaisten tulevaisuuksien rakentuminen ei ole mahdollista, jos myös toisenlaiset tulevaisuudet rakentuvat olemassa olevaan kehykseen. Todellisuuden läpikunkevat poliittiset reunaehdot tulevat tielle.

4.2 Menetelmävalinnat erilaisten tulevaisuuksien mahdollistajina

Tässä luvussa avaan tutkimuksessa tehtyjä menetelmäkokeiluja ja niiden mahdollisuuksia matkailun inklusiivisten tulevaisuuskuvien tuottamisessa. Menetelmävalintoja tutkimuksessa ohjasivat pitkälti käytännön lähestymistavat, mutta myös kiinnostus tulevaisuudentutkimuksen menetelmien tuottamiin mahdollisuuksiin uusien näkökulmien avaajana. Kuten todettua, menetelmävalinnat tuovat tutkimukseen aina mukanaan ontologisen ja epistemologisen, sekä aksiologisen perustansa. Nämä kaikki näkökulmat ovat paradigman näkökulmasta erottamattomia osasia, ja ne ohjaavat valintoja ja etenemistä. Toisin sanoen ne rakentavat yhdessä, laadullisen tutkimuksen perustaa, ja sen sijaan, että pyrittäisiin häivyttämään arvojen näkökulmaa tutkimuksesta, kannattaa sitä tarkastella osana tutkimuksen paradigmaa (ks. Killion & Fisher 2018, s. 1–24).

Kuten Inayatullah (1990, s. 116) kirjoittaa, yritykset suunnitella tulevaisuutta jäävät poliittisten reunaehtojensa jalkoihin viitaten siihen, että todellisuutemme ei ole neutraalia vaan siihen vaikuttavat poliittiset ja ideologiset taustatekijät ja yhteiskunnalliset rakenteet. Tämä tarkoittaa, että kaikki suunnittelu sisältää olettamuksia siitä, mikä on neuvoteltavissa tai pakottavaa, mikä on tärkeää tai tavanomaista. Vaikka nämä olettamukset ovat todella tärkeitä suunnitteluprosessin kannalta, ne jäävät usein huomioimatta. (Inayatullah, 1990, s. 116.) Voisi ajatella, että olen tehnyt ontologisia, epistemologisia ja aksiologisia valintoja tämän tutkimuksen osalta

jo aluksi, kun olen valinnut tarkastella matkailua nimenomaan toimialana viitaten siihen systeemiin, jolla talouden viitekehyksessä matkailua tarkastellaan (vrt. esim. Caton, 2012).

Tarkastellessani tässä tutkimuksessa toteutetun *Delfoi-tutkimuksen* lähtökohtia dekonstruktiivisesta näkökulmasta, tunnistin sen keskittyvän nykyisyydessä olevien ilmiöiden tunnistamiseen. Inayatullahin (2008) tulevaisuuskolmion viitoittamassa kehyksessä Delfoi-tutkimuksen pääasiallisena tarkoituksena oli siis tehdä näkyväksi nykyisyyden työntövoimia, jotka ovat usein yleisesti hyväksytyjä totuuksia maailmasta. Tutkimuksessa oli taustalla esteettömän matkailun edistäminen, mutta tutkimusasetelmassa tulevaisuus rakentuu nykyisen kaltaisena. Siten Delfoi-tutkimus ei tässä tutkimuksessa tuottanut kokonaisvaltaista tietoa erilaisista tulevaisuuden vaihtoehtoista tai kyseenalaistanut tutkimuksen keskiössä olleen esteettömän matkailun lähtökohtia. Sen sijaan tutkimus tuotti näkökulmia siihen, kuinka esteettömyyttä matkailussa voidaan edistää nykyisen kaltaisessa tilanteessa, ja millaisia asioita olisi syytä huomioida, jotta matkailu olisi esteettömämpää mahdollisimman monille.

Delfoi-menetelmä on luonteeltaan asiantuntijatietoon nojaava, joten lähtökohtaisesti se sulkee ulos ne, jotka eivät ole kutsuttuna vastaamaan paneeliin. Myös tässä tutkimuksessa Delfoi-paneeli muodostui rajatusta määrästä asiantuntijoita, joiden ajattelimme olevan esteettömän matkailun asiantuntijoita tietyistä näkökulmista. Anonymiteettinsa vuoksi Delfoi on kuitenkin osallistava tutkimusmenetelmä, sillä kaikilla osallistujilla on samanlainen mahdollisuus osallistua, eikä prosessissa tule siten tilannetta, jossa vahvat persoonat tai statuksen omaavat pääsisivät vaikuttamaan enemmän kuin toiset. Vaikka Delfoi-menetelmää on kehitetty osallistavammaksi, katson sen olevan menetelmänä vaativa sekä toteuttajalle että osallistujalle. Tässä tutkimuksessa tuli esille myös se, kuinka osallistujat eivät välttämättä sitoudu kyselyihin. Tämä näyttäytyi erityisesti ensimmäisen kierroksen jälkeen. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että tutkijan on huomioitava osallistujien motivaatio osallistua tutkimukseen. Käytännön näkökulmasta on tärkeää avata tutkimuksen tarkoitus, tavoitteet ja käytännön järjestelyt mahdollisimman selkeästi. Myös myöhemmissä osatut-

kimuksissa (IV ja V) konkretisoitui osallistamisen menetelmien haaste, sillä tietyt osallistamisen tavat eivät välttämättä tavoita niitä, joita niillä pyritään osallistamaan.

Menetelmällisesti Delfoi rakentaa tulevaisuuksia yhdessä oppimisen kautta (ks. esim. Linturi & Kuusi, 2022), tehden siitä lähtöasetelmastaan huolimatta kuitenkin sosiaaliseen konstruktionismiin nojaavan menetelmän. Tutkimuksessamme tulevaisuudennäkymät rakentuivat iteraatioon perustuvan prosessin aikana, joten näkemykset tulevaisuudesta rakentuivat ja purkaantuivat paneelistien vuorovaikutuksessa tutkijoiden fasilitoimana (Linturi & Kuusi, 2022). Prosessissa korostui myös tutkijan positio, sillä tutkijoina ja fasilitaattoreina analysoimme aineistoa iteraatiokierrosten välillä. Sekä osallistujat, että tutkijat tulevat mukaan prosessiin mukanaan oman asiantuntijuutensa lisäksi myös henkilökohtaiset asenteensa ja maailmankatsomuksensa. On siis olennaista, että tutkimuksessa tarkastellaan myös omaa positiota suhteessa osallistujiin ja tutkimusteemaan. On merkityksellistä, että I osatutkimuksen analyysi ja kirjoittamisprosessi toteutettiin yhteistyössä kahden tutkijan kesken, sillä siten oli mahdollista reflektoida analyysia yhdessä. Sikäli kun olisin toteuttanut tutkimuksen yksin, olisi tulos varmasti ollut samankaltainen, mutta jotkin näkökulmat olisivat ehkä jääneet huomaamatta.

Analyysimme perustui ilmeisiin sisältöihin. Delfoi on tutkimusmenetelmänä varsin käyttökelpoinen, kun halutaan tuottaa esimerkiksi skenaarioita, jotka ovat tulevaisuudentutkimuksessa yleisiä tutkimustuotoksia (esim. Börjeson ym., 2006; Postma ym., 2024). Tutkimukseni perusteella Delfoi perustuu menetelmänä ajatukseen, että tulevaisuus voidaan tietyllä tavalla saada haltuun ja siihen voidaan vaikuttaa. Toisin sanoen esteettömän matkailun kontekstissa, esteettömyyttä voidaan järjestää ja fasilitoida, ja ratkaisuja voidaan kehittää. Tosiasiassa tulevaisuuteen voivat vaikuttaa vain jotkut. Tutkimuksen lähtökohta oli sosiaalisen esteettömyyden näkökulmassa, eli siinä, että ympäristö on esteetön tai esteellinen, ei ihminen, ajatus on marginaalissa olevien tuominen matkailun yhteisyyteen, yhteisön täysivaltaiseksi jäseneksi, matkailun ollessa yksi yhteiskunnallisen osallisuuden osa-alue, yksi osallisuuspiireistä.

Delfoi-tutkimus antoi siis mahdollisuuden toiselle, tuntemattomalle, mutta teki sen tunnetun rajoissa ehdottaen sopeutuksia matkailun systemmiseen järjestykseen. Näen tässä lähestymistavassa suoran yhteyden ennustavaan tai empiriaan pohjaavaan tutkimustraditioon, joka tähtää siihen, että tuotamme mahdollisimman tarkkoja ennusteita tulevaisuudesta tämän päivän päätöksentekijöille (Inayatullah, 1990). Futuristit ja suunnittelijat seuraavat trendejä ja ilmiöitä lähtöajatuksenaan se, että nämä ilmiöt ja trendit ”ovat olemassa” tarkastelijastaan riippumatta ja, että näin ollen on mahdollista lisätä tietoa tulevaisuudesta lisäämällä tarkasteluun erilaisia muuttujia. Tuloksia käytetään kuitenkin usein päätösten oikeuttamiseksi sen sijaan, että tarkasteltaisiin erilaisten tulevaisuuksien mahdollisuuksia. Näin ollen tullaan tilanteeseen, jossa tulevaisuus näyttäytyy nykyisen kaltaisena ja tullaan vahvistaneeksi olemassa olevaa. (Inayatullah 1990, s. 117–119.)

Delfoi-tutkimuksen taustalla käytimme **PESTE-analyysia**, jonka pohjalta rakensimme myös paneelin ja kutsuimme mukaan jäsenet. PESTE-analyysi on tapa jäsentää yhteiskuntaa ja siinä olevia muutoksia kategorisoiden niitä poliittisiin, taloudellisiin, sosiaalisiin, kulttuurisiin, teknologisiin ja ekologisiin näkökulmiin pohjaten (esim. Dufva, 2022). Yhtäältä PESTE-analyysi on jo itsessään kannanotto siihen, kuinka matkailu on moniulotteisesti olemassa osana yhteiskuntaa ja sen rakenteita. Toisaalta PESTE-analyysi menetelmällisenä valintana osaltaan vahvistaa olemassa olevia näkemyksiä siitä, millainen todellisuus on ja miten siihen voidaan vaikuttaa. Inayatullahia (1990) seuraillen voisi ajatella, että kyse on siitä, mikä on pysyvää ja mikä on neuvoteltavissa. Matkailututkimuksen saralla esimerkiksi Caton (2012) on kirjoittanut epistemologisten näkökulmiemme perinnöstä ja arvoista, joita on harvakseltaan kyseenalaistettu. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että PESTE-analyysi olisi analyysin kehyksenä epäonnistunut, vaan sitä, että sen tuottama kehys tausta-ajatuksineen on hyvä tunnistaa.

Toinen kokeilun kohteena ollut tulevaisuudentutkimuksen menetelmä (osatutkimus II), **Causal Layered Analysis (CLA)**, mahdollisti todellisuuden eri kerroksien tarkastelun ja piti siten myös sisällään ontologisesti ja epistemologisesti moniulotteisen lähtökohdan (Inayatullah, 2008). Tieto-

teoreettisesti CLA on kieltä ja diskursseja tarkasteleva menetelmä, joka perustuu pitkälti tekstin ja kontekstin tulkintaan pyrkien muodostamaan kuvaa todellisuuden eri kerrostumista ja tekemään näkyväksi ilmeisten sisältöjen takana tai rivien välissä olevan. Tutkimuksen aikana osallistuimme tutkijoina omasta positioistamme käsin strategiatekstien kautta rakentuvien tulevaisuuskuvien dekonstruktioon ja siten vaihtoehtoisten tulevaisuuksien hahmotteluun. Siten vaihtoehtoiset näkemykset todellisuudesta ja tulevaisuudesta syntyivät tutkijoiden kahdenvälisessä vuorovaikutuksessa. Näin omat lähtökohtamme, arvomme ja kyvykkyytemme vaikuttivat vaihtoehtoisten tulevaisuuksien rakentumiseen. Tämä osoittaa toisen osatutkimuksen olevan edellisen tapaan kontekstisidonnainen dekonstruktio, joka on riippuvainen ajasta, paikasta ja tekijöistänsä. Strategioiden merkityksen annossa on aina mukana myös kolmas, eli lukija, jonka tulkinta riippuu omasta kontekstistaan (esim. Bradley, 2008).

Tutkimuksessamme CLA toi näkyväksi normeja ja kyseenalaisti valtavirta-ajattelua. Menetelmänä CLA voi myös parhaimmillaan sanoittaa sitä, mikä jää kaanonin ulkopuolelle tai marginaaliin, ja siten sen avulla toisenlaisten tulevaisuuskuvien kuvittelu tai hahmottelu on hyödyksi inklusiivisten matkailun tulevaisuuksien muotoilussa antaen tilaa toiselle tai tuntemattomalle. Erilaisten inklusiivisten matkailun tulevaisuuksien hahmottaminen kutsuu kysymään ja kyseenalaistamaan. Tulevaisuudentutkimukselle tyypillisten Mitä jos? -kysymysten kysyminen muuttaa muotoaan, ja ehkä emme kysykään "Mitä jos jotakin tapahtuu?" vaan "Miksi ajatteleimme muutoksesta kuten ajatteleimme?" Ja mitä jos ajattelisimme toisella tavalla?" Tullaan myös kysymyksiin arvoista, etiikasta ja moraalista (ks. esim. Tillonen & Edelheim, 2022; Caton, 2012). Analyysin pohjalta kyseenalaistui myös strategiaprosessien luonne lavasteena, joka esittää ennalta ne reunat, joiden sisässä osallistaminen tapahtuu. Matkailulle tyypillisen lavastamisen käytänteen ulottaminen matkailun strategiaprosesseihin on kielikuva, mutta toimii myös muiden strategiaprosessien tarkastelussa ja auttaa hahmottamaan millaiset mahdollisuudet strategiat ja osallistaminen todellisuudessa antavat muutokselle ja mitkä ovat muutoksen rajat.

On kuitenkin hyvä huomata, että täysin, kaikenlaisille tulevaisuuden vaihtoehdoille avoin prosessi voisi kaikessa avoimuudessa olla halvaannuttava.

Tutkimukseen on sisältynyt myös tulevaisuudentutkimukselle epätyypillisten menetelmien kokeiluja. **Katsauksessa yhteiskunnalliseen yrittäjyyteen** tulee esille todellisuuden historiallisuuden ja sen kielellisen rakentumisen ymmärtämisen kautta. Kysymme, voivatko yhteiskunnalliset matkailuyritykset toimia kilpailukykyisesti Suomen kaltaisessa pohjoisessa hyvinvointivaltiossa. Pohdimme myös, ketkä ovat osallisia millaisia ovat osallisuuden paikat ja voisiko paikallislähtöinen *living like a local* -trendi toimia osallisuuden edistäjänä. Katsaus itsessään ei ole tulevaisuuteen orientoitunut menetelmä, vaikka usein tavoitteena onkin osoittaa tutkimusaukko tai luoda pohjaa jatkotutkimukselle. Katsaus voi kuitenkin, kuten tässäkin tapauksessa, toimia ajatusten herättelijänä ja ideoiden lähteenä. Osatutkimus III osoitti tutkimusaukon matkailun yhteiskunnallisen yrittäjyyden tutkimuksessa pohjoisessa toimintaympäristössä ja viitoitti jatkotutkimuksen suuntaa, jolle löysimme kontekstin omasta elinpiiristämme. Ajatuksissamme ja lopulta teoissamme pohjoisen matkailukaupungin kaa-nonin rinnalle rakentui hiljalleen idea pohjoisen lähiön kehittämismahdollisuudesta. Tässä tulee esille, kuinka dekonstruktio osoittaa rekonstruoivan luonteensa. Kyse ei ole kuitenkaan hajottamisesta vaan jatkuvasta tulemisen tilasta ja mahdollisuuden antamisesta tuntemattomalle toiselle (ks. Bradley, 2008).

Kollektiivinen autoetnografia ei myöskään kuulu tulevaisuudentutkimuksessa tyypillisesti hyödynnettyjen menetelmien joukkoon. Menetelmävalintana se paikantaa inklusiivisten matkailun tulevaisuuksien kontekstisidonnaisuuden omaan itseän, joka näyttäytyi tutkimuksessa yhtäältä toimijuutemme kautta kansalaisaktiiveina. Toisaalta myös osaamisen, kyvykkyyden ja menetelmällisen asiantuntijuuden rooli oli sidoksissa kansalaisaktivismiin. Näiden katson osaltaan vaikuttaneen myös siihen, millaiset mahdollisuudet olemme nähneet erilaisten tulevaisuuksien mahdollisuuksina, ja osaltaan pystyneet myös ennakoimaan päätöksenteon vaikutuksia. Kuten CLA-tutkimus osoitti, matkailun tulevaisuudet ovat niille, joilla on osaamista ja kapasiteettia niihin vaikuttaa. Autoetnografisen tutkimuk-

sen aikana tunnistimme tämän myös itsessämme. Inklusiiviset matkailun tulevaisuudet tässä mielessä saivat muotonsa korostuneesti tekijöidensä kautta. Oma taustamme tutkijoina, asiantuntijoina ja opettajina tarkoitti tässä suhteessa paitsi menetelmällistä ja tietotaidollista kyvykkyyttä, mutta myös analyyttistä otetta ja mahdollisuutta määritellä omaa osallisuuttamme. Inklusiiviset matkailun tulevaisuudet ovat oikeastaan myös tässä mielessä sattumanvaraisia, sillä onhan sattumaa, että lähdimme tekemään tutkimusta tässä kontekstissa ja tällä kokoonpanolla ensinkään. Sattumanvaraista oli myös se, kuinka pitkä pakollinen oleilu lentokentällä tarjosi meille tutkijoina paitsi ajan ja paikan reflektiolle, myös luovan tilan, jossa kuvittelulle oli mahdollisuus.

Arjen utopiassa tulevaisuus rakentuu arjen tekemisenä. Toisin sanoen tulevaisuutta rakennetaan toimijoiden toimesta tässä hetkessä. Vaikkei autoetnografia inklusiivisten matkailun tulevaisuuksien tutkimuksessa ole tavanomaista, sen avulla oli mahdollista kuvata ja ymmärtää kokemuksiamme tavalla, joita muut menetelmät eivät voi mahdollistaa. Menetelmällisesti ja tietoteoreettisesti autoetnografinen tutkimus tuotti ymmärrystä siitä, miten kokemus vaikuttaa inklusiiviin matkailun tulevaisuuksiin. Tutkimuksessa tuli esille, kuinka tarkastelun lähtökohdan, eli muutoksen lähtökohdan kyseenalaistaminen itse asiassa tuottaa itsessään osallisuutta ja toimijuutta. Autoetnografinen tutkimus toimii juuri silloin, kun halutaan tuottaa ymmärrystä yksilöstä suhteessa todellisuuteen, joka on sotkuinen ja jatkuvassa tulemisen tilassa (*becoming*) (ks. esim. Valtonen & Haanpää, 2018). Näkemys vahvistaa ajatusta siitä, että osallisuuteen liittyvää kehittämistyötä on vaikea tehdä olematta osallinen (Pyykkönen, 2014, s. 24). On hyvä huomauttaa, että lähdimme tekemään tutkimusta myös omien arvojemme pohjalta, eli sen pohjalta, minkä ajattelimme olevan oikeudenmukaista, oikein ja hyvää.

Tutkimukseni on monitieteinen sekoitus osallisuuden tutkimusta, matkailututkimusta ja tulevaisuudentutkimusta. Matkailullisten keinojen hyödyntäminen osallisuuden lisäämisessä ei välttämättä ole keinona ainutkertainen, mutta pohjoisessa urbaanissa ympäristössä se ei ole ollut yleistä. Pikemminkin matkailua on pidetty elinvoiman lähteenä harvaan asutuil-

la alueilla, ja tarkastelu on ollut pitkälti osallisuuden lisäämisessä työn ja toimeentulon kautta (esim. Hakkarainen, 2017). Pohjoisessa matkailukaupungissa vetovoimatekijät on nähty olevan muussa kuin paikallisten arjessa (osatutkimukset IV ja V). Tutkimuksessa tuli esille, kuinka toisella tavalla ajattelu voi saada aikaan osallisuuden tunnetta, joka ei rakennu yhteyksien, vaan ulkopuolisuuden tai ulkopuolella olemisen kautta. Itse asiassa ulkopuolella oleva onkin toisenlaisten tulevaisuuksien, toisen, hyväksymistä tai jopa kohottamista. Häiritsevä tai nurinkurinen ajatus siitä, että pohjoinen epätoivottu, tai vähintäänkin arkinen lähiö voisi olla matkailullisesti kiinnostava, tuottaa vasta-ajatuksen matkailun yhteyksille. Ambivalentissa, jännitteisessä tai ristiriitaisessa ulkopuolisuudentilassa rakentuu ajatus toisenlaisesta tulevaisuudesta, arjen utopiasta. Tutkimuksen aikana ikään kuin sivuutimme ajatuksen matkailun normista ja lähdimme tarkastelemaan matkailun inklusiota eksklusiolähtöisesti, sillä näimme arvoa myös omassa paikallisuudessamme.

Inklusiivisten matkailun tulevaisuuksien näkökulmasta lähiössä tapahtuva matkailutoimijuus rikkoo valtavirtamatkailun eetosta ja voi toimia vastavoimana massamatkailun negatiivisille vaikutuksille. Epämukavan tai epätavanomaisen tuominen mukaan keskusteluun voi työtäistä keskustelua ja muuttaa tulevaisuuden kehittämisen painopistettä. Ideat voivat tuntua kummallisilta, naurettavilta tai absurdeilta, mutta ne voivat saada ajattelemaan toisella tavalla. Erityisesti kollektiivisen autoetnografian kohdalla täytyy todeta, että kokemukset muuttuvat yksilön kokemuksista yhteisiksi kokemuksiksi. Näin ollen tutkimuksen tulokset refleктоivat myös erityisen hyvin sitä, kuinka tulevaisuudet rakentuvat sosiaalisina konstruktioina ihmisten välillä. Voin vain arvella, millaisia tulevaisuuksia tai utopioita olisin kuvitellut, jos olisin tehnyt tutkimukset yksin. Ainakin osallisuuden kokemus olisi ollut luultavasti toisenlainen.

Yhteenvetona totean, että erilaisten menetelmäkokeilujen dekonstruktivinen tarkastelu auttoi ymmärtämään, kuinka tärkeää on ymmärtää menetelmien vaikutus niihin todellisuuksiin, joita menetelmien avulla tehdään näkyväksi. Nähdäkseni tämä koskee (matkailun) tulevaisuuksien tutkimusta yleiselläkin tasolla. Menetelmävalinnoissa on inklusion tutkimis-

sessä syytä olla erityisen tarkkana, ja menetelmien kehittäminen on hyvää pitää yhtenä tutkimuksen tekemisen tavoitteista. Tutkimuksessa erilaisten menetelmien hyödyntäminen tuotti erilaisia tulevaisuuden mahdollisuuksia. Nämä erilaiset tulevaisuudet tuottivat puolestaan erilaista toimijuutta ja osallisuuden lähtökohtia. Tulevaisuudentutkimuksen menetelmät konkretisoivat tämän hetken päätöksentekoa ja tekevät näkyväksi erilaisten valintojen vaikutuksia. Näin ollen teoriat, menetelmät ja tarkastelukulmat toimivat tulevaisuuden rakennuspalikkoina, eivät vain selitä sitä tai tee siitä tulkintoja. Tutkimus osoittaa, että menetelmien ontologisilla, epistemologisilla ja aksiologisilla lähtökohdilla on vaikutusta toimintaympäristöönsä myös konkreettisesti.

Inklusiivisten matkailun tulevaisuuksien tutkimuksessa menetelmävalintojen osalta on olennaista huomioida osallistujien taustat, kyvykkyys ja motivaatio osallistua tutkimukseen. Menetelmät ovat aina arvolutautuneita (myös Karlsen ym., 2010, s. 61–62) ja ne voivat olla teknokraattisuudessaan olla myös toiseuttavia tai tuottaa yksipuolista kuvaa tulevaisuudesta. Siinä missä ennustava lähestymistapa voi tuottaa näkemyksiä tulevaisuuden kehityskuluista ja trendeistä, se voi olla lannistava tapa lähestyä tulevaisuutta (Gidley, 2017, s. 47). Inklusiivisen matkailun tulevaisuuksien näkökulmasta on todettava myös, että ennustavat lähestymistavat tapaa- vat olla luonteeltaan asiantuntijamenetelmiä. Tulevaisuus siten kuuluu rajoitetusti niille, joilla on mahdollisuus se ottaa haltuun. Lopulta tulevaisuuden asuttavat ne, joilla kapasiteettia ja keinoja, kuten verkostoja, positioita ja osaamista. Voisi siis väittää, että ennusteisiin tähtäävällä tutkimuksella on rajallinen mahdollisuus tuottaa inklusiivisia matkailun tulevaisuuksia, ja inklusiivisten matkailun tulevaisuudet vaativat siten monipuolisempia tutkimuksellisia valintoja. Täytyy kuitenkin huomioida, että myös positivistinen-empiirinen metodologia voidaan kuitenkin yleisellä tasolla nähdä osallistavana, sillä ne on todettu myös helposti lähestyttäviksi ja käytännönläheisiksi. Samalla on olennaista ymmärtää myös tutkijan oma positio ja rooli tulevaisuuden rakentajana. Oman position kriittisessä tarkastelussa kannattaa pohtia miten omat arvot, asenteet ja kyvykkyyydet vaikuttavat tutkimuksen toteutumiseen ja millaisia seurauksia tällä on. Oman posi-

tion tarkastelu koskee luonnollisesti kaikkea tutkimusta, mutta koen, että osallisuuden tutkimuksessa tämä on erityisen tärkeää, sillä osallisuuteen liittyvää kehittämistä on vaikea tehdä osallistumatta itse. Erilaiset menetelmävalinnat tuottavat erilaista toimijuutta myös tutkijalle itselleen. Autoetnografinen tutkimus tekee näkyväksi tutkijan positiota muutoksessa, kun taas toisten tutkimusmenetelmien konkreettinen muutosvoima realisoituu empiirisesti todennettavaksi mahdollisesti myöhemmin. Tullaan kysymykseen tutkimuksen tai tutkitun tiedon vaikuttavuudesta ylipäätään.

Poikkitieteellisyys ja menetelmien moninaisuus tukevat inklusiivisten matkailun tulevaisuuksien tekemistä. Poikkitieteellisyys auttaa kyseenalaistamaan tieteenaloilla yleisesti hyväksytyjä totuuksia. Matkailun tulevaisuuksien tutkimuksessa osoittautui kiinnostavaksi asettua tulevaisuudentutkimuksen menetelmien ulkopuolelle. Katson, että tämä myös tuotti uutta näkemystä siihen, mitä tulevaisuudentutkimuksen menetelmät itse asiassa ovat tai voivat olla. Tämä tutkimus osoittaa, että menetelmävalinnat ovat tulevaisuustekoja, vaikka valitut menetelmät eivät olisi perinteisesti tulevaisuudentutkimukseen liitettyjä menetelmiä. Valinnoilla näin ollen voi olla varsin konkreettisia vaikutuksia toimintaympäristöönsä. Kyseeseen tulee tulevaisuustietoisuus (Ahvenharju ym., 2021), tulevaisuustietoinen tutkimus, joka on tämän tutkimuksen valossa yhtä relevanttia tulevaisuuksien tutkimuksen kannalta, kuin tulevaisuudentutkimukseen perinteisesti liitetyt menetelmät.

Minkkinen ja Parkkinen (2025, s. 3) ovat nostaneet esille kehittyvien tulevaisuudentutkimuksen menetelmien mahdollisuudet osallistamisessa. Sopivan menetelmän tai menetelmien valinta riippuu luonnollisesti tutkimuksen tavoitteesta, mutta monipuolisen aineiston hankkimisessa ja aidosti vaihtoehtoisten tulevaisuuksien hahmottamisessa olisi hyvä kiinnittää huomiota todellisuuden kerroksellisuuteen. Siinä sekoitus perusteltua empiriaa, luovuutta ja kuvittelun taitoa toimii hyvänä tutkimusmenetelmien yhdistelmänä. Uskallus ja rohkeus kaanonin ulkopuoliseen, kriittiseen ja jopa häiritsevään ajatteluun nostaa esiin erilaisten tulevaisuuksien mahdollisuuksia.

4.3 Dekonstruktion mahdollisuudet inklusiivisen matkailun kehittämisessä

Dekonstruktiivinen tutkimusote tai lähestymistapa, jota olen hyödyntänyt tässä tutkimuksessa, on auttanut kysymään ja kyseenalaistamaan inklusiivisen matkailun tutkimuksellisia lähtökohtia käsitteellisistä ja metodologisista näkökulmista. Samalla on ollut mahdollista pohtia näiden lähtökohtien vaikutusta mahdollisiin tulevaisuuksiin. Dekonstruktion kautta olen tarkastellut tutkimuksen vaikutuksia ilmeisten tutkimustulosten ulkopuolella, mikä on lisännyt ymmärrystä inklusiivisen matkailun tutkimisen eri ulottuvuuksista. Dekonstruktiivinen tutkimusote saa tutkijan tarkastelemaan myös omaa positiotaan kriittisesti, minkä näen olevan inklusiivisuuden tutkijalle keskeinen osa tutkimusprosessia. Lähestymistapana dekonstruktio nojaa subjektiiviseen tulkintaan, ja siksi on myös altis tulkintoille. Vaarana on myös, että kriittisyydessään ja kyseenalaistavassa luonteessaan dekonstruktio voi johtaa loputtomaan käsitteiden kierteseen tai lamaannuttaa. Dekonstruktion sisältämä moninapaisuus, olemus ilman keskusta sekä kaksoissidonnaisuus voivat olla haasteellisia lähtökoh-
tia tutkimukselle. Erityisesti ne ovat sitä kehittämiselle, jonka tavoitteena on konkreettisen muutoksen aikaan saaminen yrityksessä tai laajemmin toimintaympäristössä. Dekonstruktio tarjoaa kuitenkin myös mahdollisuuden inklusiivisten matkailun tulevaisuuksien kehittämiseen.

Dekonstruktiivisen otteen tutkimukseen katson toimivan erityisesti olemassa olevien ajattelutapojen purkamisen keinona. En tarkoita, että dekonstruktio täytyisi typistää menetelmäksi, vaan pidän sitä pikemminkin työskentelytapana, tai jopa ajattelutapana. Dekonstruktion mahdollisuudet kehittämissä liittyvät erityisesti juuri toisella tavalla ajattelun mahdollisuuteen. Ensinnäkin dekonstruktiivinen lähestymistapa auttaa ymmärtämään oman maailmankatsomuksen, menetelmävalintojen ja osallistamisen vaikutuksia kehittämisen tuloksiin. Toiseksi tutkimus osoittaa ulkoa päin osallistamisen haasteet ja tekee näkyväksi myös niitä käytännön ongelmia, joita osallistamisen prosessit saattavat saada aikaan. Nämä voivat johtua esimerkiksi arvoriistiriidoista tai käsitteellisistä jännitteistä.

Kolmanneksi osatutkimukset osoittavat, kuinka häiritsevät ajatukset voivat nyrjäyttää omaa ajatteluamme ja saada meidät näkemään maailman ja sen järjestymisen toisella tavalla. Toisenlaisen tulevaisuuden mahdollisuus voi tuntua myös epämukavalta, ja varmasti tuntuukin, jos joudumme ajattelemaan tarkemmin omaa positiotamme ja ajattelumme rakentumista.

Matkailun kehittäminen perustuu usein normatiiviseen ajatteluun työstä ja toimeentulosta, mutta näkökulmat voivat olla yksipuolisia tai jopa ristiriitaisia. Kehittämistoimilla pyritään jollakin tavalla parempiin tulevaisuuksiin, mutta vaikutusten arviointi voi jäädä pintapuoliseksi. Myös se, millaisten arvojen varaan matkailun tulevaisuuksia rakennetaan, otetaan usein itsestäänselvyytenä. Dekonstruktiivinen lähtökohta matkailun kehittämiseksi voi auttaa kehittäjää itseänsä ymmärtämään oman positionsa kehittämistyössä. Koska dekonstruktio auttaa ymmärtämään käsitteisiin liittyviä merkityksiä, voi sen avulla tunnistaa omia arvoja, näkökulmia ja motivaatiota kehittämiseen ja välttää näihin liittyviä ”käytettyjä tulevaisuuksia”. Tunnistamisen lisäksi on hyvä pohtia, miksi tietyistä asioista ajatellaan jollakin tavalla.

Tutkimuksessani (erityisesti osatutkimukset II, IV ja V) ilmeni, kuinka pintapuolinen tai näennäinen osallistaminen vaikuttaa osallistujien reaktioihin ja asenteisiin. Inklusiivisten matkailun tulevaisuuksien kannalta on tärkeää pyrkiä välttämään turhaa osallistamista tai sitä, että tullaan vähätelleeksi osallistujien näkemyksiä tai ajatuksia. Aihe on nostettu esille oman tutkimukseni lisäksi esimerkiksi kaupunkikehittämiseen liittyvissä tutkimuksissa, joissa osallistavien projektien ja prosessien vaarana on nähty se, että ne tarjoavat osallistumisen mahdollisuuksia lähinnä asiantuntijakansalaisille, joilla on mahdollisuus ottaa kantaa tai tulla mukaan prosesseihin (esim. Lund, 2018; Jäntti & Kurkela, 2021). Dekonstruktiivinen ajattelu voi edistää luovien ja monipuolisten menetelmien ja osallistamisen keinojen kehittämistä sekä osallistujien näkökulmien huomioimista. Kompastuminen ”kehittämispuheeseen” on yleistä ja tämän haasteen tunnistaminen on tärkeää erityisesti silloin, kun tavoitteena on osallistaa muita kuin kehittäjiä tai samalla alalla toimivia. Dekonstruktiivisella menetelmä-

valintojen tarkastelulla voidaan syvällisemmin tarkastella ja ennakoida valintojen vaikutuksia.

Käytännön osallistamisen prosesseissa osallistamisen keinojen näkökulma on olennaista huomioida alusta saakka. Esimerkkinä mainittakoon asukaskyselyt tai osallistavat tilaisuudet, joiden tuloksista viestiminen, ja niistä seuraavien toimenpiteiden merkitys on olennainen, jotta osallistujat tietävät, että osallistumisella voi aidosti vaikuttaa. Vähäinen tai epäaito viestintä, tai näkökulmien huomiotta jättäminen voi aiheuttaa sen, että kyselyt ja tilaisuudet koetaan turhiksi. Kyselyjen tai viestinnän voidaan helposti ajatella myös validoivan tai oikeuttavan tiettyjä näkökulmia. Dekonstruktiivinen tarkastelu voi auttaa näkemään ilmeisten sisältöjen taakse ja siten tarttumaan niihin kehittämiskohteisiin, joilla on osallistujille merkitystä tai ymmärtämään niitä juurisyytä, jotka esimerkiksi aiheuttavat matkailutoiminnan vastustamista.

Inklusion rakentuminen sosiaalisena konstruktiona on sattumanvaraista ja ambivalenttia, ja siten pelkkä jatkuvuuksien ennakointi ei välttämättä inklusiivisten matkailun tulevaisuuksien tutkimisen ja tekemisen kannalta aina toimi. Tutkimuksen tuloksena korostuu toisella tavalla ajattelun taito. Tämä tarkoittaa toisinaan myös valtavirta-ajattelua häiritsevien tai ongelmallisten asioiden hyväksymistä tai jopa kohottamista. Matkailun kehittämisen näkökulmasta dekonstruktiivinen tarkastelu voi siis osaltaan purkaa ajatusta yhdestä matkailun yhteisyydestä ja siten ohjata rakentamaan toisenlaisia, osallisuutta eri tavoin mahdollistavia, matkailun tulevaisuuksia. Tai ehkäpä rakennammekin tulevaisuuden inklusiivisia matkailuja? Dekonstruktio voi avata näkymiä inklusiivisiin matkailun tulevaisuuksiin, joita emme välttämättä osaisi muutoin kuvitella tai jättäisimme huomioimatta. Matkailua voidaan näin kehittää toimialana erilaiset toimija huomioivaksi ja siten kestävämmäksi. Toisen hyväksyminen voi saada aikaan myös uusia kiinnostavia palveluja. Loppujen lopuksi vain aidolla osallisuudella voidaan lisätä matkailun hyväksyntää.

Matkailun inklusio määrittyy myös kokemuksen kautta, ollen paikallisesti kontekstisidonnaista, jopa hyperpaikallista siten, että se määrittyy jokaisen suhteessa ympäristöönsä ja voi näin ollen myös mahdollistaa sa-

manaikaisesti inklusiivisuuden ja eksklusiivisuuden olemassaolon. Inklusiivisen matkailun kehittäminenkin näin ollen on paikkaan ja kontekstiin sidottua ja siten myös matkailun inklusiiviset tulevaisuudet rakentuvat paikallisesti. *“Jo yhdellä ainoalla henkilöllä voi olla monia eksklusion teemoja ja näköaloja”* kirjoittaa myös Eräsaari (2005, s. 260). Inklusiivisen matkailun kehittäjän on siis syytä huomioida, että jokin toimenpide tai kehittämissuunnitelma, joka toimii jossakin, ei välttämättä toimi samalla tavalla toisessa paikassa.

Inklusiiviset matkailun tulevaisuudet eivät tutkimukseni kontekstissa näyttäydy ainoastaan tarkkarajaisina paikkoina, tai utopioina, vaan arjen käytäntöinä ja nykyisyyden päätöksentekona. Vaikkei tavoitteenani ole ollut tehdä ennusteita, tukee tutkimukseni näkemystä siitä, että matkailun inklusiivisiin tulevaisuuksiin emme voi ”hypätä” kerralla. Siten transformatio tausta-ajatuksena voi hämätä. Systeemisesti globaali tai paikallinenkaan matkailu ei muutu inklusiiviseksi hetkessä, vaan vaatii pitkäjänteisen strategisen kehittämisen tueksi paikallisia pieniä tekoja, jotka voivat monistuessaan tuottaa suuria vaikutuksia, tai saada aikaan pieniä rakenteellisia muutoksia, joilla voi olla suuret vaikutukset. Näiden tärkeiden pisteiden tunnistaminen on inklusiivisten matkailun tulevaisuuksien kannalta olennaista. Pienimuotoiset, paikalliset kokeilut lisäävät myös ymmärrystä siitä, millaiset toimenpiteet ovat aidosti toimivia ja vaikuttavia, ja millaiset jäävät pintapuolisiksi tai eivät osallista toivottua kohderyhmää.

Tämän hetken kehittämisessä on olennaista pohtia sitä, kenen tulevaisuuksista keskustellaan ja millaisia kehittämisen menetelmiä käytetään. Matkailun kehittämisessä on hyödyllistä pyrkiä aitoon osallisuuteen välttäen osallisuuden lavastamista tai rakentamista valmiiksi pyrkien oikeutamaan tiettyä toimintatapaa. Kun kehittämiseen liittyvät arvolähtökohdat, tavoitteet ja tulevaisuuskuvat kirkastuvat, on jatkuvan kehittämisen suuntaa helpompi seurata. Projektiluontoisessa kehittämistyössä haasteena ovat usein elementtejä, jotka tuottavat eräänlaista historiattomuutta (esim. Koskela, 2026). Dekonstruktiivisen ajattelun katson pureutuvan varsin syvällisesti kehittämistyön historiallisuuteen aina ontologisesta ja epistemologisesta sekä aksiologisesta perustastansa lähtien.

5. Johtopäätökset – Ambivalentit ja sattumanvaraiset matkailun tulevaisuuksien inklusiot

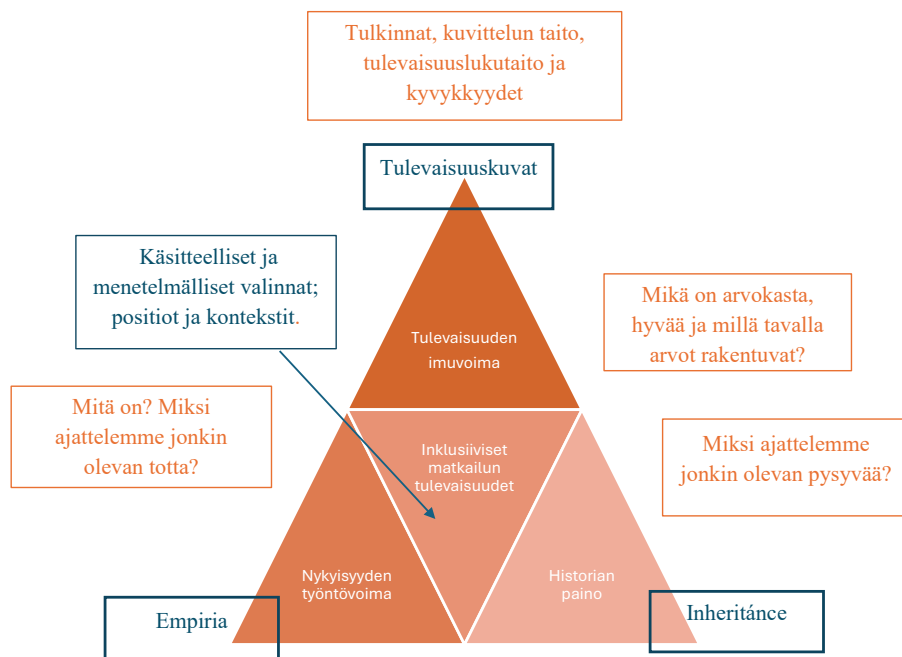
Huolimatta väitöstutkimukseni ilmeisestä tulevaisuusorientaatiosta, tavoitteenani ei ole ollut tehdä ennusteita, vaan ymmärtää, kuinka inklusiivisen matkailun tulevaisuudet rakentuvat nykyisyydessä, ja kuinka voimme mahdollistaa erilaisia ajattelutapoja, toimintamalleja ja käytänteitä erilaisen osallisuutta tuottavien tulevaisuuksien rakentamiseksi. Päättökysymykseni kohdentuu juuri tähän toisella tavalla ajattelun mahdollisuuteen: Kuinka voimme ymmärtää inklusiivisten matkailun tulevaisuuksien rakentumista dekonstruktion kautta?

Tämän väitöstutkimuksen osatutkimuksiin ja niiden dekonstruktiiiviseen tarkasteluun nojaten väitän, että inklusiiviset matkailun tulevaisuudet ovat ambivalentteja, sattumanvaraisia ja jatkuvassa tulemisen tilassa (*becoming*). Ne rakentuvat käsitteellisesti arvopohjaisesti ristiriitaisten merkityssisältöjen varaan. Nämä ristiriidat aiheuttavat jännitteitä. Inklusiivinen matkailu kantaa mukanaan menneisyytensä, nykyisyytensä ja tulevaisuutensa ollen *muuta-kuin-lineaarinen*. Hieman vastaavaan näkemykseen tulevaisuuksista ovat päätyneet myös Heinonen ja Viitamäki (2025, s. 6–20) kehittäessään paradoksiluotaukseksi kutsumaansa menetelmää. Dekonstruktiiivisen lähestymistavan avulla voidaan tunnistaa, että inklusiiviset matkailun tulevaisuudet voivat syntyä myös ”matkailun ulkopuolella”. Näin ollen inklusiivisten matkailun tulevaisuuksien tutkiminen vaatii moniulotteista menetelmällistä ja käsitteellistä lähestymistä, joka tunnistaa todellisuuden kerrokset; historian painon, nykyisyyden työntövoiman ja tulevaisuuskuvien merkitykset inklusiivisten matkailun tulevaisuuksien tutkimisessa ja kehittämisessä. Tässä lähtökohtien tarkastelussa dekonstruktiiivinen ajattelu voi olla hyödyksi sekä henkilökohtaisella että systeemisellä tasolla.

Olennaiset inklusiivisen matkailun tulevaisuuksien tutkimuksen elementit voidaan sovitella Inayatullahin (2008) tulevaisuuskolmion mu-

kaiseen kehykseen, jossa vaihtoehtoihin tulevaisuuksiin sekoittuvat *menneisyyden paino*, eli omat arvomme, ajattelutapamme ja taustamme; *nykyisyyden työntövoima*, eli välitön empiria, systeemitason ajattelu tai nykyisyyden totuuksien kriittinen tarkastelu; ja *tulevaisuuden vetovoima*, johon liittyvät kuvittelun taito ja kyvykyys toimia erilaisten tulevaisuuksien toteutumisiksi. Kuviossa 9 havainnollistan ajatteluani inklusiivisen matkailun tulevaisuuskolmion muodossa, siten kuin se tämän tutkimuksen valossa näyttäytyy.

Kuvio yhdistää matkailututkimuksen ja tulevaisuudentutkimuksen lähtökohtia dekonstruktiiviseen ajatteluun havainnollistaen käsitteellisten ja menetelmällisten valintojen taustalla olevaa todellisuuden kerroksellisuutta ja niiden vaikutusta tulevaisuuksiin. Voisi kuvitella kuvion ympärille vielä kehän, joka liikkuu molempiin suuntiin. Näin siis sekä historia ja tulevaisuus ovat aina tässä hetkessä. Derridan kuvaama (1988, s. 104) *aina jo tulee* näkyväksi. Kuvio esittää kolmion tasakylkisenä, mutta on huomattava, että todellisuus, jossa ei ole vakaata keskusta aiheuttaa kolmion kylkien venymistä tai eri sivujen painon lisääntymistä kontekstisidonnaisesti. Näin tekevät siis myös erilaiset menetelmävalinnat, joissa painottuvat erilaiset arvot sekä ontologiset ja epistemologiset lähtökohdat. Erilaiset menetelmälliset ja käsitteelliset valinnat puolestaan kyseenalaistavat (tai eivät) taustaolettamuksia eri tavalla ja eri tasoilla. Ilmiönä matkailulla on merkittävä vaikutus ympäristöönsä paitsi taloudellisesta näkökulmasta myös sosiaalisena voimana, maailman tai todellisuuden aktiivisena rakentajana (esim. Dredge ym., 2012; Hollinshead, 2009). Matkailututkimus ja -koulutus ovat kiinteä osa tätä maailman rakentamista. Tulevaisuuskolmioon piirtyy aina myös tutkijan oma positio, kantaahan tutkija mukanaan menneisyytensä, nykyisyytensä ja tulevaisuutensa. Myös tutkijan olemus on jatkuvasti liikkeessä, eikä koskaan valmis.



Kuvio 9. Inklusiivisen matkailun tulevaisuuskolmio, soveltaen Inayatullah, 2008

”Paras tapa ennustaa tulevaisuutta on tehdä se itse”, todetaan usein erityisesti ennakkoinnin ja kehittämisen parissa. Kuitenkin tulevaisuudet rakentuvat usein nykysenkaltaisina sisältäen yksittäisiä kehittämisavauksia tai projekteja, joilla ei välttämättä ole jatkuvuutta. Tutkimukseni on tuottanut uutta tietoa matkailututkimuksen ja tulevaisuudentutkimuksen aloille, sekä inklusiivisen matkailun kehittämiseen. Osatutkimuksissa erilaiset käsitteelliset lähtökohdat ja erilaisten menetelmien hyödyntäminen tuottivat erilaisia tulkintoja mahdollisista tulevaisuuksista. Nämä erilaiset tulevaisuudet johtivat puolestaan erilaisiin mahdollisiin toimijuuden ja osallisuuden lähtökohtiin sekä konkreettisiin vaikutuksiin.

Tutkimuksen menetelmällinen kontribuutio sijoittuu erityisesti matkailun tulevaisuudentutkimukseen. Menetelmävalinnoilla on inklusiivisten matkailun tulevaisuuksien tutkimuksen näkökulmasta vaikutusta erilaisten mahdollisten tulevaisuuksien rakentumiseen. Koska tulevaisuuden ontologia on mentaalinen, eikä edes systemaattinen tulevaisuuksien tutkimus

sisällä kaikkea sitä tietoa, jota voimme kokemuksen kautta tuottaa täytyy tutkimuksessa turvautua ainakin osin mielikuvitteluun (ks. Polak 1973, s. 21). Vain osin siksi, että nykyhetki sisältää tulevaisuuden kaikuja ja muutosvoimia, joita seuraamalla voidaan hahmotella erilaisia tulevaisuuden vaihtoehtoja, jotka perustuvat todennäköisyyksiin. Todennäköisyydet puolestaan perustuvat ajatukseen jatkuvuudesta, eli siitä, ettei perustavanlaatuisia epäjatkuvuuksia tai häiriöitä pääse syntymään.

Tulevaisuuden ja menneisyyden näkeminen osana nykyhetkeä on olennaista matkailun tulevaisuuksien tutkimuksessa, mutta tämä jää usein huomioimatta. Tulevaisuudentutkimuksen menetelmät voivat auttaa purkamaan nykyisyyden rakenteita ja konteksteja, joihin yksilöiden ja eri ryhmien osallisuus heijastuu. Menetelmiin ja niiden mahdollistamiin vaihtoehtoihin tulevaisuuksiin on kuitenkin syytä kiinnittää huomiota. Tässä dekonstruktiivinen lähestymistapa voi toimia, sillä se fasilitoi jo sinänsä itsessään kriittisten menetelmien ja käsitteiden perustan tarkastelua. Samalla on hyvä nähdä poikkitieteellisuuden tuomat mahdollisuudet tulevaisuuksien tutkimuksessa, sillä tulevaisuus ei tule vain yhdenlaisena. Inklusiiviset matkailun tulevaisuudet tulevat siis myös monenlaisina ja erilaisia yksilöllisiä osallisuuspiirejä sisältävinä.

Osallistavien menetelmien käyttäminen matkailun tulevaisuudentutkimuksen saralla on yleistä, esim. skenaariotyössä (esim. Postma ym., 2024), mutta niiden hyödyntämisessä on omat haasteensa ja voidaan päätyä tahdomattaan toisintamaan niitä syrjiviä rakenteita, joita yritetään purkaa. Tämä voi näyttäytyä esimerkiksi olemassa olevien valtasuhteiden vahvistumisena tai toiseuden tunteina. Samalla voidaan tahtomatta vieraannuttaa tai toiseuttaa niitä yksilöitä, ryhmiä tai alueita, joita yritetään tavoitella. Tullaan kysymykseen siitä, mitä osallistava menetelmä matkailun tulevaisuudentutkimuksessa tarkoittaa. Tämä kysymys on tulevaisuudentutkimuksen menetelmien käyttämisen kannalta olennainen. Tutkimukseni tukee menetelmien kehittämistä poikkitieteellisestä näkökulmasta auttaen ymmärtämään paremmin menetelmävalintojen vaikutuksia ja rikastamalla siten tulevaisuudentutkimuksen menetelmällistä tietopohjaa.

Tutkimus kontribuoi teoreettisesti inklusiivisen matkailun keskusteluun erityisesti käsitteellisen rakentumisen ymmärtämisen kautta. Tässä tutkimuksessa matkailun inklusio rakentuu nykyisyydessä jatkuvana prosessina, jonka perusta on ihmisten välisessä vuorovaikutuksessa. Myös tulevaisuus rakentuu nykyisyydessä kohti niitä tulevaisuuskuvia, joita tuotamme kielessä ja käytänteissä niin aktiivisesti tiedostaen kuin myös tiedostamatta. Inklusiiviset matkailun tulevaisuudet rakentuvat näin ollen nojaten niiden arvojen, ajattelutapojen ja -mallien varaan, joita kannamme mukamme muodostaen jatkumoa menneisyydestä tulevaan. Inklusion rakentuminen matkailututkimuksessa tuottaa siten paitsi tutkimuksellisia näkökulmia, myös konkreettisia vaikutuksia tulevaisuuksien rakentumiseen. Tutkimukseni on tuottanut kriittisiä näkökulmia inklusiivisen matkailun tutkimukseen tunnistamalla sisäisiä ristiriitoja, jotka aiheuttavat jännitteitä inklusiivisen matkailun tutkimuksessa, vastaten kysymykseen inklusiivisen matkailun käsitteellisestä rakentumisesta ja tuon rakentumisen seurauksista. Yleisellä tasolla jännitteisyys näyttäytyy osin inklusiivisen matkailun irrallisuutena muusta matkailun keskustelusta, osin irrallisuutena muista toimialoista. Inklusiivinen matkailu ei kuitenkaan ole olemassa irrallaan yhteiskunnasta ja sen muista ilmiöistä, vaan heijastelee ilmiönä yhteiskunnallisia muutoksia. Laajemmat ilmiöt, arvot ja muutokset määrittävät esimerkiksi sitä, kenen matkustamista pidetään perusteltuna ja kannatettavana, ja millä ehdoin.

Inklusiivisen matkailun käsitteellistämisessä näkyy myös matkailuun liitettävä arvopohja, jossa matkailulla nähdään olevan arvoa itsessään, sillä sen katsotaan liittyvän ihmisen perusoikeuksiin tai ainakin sosiaalisiin oikeuksiin, mutta sillä nähdään olevan erityisesti välineellistä arvoa, erityisesti talouden ja inhimillisen hyvinvoinnin lisäämisessä. Tätä näkökulmaa ei juurikaan kyseenalaisteta tai sitä sovitellaan uusiin ajattelutapoihin tai paradigmoihin. Ristiriitojen voidaan ajatella johtuvan osin myös sisäisistä arvoristiriidoista sekä inklusioon liittyvien käsitteiden erilaisista merkityssisällöistä, joihin voidaan liittää keskenään jännitteisiä näkökulmia. Myös osallisuudessa on katsottu olevan välinearvo, sillä sen katsotaan ole-

van kytköksissä ihmisten hyvinvointiin ja elämään itsessään (vrt. Tillonen & Edelman, 2022).

Kolmas tutkimuksen kontribuutio liittyy inklusiivisen matkailun kehittämisen, jota haastaa kompleksinen toimintaympäristö ja erilaisten kohderyhmien, käsitteiden, kontekstien ja maantieteellisten sijaintien moninaisuus. Ensinnäkin näyttäytyy, että matkailun inklusiivisuus määritellään niiden toimesta, joilla on kapasiteettia ottaa osaa keskusteluun. Toiseksi matkailun inklusiivisuus määrittyy edelleen valtavirtamatkailun näkökulmasta rakentuen ainakin osin näkemykseen siitä, että on olemassa ryhmiä, jotka tulee osallistaa valtavirran ja normatiivisen matkailun piiriin. Dekonstruktivinen tarkastelutapa voi auttaa olemassa olevien ajattelutapojen ja normien purkamisessa ja siten määrittelemään inklusiivisemmin itse inklusiivisuutta. Inklusiivisten tulevaisuuksien edistäminen edellyttää niiden reunaehtojen uudelleen ajattelua. Uudelleen ajattelun voi ymmärtää esimerkiksi sen huomioimisena, mikä aiemmin on ollut hankalaa tai epätoivottua, epätavanomaista. On tärkeää kysyä, että kenellä on valta ja kapasiteetti määritellä inklusiivisuutta. Tarkoittaako inklusiivisuus matkailussa ainoastaan sitä, että marginaalissa olevat pyritään saamaan mukaan valtavirtaan?

Inklusiivisten matkailun tulevaisuuksien konstruktiot rakentuvat yksilöllisissä prosesseissaan todellisuuksien eri kerrostumissa. Ne tulevat esille yhteiskunnallisissa rakenteissa, ilmenevät kielen ja diskurssien kautta, ja ne elävät käytänteissä. Tässä tutkimuksessa inklusiivisen matkailun konstruktiolle ei ole osoittavaa yhdistävää yhteisyyttä, vaan kerroksellisuus, maantieteellinen sijainti ja moninaiset kontekstit osoittavat pikemminkin, että inklusiiviset matkailun tulevaisuudet ovat jatkuvassa tulemisen tilassa (*becoming*). Inklusiivisen matkailun kaanonin ulkopuolella inklusiiviset matkailun tulevaisuudet voivat siis rakentua ulkopuolella olemisen kautta tai ulkopuolisuudesta. Tätä inklusiivisuutta ei voi rakentaa tai lavastaa valmiiksi, sillä sen lähtökohta on kokemuksessa, joka rakentuu erilaisissa osallisuuden konteksteissa. Tämä siitäkin huolimatta, että inklusiivisuuden perustaustaolettamuksena on usein rakentaa valmiiksi tila, johon osallistetaan tai pyritään saamaan marginaalissa tai ulkopuolella olevat astumaan.

Kontekstisidonnaiset matkailun inklusion dekonstruktiot osoittavat, että inklusiiviset matkailun tulevaisuudet ovat yhtäältä historiastaan ja olemassa olevista ajattelumalleista riippuvaisia, menneisyyden taakkaa mukanaan kantavia (Inayatullah, 1990), mutta toisaalta mahdollisuushorisontin omaavia (Eräsaari, 2005, s. 257–258). Myös tämän tutkimuksen kulku ja lopputulos sekä inklusiivisten matkailun tulevaisuuksien kuvaus ovat tietyllä tavalla sattumanvaraisia, mutta samalla tutkimuksen aikana tekemiini päätöksiin ja kaikkeen ympäröivään kietoutuvaa. Tässä tutkimuksessa korostuu myös oman aseman, position ja kyvykkyyksien sekä omien arvojen reflektointi osana tutkimus- ja kehittämistyötä. Tutkimuksessani matkailututkijan ja -kehittäjän identiteetti kietoutuu yhteen asukasaktiivin identiteetin kanssa kytkeytyen edelleen aikaan, paikkaan ja paikalliseen yhteisöön. On ollut olennaista huomioida, että siinä missä paikannun asukkaana lähiohjaan, opintojen ja töiden kautta hankittu osaaminen ja verkostot ovat vaikuttaneet aktivismin muotoihin ja menetelmiin. Tutkimuksen sijoittuminen eurooppalaiseen ja tarkemmin ottaen pohjoismaiseen hyvinvointiyhteiskunnan maantieteelliseen kontekstiin näkyy tutkimuksen tausta-ajatuksissa, kuten tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden kysymyksissä.

Matkailu ei saa muotojaan tyhjiössä vaan sen tulevaisuudet riippuvat myös muusta yhteiskunnallisesta kehityksestä. Loppujen lopuksi systeemisyyden monimutkaistaa inklusiivisten matkailun tulevaisuuksien toteutusta myös tavoilla, jotka jäävät tämän tutkimuksen rajauksen ulkopuolelle. On todettava, että monikriisisessä maailmassa, jossa myös luonto on otettu mukaan inklusiivisen matkailun keskusteluihin, ympäristökriisin ratkaisemisen avaimet edellyttävät sosiaalisten ongelmien huomioimista. Inklusiivisen matkailun periaate on normatiivinen ja yhdyn yleiseen näkemykseen siitä, että se on myös tavoittelemisen arvoinen. Sattumanvaraisen luonteensa vuoksi inklusiivisten matkailun nykyisyyksien ja tulevaisuuksien ymmärtäminen vaatii kuitenkin osakseen kriittistä tarkastelua. Tutkimukseni tarkastelu erillisinä kontekstisidonnaisina dekonstruktioina kääntää huomion menetelmällisiin ja käsitteellisiin valintoihin, joilla on olennainen rooli inklusiivisten matkailun tulevaisuuksien rakentamisessa.

sa. Todellisuuksien eri kerrosten ymmärtäminen vaatii menetelmällistä rikkautta ja luovuutta. Palautan mieleeni tulevaisuudentutkija Richard Slaughterin (2002) ajatuksen siitä, kuinka raamitamme ulkopuolisen maailmamme sisäisen maailmamme kautta. Dekonstruktio lähestymistapana voi tuottaa ymmärrystä erilaisten tulevaisuuksien syntytaivoista ja omien sisäisten tarinoidemme vaikutuksista.

Tutkimukseen liittyy myös joitakin huomioitavia asioita. Ensinnäkin maantieteellinen sijainti tuo mukanaan erityisen pohjoismaisen kontekstin. Käytännössä tästä aiheutuu kahdenlaisia huomioitavia rajoitteita: käsitteellinen konteksti sekä tutkijan positioon liittyvä näkökulma. Inklusiviseen matkailuun liittyvät merkitykset tässä työssä ovat pohjoismaiseen hyvinvointiyhteiskuntaan liitettyjä tai siitä lähteviä merkityksiä, mikä tarkoittaa, että toisessa maantieteellisessä kontekstissa merkitykset ja niistä aiheutuvat käytännön sovellukset voivat vaihdella. Tutkijan positio tässä tutkimuksessa kytkeytyy omaan subjektiin pohjoismaisena tutkijana, jonka tulkintoihin on vaikuttanut oma kulttuuritaustani. Erinäiset keskustelut kansainvälisissä tutkimusyhteisöissä ovat osoittaneet pohjoismaisen tutkimustradition näkökulmineen edustavan erityistä ajattelua, joka syntyy hyvinvointiyhteiskunnan kontekstista sekä yksilön vapautta korostavasta kulttuurista. Suomalaisen yhteiskunnan voidaan ajatella myös lähtökohtaisesti olevan kulttuuriltaan suhteellisen tulevaisuusorientoitunut, mitä se ei välttämättä ole muualla maailmassa.

Toinen rajoite liittyy tutkimuksen toistettavuuteen. Sosiaalisina konstruktioina rakentuvat matkailun tulevaisuudet syntyvät paikastaan ja osallistujistaan riippuvaisina ja sattumanvaraisina, joten tutkimuksen toistettavuus ei ole kaikilta osin mahdollista. Matkailun tulevaisuudentutkimuksessa tulisi kuitenkin myös jatkossa pyrkiä rikastamaan tutkimuksen tekemisen tapoja, jotta pystytään vahvistamaan ymmärrystä tulevaisuuksien kerroksellisuudesta ja rakentumisesta sosiaalisina konstruktioina. Tässä väitöstutkimukseni voi toimia soveltamisen lähtökohtana. Poikkiteollisuus ja rajojen rikkominen on yhtäältä tärkeää uusien näkökulmien tuottamiseksi, mutta toisaalta haasteellista, sillä eri tieteenalojen käsitteiden yhdistäminen venyttää ajatusta siitä, mikä on mahdollista ja

millainen tieto on tulevaisuuksien tutkimuksessa olennaista. Kolmas rajoite liittyy tutkimuksen ajallisuuteen. Jos aloittaisin tutkimuksen tekemisen nyt, vuonna 2026, olisivat sen lähtökohdat hyvin erilaiset. Tätä kirjoittaessa on Helsinki-Vantaan lentokentällä useita peruuntuneita lentoja droonivaroituksen vuoksi. Emme siis voi vielä tietää tarkkarajaisesti millaiset asiat tulevaisuudessa vaikuttavat siihen, mitkä asiat matkailua mahdollistavat tai estävät, ja keneen esteet kohdentuvat. Rajoitteet voidaan nähdä kuitenkin tutkimukseni valossa *tulemisen tilana*. Inklusiivinen matkailu ei tule valmiiksi ja sen sijaan, että olisin rakentanut skenaarioita, tämä työ jättää inklusiiviset matkailun tulevaisuudet avoimiksi.

Tulevaisuudessa inklusiivisen matkailun tutkimusta olisi hyvä jatkaa osallisuuteen liittyvien teemojen tutkimusta erilaisia osallistavia menetelmiä hyödyntäen pitäen mukana poikkitieteellisyyden ja menetelmien kriittisen tarkastelun näkökulmat. Esimerkiksi luovien menetelmien, tulevaisuudentutkimuksen ja matkailututkimuksen yhdistäminen näyttäytyi tässä tutkimuksessa inklusiivisen matkailun kannalta kiinnostavana tapana tuottaa erilaisia näkökulmia. Jotkin asiat tulevat eteemme kuin väistämättä, tahdoimmepa sitä tai emme. Tekoälyn hyödyntäminen tulevaisuuksien tutkimuksessa on jatkossa todennäköistä, varmaakin. Puhutaan tekoälyn aikakaudesta. Miten tekoäly suhteutuu inklusion tutkimukseen? Millaiset mahdollisuudet sillä voisi aidosti olla inklusion tai tasa-arvon edistäjänä? Millaisia eettisiä kysymyksiä tähän liittyy?

Jatkossa inklusiivisen matkailun tulevaisuuksien tutkimus – tai tulevaisuuksien tutkimus ylipäätään – olisi hyvä kytkeä osaltaan systemaattiseen arvojen tutkimukseen. Arvojen rakentumisen tutkiminen voisi tuottaa matkailun tulevaisuuksien tutkimukseen jäsentyneen ja syvällisemmän tavan ymmärtää toivottuja, mahdollisia ja todennäköisiä tulevaisuuksia. Se miten näkemyksemme toivotuista ja epätoivotuista tulevaisuuksista muodostuu, voisi olla aksiologisen tulevaisuudentutkimuksen lähtökohta. Käytännön näkökulmasta pohjoisen matkailun kehittämiseen arvojen tutkimus toisi varmuutta, kun pohditaan miten ja kenelle matkailua kehitetään liikamatkailun ja monikriisien aikakaudella.

Lähteet

- Aalto, H.-K., Heikkilä, K., Keski-Pukkila, P., Mäki M. & Pöllänen, M. (2022). Johdanto. Teoksessa H.-K. Aalto, K. Heikkilä, P. Keski-Pukkila, M. Mäki & M. Pöllänen (toim.) *Tulevaisuudentutkimus tutuksi – Perusteita ja menetelmiä* (s. 8–21). Tulevaisuudentutkimuksen verkostoakatemian julkaisuja 1/2022. Haettu 16.10.2025 osoitteesta <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-249-563-1>.
- Abdul Rahman, N. A., Firdaus, M. I., Simarmata, J., & Octaviani, R. D. (2025). Healthy Aging in the Skies: How Women Leaders Shape the Travel Experience for Older Passengers. *Journal of Macromarketing*, 45(4). <https://doi.org/10.1177/02761467251321463>
- Abdullah, N.A. (2023). The use and usefulness of the futures triangle. *World futures review*, 15(2–4), 133–45. <https://doi.org/10.1177/19467567231203167>
- Adam, I., Boakye, K. A., & Kumi-Kyereme, A. (2017). Are we our own enemies? Leisure constraints of physically and visually disabled people in Ghana. *World Leisure Journal*, 59(4), 272–293. <https://doi.org/10.1080/16078055.2016.1245213>
- Adam, I. (2019). Drivers of physical accessibility among hotels. *Anatolia*, 30(4), 560–571. <https://doi.org/10.1080/13032917.2019.1651356>
- Ahvenharju, S., Lalot, F., Minkkinen, M. & Quiamzade, A. (2021) Individual futures consciousness: Psychology behind the five-dimensional Futures Consciousness scale. Individual futures consciousness: Psychology behind the five-dimensional Futures Consciousness scale. *Futures*, 128. <https://doi.org/10.1016/j.futures.2021.102708>
- Akbar, S., & Sharp, A. (2023). The growth of Aboriginal tourism in remote Australia: Indigenist method for an operator perspective. *Tourism Recreation Research*, 48(6), 871–884. <https://doi.org/10.1080/02508281.2023.2180724>
- Akdemir, H., Sousa de São José, J. M., & Gonçalves, M. A. P. R. (2024). Social inclusion of older artisans through creative tourism. *Anatolia: An International Journal of Tourism & Hospitality Research*, 35(4), 688–701. DOI:10.1080/13032917.2023.2299447
- Algueró-Boronat, M., Rodríguez Artola, R. M., & Moliner Tena, M. A. (2024). Queer-friendly tourist destinations: how are they perceived by the LGBTIQ+ communities? *Current Issues in Tourism*, 28(16), 2630–2648. <https://doi.org/10.1080/13683500.2024.2378137>
- Ali, F., Cain, L., Legendre, T. S., & Wu, L. (2022). The Intersection of Technology, Accessible Tourism and Tourists With Intellectual Disabilities: Proposing a Novel Conceptual Framework. *Journal of Hospitality & Tourism Research*, 47(4), NP76–NP90. <https://doi.org/10.1177/109634802211424>
- Allman, D. (2013). The sociology of social inclusion. *SAGE Open*, 3(1). <https://doi.org/10.1177/2158244012471957>
- Almeida, I., Cardoso Ferreira, C. y Silveira, L. (2025). Creative tourism and residents: interactions in the context of artistic residencies in the Center region of Portugal. *Investigaciones Turísticas* (29), 57–80. <https://doi.org/10.14198/INTURI.25478>
- Amani, D., & Mfumbilwa, E. E. (2024). Destination Promotion Videos and Tourism Knowledge: A Road Toward Residents' Empowerment in Emerging Tourism Destinations. *SAGE Open*, 14(3). <https://doi.org/10.1177/21582440241276182>
- Aquino, R. S., Lück, M., & Schänzel, H. A. (2021). Mapping the outcomes of social entrepreneurship and tourism on host communities: a three-dimensional approach. *Journal*

- of *Sustainable Tourism*, 30(8), 1799–1820. <https://doi.org/10.1080/09669582.2021.1986515>
- Arellano, A. (2011). Tourism in poor regions and social inclusion: the porters of the Inca Trail to Machu Picchu. *World Leisure Journal*, 53(2), 104–118. <https://doi.org/10.1080/04419057.2011.580551>
- Asan, K., & Aksoz, E. O. (2022). Bicycle Touring Experiences as a Social inclusion Activity for Visually Disabled Individuals. *Tourism and Hospitality Management*, 28(2), 445–464. <https://doi.org/10.20867/thm.28.2.11>
- Bakker, M., van der Duim, R., Peters, K., & Klomp, J. (2020). Tourism and Inclusive Growth: Evaluating a Diagnostic Framework. *Tourism Planning & Development*, 20(3), 416–439. <https://doi.org/10.1080/21568316.2020.1850517>
- Baum, T. (2006). Low-cost Air Travel: Social Inclusion or Social Exclusion. *Tourism Culture & Communication*, 7(1), 49–56. <https://doi.org/10.3727/109830406778493524>
- Baronio G, Copeta A, Motyl B, Uberti S. (2017). Gölem project: Concept and design of a trekking/hiking wheelchair. *Advances in Mechanical Engineering*, 9(11), <https://doi.org/10.1177/16878140177305>
- Barry, R., & Teron, L. (2023). Visualising Heritage: a critical discourse analysis of place, race, and nationhood along the Erie Canal. *Local Environment*, 28(6), 739–752. <https://doi.org/10.1080/13549839.2023.2173731>
- Bass, A. (1978). Translator's introduction. Teoksessa J. Derrida. *Writing and difference*. Routledge.
- Bell, W. (1999). The Sociology of the Future and the Future of Sociology. *International Review of Sociology*, 9(3), 295–310. <https://doi.org/10.2307/1389342>
- Bellatto, L., & Cheer, J. M. (2021). Inclusive and regenerative urban tourism: Capacity development perspectives. *International Journal of Tourism Cities*, 7(4), 943–961. <https://doi.org/10.1108/IJTC-08-2020-0167>
- Bellucci, M., Biggeri, M., Nitti, C., & Terenzi, L. (2023). Accounting for disability and work inclusion in tourism. *Annals of Tourism Research*, 98, 1–18. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2022.103526>
- Benjamin, S., Ethan Bottone, & Lee, M. (2021). Beyond accessibility: Exploring the representation of people with disabilities in tourism promotional materials. *Journal of Sustainable Tourism*, 29(2–3), 295–313. <https://doi.org/10.1080/09669582.2020.1755295>
- Berg, M. L., & Fiddian-Qasmiyeh, E. (2018). Introduction to the issue: Encountering hospitality and hostility. *Migration and Society*, 1(1), 1–6. <https://doi.org/10.3167/arms.2018.010102>
- Berry, C. J. (1994). *The idea of luxury: A conceptual and historical investigation*. Cambridge University Press.
- Bhattacharya, B., & Ganguly, C. (2014). Community initiatives in achieving sustainability through inclusive tourism practices. *International Journal of Tourism and Travel*, 7(1/2), 31–39.
- Biddulph, R. (2018). Social enterprise and inclusive tourism: Five cases in Siem Reap, Cambodia. *Tourism Geographies*, 20(4), 610–629. <https://doi.org/10.1080/14616688.2017.1417471>
- Biddulph, R., & Scheyvens, R. (2018). Introducing inclusive tourism. *Tourism Geographies*, 20(4), 583–588. <https://doi.org/10.1080/14616688.2018.1486880>

- Bos, L., McCabe, S., & Johnson, S. (2015). Learning never goes on holiday: An exploration of social tourism as a context for experiential learning. *Current Issues in Tourism*, 18(9), 859–875. <https://doi.org/10.1080/13683500.2013.790878>
- Boxall, K., Nyanjom, J. and Slaven, J. (2018), "Disability, hospitality and the new sharing economy", *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 30(1), 539–556. <https://doi.org/10.1108/IJCHM-09-2016-0491>
- Bradley, A. (2008). *Derrida's Of grammatology: An Edinburgh philosophical guide*. Edinburgh University Press.
- Breakey, N., & Breakey, H. (2013). Is there a right to tourism? *Tourism Analysis*, 18(6), 739–748. <https://doi.org/10.3727/108354213X13824558470943>
- Buhalis, D., & Michopoulou, E. (2011). Information-enabled tourism destination marketing: addressing the accessibility market. *Current Issues in Tourism*, 14(2), 145–168. <https://doi.org/10.1080/13683501003653361>
- Burgold, J. (2025). Homelessness and the ambivalence of being: exploring the educational value of guided homeless tours. *Journal of Tourism and Cultural Change*, 23(1), 32–46. <https://doi.org/10.1080/14766825.2025.2453221>
- Burrai, E., Buda, D. M., & Stevenson, E. (2022). Tourism and refugee-crisis intersections: co-creating tour guide experiences in Leeds, England. *Journal of Sustainable Tourism*, 31(12), 2680–2697. <https://doi.org/10.1080/09669582.2022.2072851>
- Butler, G., & Rogerson, C. M. (2016). Inclusive local tourism development in South Africa: Evidence from Dullstroom. *Local Economy*, 31(1-2), 264–281. <https://doi.org/10.1177/0269094215623732>
- Börjeson, L., Höjer, M., Dreborg, K., Ekvall, T. & Finnveden, G. Scenario types and techniques: Towards a user's guide, *Futures* 38(7), 723–739. <https://doi.org/10.1016/j.futures.2005.12.002>
- Campos, C., Hall, C. M., & Backlund, S. (2018). Can MNCs promote more inclusive tourism? Apollo tour operator's sustainability work. *Tourism Geographies*, 20(4), 630–652. <https://doi.org/10.1080/14616688.2018.1457074>
- Cañada, E. (2018). Too precarious to be inclusive? Hotel maid employment in Spain. *Tourism Geographies*, 20(4), 653–674. <https://doi.org/10.1080/14616688.2018.1437765>
- Carneiro, M. J., Eusébio, C., Kastenholz, E., & Alvelos, H. (2013). Motivations to participate in social tourism programmes: A segmentation analysis of the senior market. *Anatolia*, 24(3), 352–366. <https://doi.org/10.1080/13032917.2013.767212>
- Carr, M., Groulx, M., Harris, N., & Lamb, H. (2025). Catching feelings in nature: experiential insights about access and inclusion in parks, protected and other conserved areas. *Journal of Sustainable Tourism*, 33(10), 2261–2279. <https://doi.org/10.1080/09669582.2024.2442618>
- Caton, K. (2012). Taking the moral turn in tourism studies, *Annals of Tourism Research*, 39(4), 1906–1928. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2012.05.021>
- Centre for Excellence in Universal Design. (2020). The 7 Principles. Haettu 14.10.2023 osoitteesta <https://universaldesign.ie/what-is-universal-design/the-7-principles/>.
- Chaitanya, A. K., & Swain, S. K. (2023). Economic leakages in tourism: A comprehensive review of theoretical and empirical perspectives. *Tourism Economics*, 30(5), 1306–1323. <https://doi.org/10.1177/13548166231204648>
- Chambers, D., & Buzinde, C. (2015). Tourism and decolonisation: Locating research and self. *Annals of Tourism Research*, 51, 1–16. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2014.12.002>

- Chambers, D. (2022). Are We All in This Together? Gender Intersectionality and Sustainable Tourism. *Journal of Sustainable Tourism*, 30(7), 1586–1601. <https://doi.org/10.1080/09669582.2021.1903907>
- Chan, C.-S., Wong, S. Y., Agapito, D., & Tam, V. (2025). The effect of pre-trip virtual reality and on-site smart device use on accessible tourism experiences. *Sustainable Futures*, 10, 100811. <https://doi.org/10.1016/j.sftr.2025.100811>
- Cole, S. (2017). Water worries: An intersectional feminist political ecology of tourism and water in Labuan Bajo, Indonesia. *Annals of Tourism Research*, 67, 14–24. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2017.07.018>
- Cole, S., & Eriksson, J. (2010). Tourism and human rights. Teoksessa S. Cole & N. Morgan (toim.), *Tourism and inequality: Problems and prospects* (s. 107–125). CABI.
- Conde, A. R., Caldeira, S., Rego, I., Botelho, T., Silva, O., Toledo de Sousa, Á., & Mota, P. (2023). Inclusive tourism and children with a diagnosis of autism spectrum disorders: Systematic review of the literature. *European Journal of Tourism Research*, 35, 3502. <https://doi.org/10.54055/ejtr.v35i.2806>
- Costa, J., Montenegro, M., & Gomes, J. (2020). Tourism – ten possible solutions for a more inclusive society. *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*, 12(6), 775–779. <https://doi.org/10.1108/WHATT-07-2020-0081>
- Croes, R., Renduchintala, C., & Badu-Baiden, F. (2024). Reimagining Indigenous Tourism: The RISE Framework. *Tourism Planning & Development*, 22(6), 939–959. <https://doi.org/10.1080/21568316.2024.2415462>
- Darcy, S., & Buhalis, D. (2011). Introduction: From Disabled Tourists to Accessible Tourism. Teoksessa S. Darcy & D. Buhalis (toim.), *Accessible Tourism: Concepts and Issues* (s. 1–20). Channel View Publications.
- Darcy, S., Cameron, B., & Pegg, S. (2010). Accessible tourism and sustainability: A discussion and case study. *Journal of Sustainable Tourism*, 18(4), 515–537. <https://doi.org/10.1080/09669581003690668>
- Darcy, S., McKercher, B., & Schweinsberg, S. (2020). From tourism and disability to accessible tourism: A perspective article. *Tourism Review*, 75(1), 140–144. <https://doi.org/10.1108/TR-07-2019-0323>
- Dashper, K., & Finkel, R. (2020). Accessibility, diversity, and inclusion in the UK meetings industry. *Journal of Convention & Event Tourism*, 21(4), 283–307. <https://doi.org/10.1080/15470148.2020.1814472>
- De Pascale, A., Meleddu, M., Abbate, T., & Pellicano, M. (2022). Is There a Gender Gap in the Propensity to Travel of People With Disabilities? *Journal of Travel Research*, 62(3), 517–539. <https://doi.org/10.1177/00472875211073976>
- Derrida, J. (1972). *Positioita*. Gaudeamus.
- Derrida, J. (1978). *Writing and Difference*. Routledge.
- Devile, E., & Kastenholz, E. (2018). Accessible tourism experiences: the voice of people with visual disabilities. *Journal of Policy Research in Tourism, Leisure and Events*, 10(3), 265–285. <https://doi.org/10.1080/19407963.2018.1470183>
- Dickson, T. J., Sharpe, S., & Darcy, S. (2022). Where are the Indigenous and First Nations people in sport event volunteering? Can you be what you can't see? *Tourism Recreation Research*, 48(6), 831–843. <https://doi.org/10.1080/02508281.2022.2112855>
- Doan, T., & Darcy, S. (2024). Autoethnographic Disability-Related Research in Hospitality and Tourism Journals: Empowering Marginalized Identity Scholars' Voices. *Journal of Travel Research*, 64(1), 238–244. <https://doi.org/10.1177/00472875241257270>

- Dodds, R., & Butler, R. (2019). The phenomena of overtourism: a review. *International Journal of Tourism Cities*, 5(4), 519–528. <https://doi.org/10.1108/IJTC-06-2019-0090>
- Dredge, D. (2022). Regenerative tourism: Transforming mindsets, systems and practices. *Journal of Tourism Futures*, 8(3), 269–281. <https://doi.org/10.1108/JTF-01-2022-0015>
- Dredge, D., Benckendorff, P., Day, M., Gross, M.J., Walo, M., Weeks, P. & Whitelaw, P. (2012). The philosophic practitioner and the curriculum space. *Annals of Tourism Research*, 39(4), 2154–2176. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2012.07.017>.
- Dufva, M. (2022). Toimintaympäristön analyysi: PESTE ja sen variaatiot. Teoksessa H-K. Aalto, K. Heikkilä, P. Keski-Pukkila, M. Mäki & M. Pöllänen (toim.) *Tulevaisuudentutkimus tutuksi – Perusteita ja menetelmiä*. Tulevaisuudentutkimuksen verkostoakatemia julkaisuja 1/2022, haettu 16.10.2025 osoitteesta <https://www.utupub.fi/bitstream/handle/10024/153465/TVA-1-2022.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Dufva, M. (2025). Megatrendit 2025 – miltä näyttää tulevaisuusselonteko megatrendien valossa? **Haettu 10.5.2025 osoitteesta** <https://www.sitra.fi/blogit/megatrendit-2025-milta-nayttaa-tulevaisuusselonteko-megatrendien-valossa/>
- Edelheim, J., Joppe, M., Flaherty, J., Höckert, E., Boluk, K. Guia, J. & Peterson, M. (2022). Axiology, value & values. Teoksessa J. Edelheim, M. Joppe & J. Flaherty (toim.), *Teaching Tourism: Innovative, Value-Based Learning Experiences for Transformative Practices*, (s.12–20), Edward Elgar Publishing.
- Edwards, C., Love, A. M. A., Cai, R. Y., Tutton, T., & Gibbs, V. (2024). Exploring autism-friendly initiatives in Australian airports: 'A lot better than a lot of airports that I've experienced.' *Current Issues in Tourism*, 1–17. <https://doi.org/10.1080/13683500.2024.2422049>
- Eichhorn, V. & Buhalis, D. (2011). Accessibility: A key objective for the tourism industry. Teoksessa S. Darcy & D. Buhalis (toim.), *Accessible Tourism: Concepts and Issues* (s. 46–62). Channel View Publications.
- Eräsaari, R. (2005). Inklusio, eksklusio ja integraatio sosiaalipolitiikassa. Kiistakysymysten kartoitusta. *Janus Sosiaalipolitiikan ja sosiaalityön Tutkimuksen Aikakauslehti*, 13(3), 252–267. <https://journal.fi/janus/article/view/50315>
- Estrada-González, A. E. (2017). Social tourism, senior citizens, and education. *World Leisure Journal*, 59, 22–29. <https://doi.org/10.1080/16078055.2017.1393872>
- Evci, A. N. (2017). Barriers and preferences to leisure activities for wheelchair users in historic places. *Tourism Geographies*, 20(4), 698–715. <https://doi.org/10.1080/14616688.2017.1293721>
- Fan, D. X. F., Buhalis, D., Fragkaki, E., & Tsai, Y.-R. (2023). Achieving Senior Tourists' Active Aging Through Value Co-creation: A Customer-Dominant Logic Perspective. *Journal of Travel Research*, 64(2), 427–443. <https://doi.org/10.1177/00472875231214733>
- Fernández-Villarán, A., Erice, M., Espinosa, N., Goytia, A., Madariaga, A., & Rodríguez, A. (2021). Information about Tourism Destinations' Accessibility in Tourism Online Platforms: Is it Useful for People with Diverse Abilities? Teoksessa A. Harju-Myllyaho & S. Jutila (toim.), *Inclusive Tourism Futures* (s. 107–121). Channel View Publications.
- Ferrara, A., Ferrara, C., Tomasi, S., Paviotti, G., Bertella, G., & Cavicchi, A. (2023). Exploring the Potential of Social Farmers' Networking as a Leverage for Inclusive Tourism. *Sustainability*, 15(7), 5856. <https://doi.org/10.3390/su15075856>

- Ferreri, J. G., Sanz, M. F., Ferrandis, M. F., McCabe, S., & García, J. S. (2016). Social Tourism and Healthy Ageing. *International Journal of Tourism Research*, 18, 297–307. <https://doi.org/10.1002/jtr.2048>
- Forsander, A. (2004). Tekeekö työ oikeaksi suomalaiseksi? Teoksessa T. Helne, S. Hänninen & J. Karjalainen (toim.) *Seis yhteiskunta - tahdon sisään!* (s. 195–218). SoPhi 80. Jyväskylän yliopisto.
- Friel, M., Miglietta, A., & Ottaviani, V. (2023). Cultural tourism experiences and children with disabilities: are Italian museums ready? *Leisure Studies*, 44(2), 199–214. <https://doi.org/10.1080/02614367.2023.2293021>
- Gale, T. (2012). Tourism geographies and post-structuralism. Teoksessa J. Wilson (toim.), *The Routledge handbook of tourism geographies* (s. 37–45). Routledge.
- García-Rosell, J.C. (2016). Certification of indigenous cultures in tourism - The case of the Sápmi Experience Quality Mark. *Matkailututkimus*, 12(2), 60–62.
- García-Rosell, J.C. (2017). Vastuullinen matkailu. Teoksessa J. Edenheim & H. Ilola (toim.), *Matkailututkimuksen avainkäsitteet* (s. 229–234), Lapland University Press.
- García-Rosell, J.C., & Hakkarainen, M., (2019). *Ethnographic action research: A strategy for multi-stakeholder research and development projects*. Teoksessa *Sage Research Methods Cases Part 2*. SAGE Publications, Ltd., <https://doi.org/10.4135/9781526490377>
- Garrison, J. (2003) Dewey, Derrida, and 'the Double Bind', *Educational Philosophy and Theory*, 35(3), 349–362, <https://doi.org/10.1111/1469-5812.00032>
- Gascón, J. (2019). Tourism as a right: a “frivolous claim” against degrowth? *Journal of Sustainable Tourism*, 27(12), 1825–1838. <https://doi.org/10.1080/09669582.2019.1666858>
- Gebreyesus, A., Tesfay, G., Tesfay, M., & Meheretu, Y. (2022). Opportunities and Challenges of Community-Based Tourism Development in Southern Tigray, Ethiopia. *African Journal of Hospitality, Tourism & Leisure*, 11(3), 938–954.
- Germann Molz, J. G., & Gibson, S. (2008). Introduction: Mobilizing and mooring hospitality. Teoksessa J. Germann Molz & S. Gibson (toim.), *Mobilizing hospitality: The ethics of social relations in a mobile world* (s. 1–26). Taylor & Francis Group. ProQuest Ebook Central. <http://ebookcentral.proquest.com/lib/ulapland-ebooks/detail.action?docID=355999>
- Giampiccoli, A., Mtapuri, O., & Nauright, J. (2020). Tourism development in the Seychelles: a proposal for a unique community-based tourism alternative. *Journal of Tourism and Cultural Change*, 19(4), 444–457. <https://doi.org/10.1080/14766825.2020.1743297>
- Giampiccoli, A., & Saayman, M. (2018). Community-based tourism development model and community participation. *African Journal of Hospitality, Tourism and Leisure*, 7(4), 1–27. Haettu 15.11.2025 osoitteesta https://www.ajhtl.com/uploads/7/1/6/3/7163688/article_16_vol_7_4_2018.pdf
- Gidley, J. (2017). *Future: A Very Short Introduction*. Oxford University Press.
- Gillovic, B., & McIntosh, A. (2020). Accessibility and Inclusive Tourism Development: Current State and Future Agenda. *Sustainability*, 12(22), 9722. <https://doi.org/10.3390/su12229722>
- Gillovic, B., McIntosh, A., Cockburn-Wooten, C., & Darcy, S. (2018). Having a voice in inclusive tourism research. *Annals of Tourism Research*, 71, 54–56. <https://doi.org/10.3390/su12229722>
- Gohori, O. & van der Merwe, P. (2024). Barriers to community participation in Zimbabwe's community-based tourism projects. *Tourism Recreation Research*, 49(1), 91–104. <https://doi.org/10.1080/02508281.2021.1989654>

- Gomes, A., & Eusébio, C. (2023). Empowering people with visual disabilities through rural tourism: the benefits of nature activities and how the various travel constraints can be overcome. *Tourism Recreation Research*, 48(6), 940–954. <https://doi.org/10.1080/02508281.2023.2221071>
- Gonda, T. (2021). Travelling Habits of People with Disabilities. *GeoJournal of Tourism & Geosites*, 37(3), 844–850. <https://doi.org/10.30892/gtg.37315-717>
- González-Soria Moreno de la Santa, J. (2020). Tourism as a lever for a more inclusive society. *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*, 12(6), 731–738. <https://doi.org/10.1108/WHATT-07-2020-0071>
- Goodall, B. (2006). Disabled Access and Heritage Attractions. *Tourism Culture & Communication*, 7(1), 57–78. <https://doi.org/10.3727/109830406778493551>
- Gopalan, S., & Khalid, U. (2022). How does financial inclusion influence tourism demand? Empirical evidence from emerging markets and developing economies. *Tourism Recreation Research*, 49(3), 639–653. <https://doi.org/10.1080/02508281.2022.2028084>
- Griffin, K., & Stacey, J. (2011). Towards a 'tourism for all' policy for Ireland: Achieving real sustainability in Irish tourism. *Current Issues in Tourism*, 14(5), 431–444. <https://doi.org/10.1080/13683500.2011.568053>
- Grybovyich, O., & Hafermann, D. (2010). Sustainable practices of community tourism planning: lessons from a remote community. *Community Development*, 41(3), 354–369. <https://doi.org/10.1080/15575330903444085>
- Guo, H., & Jordan, E. J. (2021). Social exclusion and conflict in a rural tourism community: A case study from Likeng Village, China. *Tourist Studies*, 22(1), 42–60. <https://doi.org/10.1177/14687976211039067>
- Gursoy, D., & Maier, T. (2023). Diversity, equity and inclusion in hospitality: Value centered leadership as a conduit for change. *Journal of Hospitality Marketing & Management*, 32(4), 445–453. <https://doi.org/10.1080/19368623.2023.2196282>
- Gössling, S. & Humpe, A. (2020). The global scale, distribution and growth of aviation: Implications for climate change. *Global Environmental Change*, 65, <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2020.102194>
- Haanpää, M. (2017). *Event co-creation as choreography: Autoethnographic study on event volunteer knowing*. Acta Universitatis Lapponiensis 358. [Väitöskirja, Lapin yliopisto]. Lapin yliopistopaino. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-337-024-1>
- Haddad, S. (2013). *Derrida and the inheritance of democracy*. Indiana University Press.
- Hakkarainen, M. (2017). *Matkailutyön ehdot syrjäisessä kylässä*. Acta Universitatis Lapponiensis 357. [Väitöskirja, Lapin yliopisto] Lapin yliopistopaino. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-337-020-3>
- Hall, S. (toim.) (1997). *Representation. Cultural Representations and Signifying Practices*. Sage Publications.
- Hao, F., Back, K.-J. and Chon, K.K.S.K.-S. (2025), "Age-inclusive hospitality and tourism: navigating the metaverse travel with avatar", *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 37(2), 482–501. <https://doi.org/10.1108/IJCHM-03-2024-0323>.
- Harju-Myllyaho, A., & Jutila, S. (2016). Viewpoints on inclusion in tourism – From accessible tourism to accessible hospitality. *Matkailututkimus*, 12(2), 33–44. <https://journal.fi/matkailututkimus/article/view/95755>
- Harju-Myllyaho, A., & Jutila, S. (2021a). Introduction. In A. Harju-Myllyaho & S. Jutila (Eds.), *Inclusive Tourism Futures*. Channel View Publications.

- Harju-Myllyaho, A., & Jutila, S. (2021b). Inclusion in Tourism Strategies: Setting the Stage for Inclusive Tourism Development in Tourism Destinations. Teoksessa A. Harju-Myllyaho & S. Jutila (toim.), *Inclusive Tourism Futures* (s. 1–14). Channel View Publications.
- Harju-Myllyaho, A., & Jutila, S. (2021c). Conclusion. Teoksessa A. Harju-Myllyaho & S. Jutila (toim.), *Inclusive Tourism Futures* (s. 143–154). Channel View Publications.
- Harju-Myllyaho, A. & Väättäjä, H. (2026). Robotic Futures of Hotels – A Social sustainability viewpoint. Teoksessa H. Assen, E. Cavagnaro, E. Loosekoot & I. Yeoman (toim.) *The future of hotels. Creating what's next*. Channelview Publications.
- Harjula, M., Annola, J., & Ekholm, L. K. (2021). Etniset ja sosiaaliset vähemmistöt Suomessa. Teoksessa P. Markkola, M. Niemi, & P. Haapala (toim.), *Suomalaisen yhteiskunnan historia 1400-2000: osa II: Yhteisöt ja identiteetit* (s. 283–319). Vastapaino.
- Heinonen, S. & Viitamäki, R. (2025). Paradoksiluotoaus – uusi dekonstruoiva menetelmä tulevaisuudentutkimukseen. *Futura*, 2(2025), 6–20.
- Helne, T. (2004). Syrjäytymisen solmut – eli miksi syrjäytymisestä puhuminen on niin hankalaa?. Teoksessa T. Helne, S. Hänninen & J. Karjalainen (toim.) *Seis yhteiskunta – tahdon sisään!* (s. 23–54). SoPhi 80. Jyväskylän yliopistopaino.
- Helne, T. Hänninen, S. & Karjalainen, J. (2004). Sisään, mutta mihin ja miten? – Kysymyksiä yhteisyydestä. Teoksessa T. Helne, S. Hänninen & J. Karjalainen (toim.) *Seis yhteiskunta – tahdon sisään!* (s. 7–22). SoPhi 80. Jyväskylän yliopistopaino.
- Hideg, E. (2002). Implications of two new paradigms for futures studies. *Futures* 34/2002, 283–294. [https://doi.org/10.1016/S0016-3287\(01\)00044-1](https://doi.org/10.1016/S0016-3287(01)00044-1)
- Higgins-Desbiolles, F. (2006). More than an “industry”: The forgotten power of tourism as a social force. *Tourism Management*, 27(6), 1192–1208. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2005.05.020>
- Higgins-Desbiolles, F., Carnicelli, S., Krolkowski, C., Wijesinghe, G., Boluk, K. (2019). De-growing tourism: rethinking tourism. *Journal of Sustainable Tourism*, 27(12), 1926–1944. <https://doi.org/10.1080/09669582.2019.1601732>
- Higgins-Desbiolles, F. (2020). Diversity in tourism: A perspective article. *Tourism Review*, 75(1), 29–32. <https://doi.org/10.1108/TR-06-2019-0226>
- Hogeveen, B., & Freistadt, J. (2013). Hospitality and the homeless: Jacques Derrida in the neoliberal city. *Journal of Theoretical and Philosophical Criminology*, 5(1), 39–63.
- Holland, K. K., Larson, L. R., Powell, R. B., Holland, W. H., Allen, L., Nabaala, M., Tome, S., Seno, S. & Nampushi, J. (2021). Impacts of tourism on support for conservation, local livelihoods, and community resilience around Maasai Mara National Reserve, Kenya. *Journal of Sustainable Tourism*, 30(11), 2526–2548. <https://doi.org/10.1080/09669582.2021.1932927>
- Hollinshead, K. (2004). Tourism and new sense Worldmaking and the enunciative value of tourism. Introduction: the declarative value of tourism. Teoksessa M.C.Hall & Tucker, H. (toim.) *Tourism and Postcolonialism: Contested Discourses, Identities and Representations*. (s. 39–58). Taylor & Francis.
- Holstein, J.A. (2018). Advancing a Constructionist Analytics. Teoksessa N.K. Denzin & Y.S. Lincoln (toim.). *The SAGE Handbook of Qualitative Research*. 5th Edition. California: SAGE Publications Inc.
- Hon, A. H. Y., & Gamor, E. (2022). The inclusion of minority groups in tourism workforce: Proposition of an impression management framework through the lens of corporate social responsibility. *International Journal of Tourism Research*, 24(2), 216–226. <https://doi.org/10.1002/jtr.2495>

- Hu, F., Wen, J., Lim, W. M., Hou, H., & Wang, W. (2023). Mental Health on the Go: Navigating Travel and Travel Eligibility. *Journal of Travel Research*, 63(4), 1029–1040. <https://doi.org/10.1177/00472875231197989>
- Hu, F., Wen, J., Zheng, D., Ying, T., Hou, H., & Wang, W. (2024). Rescaling outbound tourism motivation: new insights from tourists with mild dementia. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 42(1), 20–39. <https://doi.org/10.1080/10548408.2024.2425099>
- Hughes, H. (2005). The Paradox of Gay Men as Tourists: Privileged or Penalized? *Tourism Culture & Communication*, 6(1), 51–62. 10.3727/109830405776746832
- Hutchison, B., Movono, A., & Scheyvens, R. (2021). Resetting tourism post-COVID-19: why Indigenous Peoples must be central to the conversation. *Tourism Recreation Research*, 46(2), 261–275. <https://doi.org/10.1080/02508281.2021.1905343>
- Hytönen, J., & Kulusjärvi, O. (2023). Vastuullinen vuorovaikutteisuus matkailukohteiden maankäytön suunnittelussa. Teoksessa S. Veijola (toim.), *Matkailunkestävä Suomi?: vastuullinen suunnittelu kulttuuri- ja luontoympäristöissä* (s. 241–267). Tietolipas; Nro 283. Suomalaisen kirjallisuuden seura.
- Häikiö, S. & Koivunen, K. (2022). *Digitaalinen vastuullisuusviestintä. Tietoperusta lappilaisten matkailuyritysten vastuullisuusviestinnälle digitaalisissa kanavissa*. Lapin AMKin julkaisuja Sarja B. Tutkimusraportit ja kokoomateokset 5/2022 B. Haettu 4.10.2025 osoitteesta https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/776977/B_5_2022_Digitaalinen_vastuullisuusviestinta.pdf?sequence=1
- Höckert, E. (2015). Ethics of hospitality. *Participatory tourism encounters in the Northern Highlands of Nicaragua*. Acta Universitatis Lapponiensis 312. [Väitöskirja, Lapin yliopisto], Lapin yliopistopaino. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-484-856-5>
- Inayatullah, S. (1990). Deconstructing and Reconstructing the Future. *Futures*, 22(2), 115–141, [https://doi.org/10.1016/0016-3287\(90\)90077-U](https://doi.org/10.1016/0016-3287(90)90077-U)
- Inayatullah, S. (2002). Reductionism or layered complexity? The futures of futures studies. *Futures*, 34(3-4), 295–302. [https://doi.org/10.1016/S0016-3287\(01\)00045-3](https://doi.org/10.1016/S0016-3287(01)00045-3)
- Inayatullah, S. (2005) Questioning the Future: methods and tools for organizational and societal transformation. Tamsui, Tamkang: University Press, 2005/7.
- Inayatullah, S. (2008). Six pillars: Futures thinking for transforming. *Foresight*, 10(1), 4–21. <https://doi.org/10.1108/14636680810855991>
- Inayatullah, S. (2009). Questioning Scenarios. *Journal of Futures Studies*, 13(3), 75–80. <https://research.usc.edu.au/esploro/outputs/journalArticle/Questioning-Scenarios/99449875502621>
- Inayatullah, S. (2010). Theory and practice in transformation: The disowned futures of integral extension. *Futures*, 42(2), 103–109. <https://doi.org/10.1016/j.futures.2009.09.002>
- Inayatullah, S. (2023). The futures triangle: Origins and iterations. *World futures review*, 15(2-4), 112–121. <https://doi.org/10.1177/19467567231203162>
- Inayatullah, S., Izgarjan, A., Kuusi, M. & Minkinen, M. (2016). Metaphors in futures research. *Futures*, 84 (part B), 109–114. <https://doi.org/10.1016/j.futures.2016.04.004>
- Irish, J. E. N. (2020). Increasing participation: Using the principles of universal design to create accessible conferences. *Journal of Convention & Event Tourism*, 21(4), 308–330. <https://doi.org/10.1080/15470148.2020.1814469>
- Jepson, A., Stadler, R., & Garrod, B. (2023). Tourism and neurodiversity: a problematisation and research agenda. *Current Issues in Tourism*, 27(4), 546–566. <https://doi.org/10.1080/13683500.2023.2233040>

- Jin, D., Chen, H. and Qi, R. (2024), "Diversity, equity and inclusion in employee-queer customer interactions in the hospitality service setting: including multiple stakeholders' perspectives", *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 36(6), 1991–2010. <https://doi.org/10.1108/IJCHM-02-2023-0188>
- Jokinen, A. (1999). Diskurssianalyysin suhde sukulaistraditioihin. Teoksessa A. Jokinen, K. Juhila & E. Suoninen (Toim.) *Diskurssianalyysi liikkeessä*. Vastapaino.
- Juhila, K. (1999). Kulttuurin jatkuvasti rakentuvat kehät. Teoksessa A. Jokinen, K. Juhila & E. Suoninen (Toim.) *Diskurssianalyysi liikkeessä*. Vastapaino.
- Jung, S., Park, K., & Lee, Y. J. (2024). Exploring global trade show website content accessibility and policies worldwide for social inclusion of persons with disabilities. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 41(1), 128–141. <https://doi.org/10.1080/10548408.2023.2239845>
- Jutila, S. & Harju-Myllyaho, A. (2017). Matkailun esteettömyys. *Matkailututkimuksen avainkäsitteet*. J. Edelman & H. Iloa (toim.), Lapland University Press.
- Jäntti, A., & Kurkela, K. (2021). How municipalities can enhance citizen participation? – Exploring the views of participants and nonparticipants. *Scandinavian Journal of Public Administration*, 25(1), 23–42. <https://doi.org/10.58235/sjpa.v25i1.7126>
- Kadi, J., Plank, L., & Seidl, R. (2019). Airbnb as a tool for inclusive tourism? *Tourism Geographies*, 24(4–5), 669–691. <https://doi.org/10.1080/14616688.2019.1654541>
- Karl, M., Pegg, S., & Harpur, P. (2022). Exploring constraints in business travel for disabled workers: An ecological systems perspective. *Disability & Society*, 39(3), 767–790. <https://doi.org/10.1080/09687599.2022.2088333>.
- Karlsen, J.E., Øverland, E.F. & Karlsen, H. (2010). Sociological contributions to futures' theory building. *Foresight*, 12(3), 59–72, <https://doi.org/10.1108/14636681011049884>
- Kastenholz, E., Eusébio, C., & Figueiredo, E. (2015). Contributions of tourism to social inclusion of persons with disability. *Disability & Society*, 30(8), 1259–1281. <https://doi.org/10.1080/09687599.2015.1075868>
- Killion, L. & Fisher, R. (2018). Ontology, epistemology: Paradigms and parameters for qualitative approaches to tourism research. Teoksessa W. Hillman & K. Radel (toim.), *Qualitative methods in tourism research. Theory and practice*. (s. 1– 24) Channel view publications.
- Kim, S., & Adu-Ampong, E. A. (2024). Disabilities, functionings and capabilities: the capability approach in accessible tourism. *Current Issues in Tourism*, 28(2), 272–286. <https://doi.org/10.1080/13683500.2023.2300989>
- Knežević, M., Brumen, B., & Gorenak, M. (2017). *Refugees travelling on a tourist road: Balkan refugee routes*. Harlow: Pearson.
- Koç, D.E., Solanas, J., Dağıstan, S.Y. & Arici, H.E. (2025). Diversity, equity, and inclusion in the hospitality and tourism workplace: A quantitative systematic literature review, *International Journal of Hospitality Management*, 128, <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2025.104171>
- Koens, K., Klijs, J., Weber-Sabil, J., Melissen, F., Lalicic, L., Mayer, I., Önder, I., Aall, C. (2020). Serious gaming to stimulate participatory urban tourism planning. *Journal of Sustainable Tourism*, 30(9), 2167–2186. <https://doi.org/10.1080/09669582.2020.1819301>.
- Kohon, J. (2018). Social inclusion in the sustainable neighborhood? Idealism of urban social sustainability theory complicated by realities of community planning practice. *Journal of City, Culture and Society*, 15, 14–22. <https://doi.org/10.1016/j.ccs.2018.08.005>

- Koikkalainen, P. (2011). Social inclusion. Teoksessa M. Bevir (toim.), *The SAGE handbook of governance*, (s. 408–421). SAGE Publications. <https://doi.org/10.4135/9781446200964.n28>
- Koskela, J. (2026). Projekti-kommunikaatio - Systemiteoreettisen sosiologian näkökulma julkisen sektorin projektifikaatioon 2010-2020 -luvuilla. *Acta electronica Universitatis Lapponiensis* 435. [Väitöskirja, Lapin yliopisto], Lapin yliopistopaino.
- Koskinen, I. (2016). Objektivisuus humanistisissa tieteissä. *Niin & Näin*, 4, 35–42.
- Kraff, H., Jersand, E. M., & Björner, E. (2025). Inclusive tourism and place branding: a nuanced and deepened understanding. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 1–8. <https://doi.org/10.1080/15022250.2025.2487056>.
- Kulusjärvi, O. (2018). Muutosvoimaisen tutkimuksen pohdintaa pohjoisella konferenssimatkalla: Pohjoismainen 27. matkailututkimuksen symposium, 24.-26.9.2018, Alta, Norja. *Matkailututkimus*, 14(2), 73–76. Haettu osoitteesta <https://journal.fi/matkailututkimus/article/view/77255>
- Kunjuraman, V. (2023). A revised sustainable livelihood framework for community-based tourism projects in developing countries. *Current Issues in Tourism*, 26(4), 540–546. <https://doi.org/10.1080/13683500.2022.2116563>
- Kyyrä, S., Harju-Myllyaho, A., & Jutila, S. (2017). Travelling of families of children with special needs: The case of Finland. *Revista Turismo & Desenvolvimento (RT&D) / Journal of Tourism & Development*, 27(28), 19–21.
- Lang, T., Burneika, D., Noorköiv, R., Plüschke-Altof, B., Pociūtė-Sereikienė, G., & Sechi, G. (2022). Socio-spatial polarisation and policy response: Perspectives for regional development in the Baltic States. *European Urban and Regional Studies*, 29(1), 21–44. <https://doi.org/10.1177/09697764211023553>
- Lashley, C., Lynch, P. & Morrison, A. (2007). Ways of Knowing Hospitality. Teoksessa C. Lashley, P. Lynch & A. Morrison (toim.) *Hospitality. A Social Lens*. Elsevier.
- Lashley, C. (2001). Towards a Theoretical Understanding. Teoksessa C. Lashley & A. Morrison (toim.) *In Search of Hospitality. Theoretical Perspectives and Debates*. Butterworth-Heinemann.
- Lasso, A. H., & Dahles, H. (2021). A community perspective on local ecotourism development: lessons from Komodo National Park. *Tourism Geographies*, 25(2–3), 634–654. <https://doi.org/10.1080/14616688.2021.1953123>
- Lefrid, M., & Tuma, L. A. (2024). Employee Perceptions of Diversity and Inclusion: An Evaluation of Restaurants Workplace in the USA. *Journal of Tourism Insights*, 14(1), Artikkel 5. <https://doi.org/10.9707/2328-0824.1485>
- Levitas, R., Pantazis, C., Fahmy, E., Gordon, D., Lloyd-Reichling, E. & Patsios, D. (2007). *The multi-dimensional analysis of social exclusion*. University of Bristol.
- Liang, Z., Luo, H., & Zhang, W. (2023). Social inclusion and subjective well-being of tourism entrepreneurial migrants: mobility patterns as moderators. *Current Issues in Tourism*, 26(17), 2900–2914. <https://doi.org/10.1080/13683500.2022.2115878>
- Lin, K. J., Ye, H., & Law, R. (2022). Conceptualizing Accessible Tourism with Smart Technologies. *Journal of Smart Tourism*, 2(2), 5–4. <https://doi.org/10.52255/smarttourism.2022.2.2.2>
- Linturi, H. & Kuusi, O. (2022) Tulevaisuuksia ennakoiva Delfoi-menetelmä. Teoksessa H-K. Aalto, K. Heikkilä, P. Keski-Pukkila, M. Mäki & M. Pöllänen (toim.) *Tulevaisuudentutkimus tutuksi – Perusteita ja menetelmiä. Tulevaisuudentutkimuksen verkostoakatemia*

- julkaisu 1/2022, haettu 16.10.2025 osoitteesta <https://www.utupub.fi/bitstream/handle/10024/153465/TVA-1-2022.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.
- Lu, S. E., Moyle, B., Yang, E. C. L., & Reid, S. (2025). Inclusion of people with disability (PWD) in the tourism workforce: A critical discourse analysis of policies and plans. *Tourism Review*, 80(9), 1597–1613. <https://doi.org/10.1108/TR-12-2023-0887>
- Lund, D. H. (2018). Co-creation in urban governance: From inclusion to innovation. *Scandinavian Journal of Public Administration*, 22(2), 3–17. <https://doi.org/10.58235/sjpa.v22i2.11422>
- Lüthje, M., Höckert, E. & Kugapi, O. (2025). Pathways to Culturally Sensitive Tourism Policies and Practices. Teoksessa R. Butler & A. Carr (toim.) *The Routledge Handbook of Tourism and Indigenous Peoples*. New York: Routledge.
- MacCannell, D. (2013). *The tourist: A new theory of the leisure class* (Updated ed.). University of California Press.
- Machado, P. (2020). Accessible and inclusive tourism: Why it is so important for destination branding? *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*, 12(6), 719–723. <https://doi.org/10.1108/WHATT-07-2020-0069>
- Madera, J.M. Yang, W., Wu, L., Ma, E.(J). and Xu, S.(T). (2023), “Diversity and inclusion in hospitality and tourism: bridging the gap between employee and customer perspectives”, *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 35(11), 3972–3989. <https://doi.org/10.1108/IJCHM-04-2023-0450>
- Mahato, S. S., Aquino, R., Blasco, D., & Prats, L. (2023). A note on “privileged” tourism social entrepreneurs. *Annals of Tourism Research*, 103, Artikkel 103657. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2023.103657>
- Mair, J., & Duffy, M. (2018). The Role of Festivals in Strengthening Social Capital in Rural Communities. *Event Management*, 22(6), 875–889. <https://doi.org/10.3727/152599518X15346132863229>
- Makuyana, T., & Lucrezi, S. (2025). Adaptive Diving in South Africa: A Perspective of Disabled People and Their Support Structure. *Tourism in Marine Environments*, 20(1), 27–49. <https://doi.org/10.3727/216901925X17361523459298>
- Malerba, R. C., Kastenholz, E., & Carneiro, M. J. (2023). Family-friendly wine tourism? The challenge of supplying child-inclusive wine terroir experiences. *Journal of Vacation Marketing*, 30(4), 731–743. <https://doi.org/10.1177/13567667231167885>
- Mandal, K., Morrison, A. M., & Bag, S. (2025). Developing virtual reality tourism for people with dementia based on meeting psychological and behavioural needs. *Tourism Management*, 108, artikkeli 105100 <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2024.105100>
- Marasco, A., & Balbi, B. (2019). Designing accessible experiences for heritage visitors through virtual reality. *e-Review of Tourism Research*, 17(3). Haettu 10.1.2026 osoitteesta <https://ertr-ojs-tamu.tdl.org/ertr/issue/view/20>
- Marino-Romero, J. A., Robina-Ramírez, R., Pavón-Pérez, J. A., & OSB Roets, A. (2025). Enhancing happiness and well-being: AI-driven solutions for accessible, inclusive travel experiences for people with disabilities. *Disability and Rehabilitation: Assistive Technology*, 20(7), 2173–2184. <https://doi.org/10.1080/17483107.2025.2488391>
- Masini, E. (2002). A vision of futures studies. *Futures*, 34(3–4), 249–259. 10.1016/S0016-3287(01)00042-8
- McCabe, S., & Diekmann, A. (2015). The rights to tourism: reflections on social tourism and human rights. *Tourism Recreation Research*, 40(2), 194–204. <https://doi.org/10.1080/02508281.2015.1049022>

- McCabe, S. (2024). Theory in tourism. *Annals of Tourism Research*, 104, 2–12. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2023.103721>
- McGehee, N. (2025). A collection of theories for use in hospitality and tourism research. Virginia: Pamplin college of business, Howard Feiertag department of hospitality and tourism management. Haettu 6.6.2026 osoitteesta https://htm.pamplin.vt.edu/content/dam/htm_pamplin_vt_edu/cv/Theory%20Collection%20Spring%202025.pdf
- McClinchey, K. A. (2024). A Geography of Hope? Decolonizing Space Through the Storytelling and Place-Making of a Festival. *Event Management*, 28(4), 599–613. <https://doi.org/10.3727/152599524X17077053867610>
- Medina-Muñoz, D. R., Medina-Muñoz, R. D., & Gutiérrez-Pérez, F. J. (2015). The impacts of tourism on poverty alleviation: an integrated research framework. *Journal of Sustainable Tourism*, 24(2), 270–298. <https://doi.org/10.1080/09669582.2015.1049611>
- Mesquita, S., Caldeira, A., & Carneiro, M. J. (2022). What facilitates or constrains co-creation in museums? The case of people with visual impairments. *Disability & Society*, 39(6), 1568–1591. <https://doi.org/10.1080/09687599.2022.2157704>
- Mettiäinen, I. (2007). Tunturinlaidan kylästä matkailukeskukseksi. Paikallisten toimijoiden näkökulmia Ylläksen ja Levin matkailukeskusten kehittymiseen ja vuorovaikutteiseen suunnitteluun. Lapin yliopistopaino.
- Meyer, D. (2007). Pro-Poor Tourism: From Leakages to Linkages. A Conceptual Framework for Creating Linkages between the Accommodation Sector and 'Poor' Neighbouring Communities. *Current Issues in Tourism*, 10(6), 558–583. <https://doi.org/10.2167/cit313.0>
- Milano, C., Novelli, M., & Cheer, J. M. (2019). Overtourism and Tourismphobia: A Journey Through Four Decades of Tourism Development, Planning and Local Concerns. *Tourism Planning & Development*, 16(4), 353–357. <https://doi.org/10.1080/21568316.2019.1599604>
- Minkinen, M. (2020). Theories in Futures Studies: Examining the Theory Base of the Futures Field in Light of Survey Results. *World Futures Review*, 12(1), 12–25. <https://doi.org/10.1177/1946756719887717>
- Minkinen, M. & Parkkinen, M. (2025). Tulevaisuudentutkimuksen menetelmälliset rajat ja rajanylitykset. *Futura*, 2(2025), 1–5.
- Minnaert, L., Maitland, R., & Miller, G. (2011). What is social tourism? *Current Issues in Tourism*, 14(5), 403–415. <https://doi.org/10.1080/13683500.2011.568051>
- Mihalič, T. (2020). Conceptualising overtourism: A sustainability approach. *Annals of Tourism Research*, 84, artikkeli 103025. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2020.103025>
- Mirzoev, T., Tull, K. I., Winn, N., Mir, G., King, N. V., Wright, J. M., & Gong, Y. Y. (2021). Systematic review of the role of social inclusion within sustainable urban developments. *International Journal of Sustainable Development & World Ecology*, 29(1), 3–17. <https://doi.org/10.1080/13504509.2021.1918793>
- Mohanty, S. K., & Dash, P. C. (2023). The moderating effect of participation on community identity in cultural festivals: A post-pandemic reality check. *Journal of Convention & Event Tourism*, 24(4), 341–361. <https://doi.org/10.1080/15470148.2023.2231626>
- Mooney, S. (2018). Illuminating intersectionality for tourism researchers. *Annals of Tourism Research*, 72, 175–176. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2018.03.003>
- Monterrubio, C., Rodríguez Madera, S. L., & Pérez, J. (2023). Transgender men in tourism: marginalisation, constraints and inclusion opportunities. *Tourism Recreation Research*, 48(6), 969–982. <https://doi.org/10.1080/02508281.2022.2111629>

- Morgan, N., Pritchard, A., Causevic, S., & Minnaert, L. (2018). Ten years of critical tourism studies: Reflections on the road less traveled. *Tourism Analysis*, 23, 183–187. <https://doi.org/10.3727/108354218X15210313504535>
- Morgan, N., Pritchard, A. & Sedgley, D. (2015). Social tourism and well-being in later life. *Annals of Tourism Research*, 52, 1–15. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2015.02.015>
- Moura, A. F. A., Kastenholz, E., & Pereira, A. M. S. (2017). Accessible tourism and its benefits for coping with stress. *Journal of Policy Research in Tourism, Leisure and Events*, 10(3), 241–264. <https://doi.org/10.1080/19407963.2017.1409750>
- Munar, A. M., Khoo-Lattimore, C., Chambers, D., & Biran, A. (2017). The academia we have and the one we want: on the centrality of gender equality. *Anatolia*, 28(4), 582–591. <https://doi.org/10.1080/13032917.2017.1370786>
- Nigg, J. J., Plaikner, A., Peters, M., & Haid, M. (2025). Leisure constraints towards accessible tourism: self-characteristics of people with disability along tourism value chains. *Current Issues in Tourism*, 28(18), 3031–3045. <https://doi.org/10.1080/13683500.2024.2394965>
- Niska, M., Venäläinen, S., Olakivi, A. & Cañada, J.A. (Toim.) (2024). *Sosiaalinen konstruktio-nismi. Miten tarkastella tulkintojen ja todellisuuden sosiaalista rakentumista*. Vastapaino.
- Nisula, S., Kohlhechner-Autto, M., & Skantz, K. (2021). Current Perspectives on Social Inclusion in Tourism in Finnish Lapland. Teoksessa A. Harju-Myllyaho & S. Jutila (toim.), *Inclusive Tourism Futures* (s. 122–143). Channel View Publications.
- Nnubia, P., Choi, Y., & Jeon, J. (2025). Foreign workforce in tourism: the current status and challenges in South Korea. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 30(4), 453–462. <https://doi.org/10.1080/10941665.2025.2454235>
- Nyanjom, J., Boxall, K., & Slaven, J. (2018). Towards inclusive tourism? Stakeholder collaboration in the development of accessible tourism. *Tourism Geographies*, 20(4), 675–697. <https://doi.org/10.1080/14616688.2018.1477828>
- Ollila, S. (2025). Uutta luksusta on lumoutua Lapista kumisaappaat jalassa. Teoksessa A. Harju-Myllyaho, H. Kaihua, P. Paloniemi, & M. Tihinen (toim.) *Kohti uudistavaa luksusta – yksilön kokemukset osana yhteisön tarinaa*. Pohjoisen tekijät. Lapin ammattikorkeakoulun julkaisuja 25/2025. Lapin ammattikorkeakoulu.
- Omma, F.M. (2023). Regenerative nature-based tourism: tour guides and stakeholder dynamics in Arctic Norway. *Journal of Tourism Futures*, 2024, 1–16. <https://doi.org/10.1108/JTF-10-2023-0237>
- Ong, F., Vorobjovas-Pinta, O., & Lewis, C. (2020). LGBTIQ+ identities in tourism and leisure research: a systematic qualitative literature review. *Journal of Sustainable Tourism*, 30(7), 1476–1499. <https://doi.org/10.1080/09669582.2020.1828430>
- Ooi, C. S., Philpott, C., Hardy, A., Leane, E., Marx, K., & Nielsen, H. (2025). How accessible is Antarctic expedition cruise tourism to visitors with specific needs? *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 25(1), 9–23. <https://doi.org/10.1080/15022250.2025.2464630>
- O’ Regan, M. (2018). Backpacking’s future and its drifter past. [Backpacking’s future and its drifter past] *Journal of Tourism Futures*, 4(3), 1935–204. <https://doi.org/10.1108/JTF-04-2018-0019>
- O’Reilly, D. (2005). Social inclusion: A philosophical anthropology. *Politics*, 25(2), 80–88. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9256.2005.00232.x>
- Otto, M., & Chmielewska, M. (2014). Social inclusion by revitalisation? The potential of disused industrial areas as an opportunity for mitigating social polarisation.

- Oviedo-García, M. Á., González-Rodríguez, M. R., & Vega-Vázquez, M. (2018). Does Sun-and-Sea All-Inclusive Tourism Contribute to Poverty Alleviation and/or Income Inequality Reduction? The Case of the Dominican Republic. *Journal of Travel Research*, 58(6), 995–1013. <https://doi.org/10.1177/0047287518789272>
- Pagan, R. (2025). Personality traits and participation in holiday trips for people without and with moderate and severe disabilities. *Current Issues in Tourism*, 28(22), 3636–3660. <https://doi.org/10.1080/13683500.2024.2403132>
- Park, E., & Kim, S. B. (2025). Air and train travel experiences for wheel chair users. *Current Issues in Tourism*, 1–6. <https://doi.org/10.1080/13683500.2025.2478283>
- Park, H., Park, E., Costa, R., & Lee, M. (2024). Travelers With Disabilities: How Online Information Search Reduces Uncertainty About Service Accessibility in Hospitality and Tourism. *Journal of Hospitality & Tourism Research*, 49(6), 1159–1174. <https://doi.org/10.1177/10963480241275581>
- Partanen, M., & Sarkki, S. (2021). Social innovations and sustainability of tourism: Insights from public sector in Kemi, Finland. *Tourist Studies*, 21(4), 550–571. <https://doi.org/10.1177/14687976211040246>
- Partanen, M., Kettunen, M., & Saarinen, J. (2023). Community inclusion in tourism development: young people's social innovation propositions for advancing sustainable tourism. *Tourism Recreation Research*, 50(1), 58–73. <https://doi.org/10.1080/02508281.2023.2226040>
- Pasanen, O. (1972). Kääntäjän esipuhe. Teoksessa J. Derrida. *Positioita* (s. 3–8). Helsinki: Gaudeamus.
- Pasca, M. G., Elmo, G. C., Arcese, G., Cappelletti, G. M., & Martucci, O. (2022). Accessible Tourism in Protected Natural Areas: An Empirical Study in the Lazio Region. *Sustainability*, 14(3), 1736. <https://doi.org/10.3390/su14031736>
- Patel, R. (2024). Securing development: Uneven geographies of coastal tourism development in El Salvador. *World Development*, 174, artikkeli 106450. <https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2023.106450>
- Paulo, R., & António, N. (2020). Promotion of inclusive tourism by national destination management organizations. *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*, 12(6), 701–714. <https://doi.org/10.1108/WHATT-07-2020-0068>
- Pernecky, T. (2012). Constructionism: Critical pointers for tourism studies. *Annals of Tourism Research*, 39(2), 1116–1137. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2011.12.010>
- Pernecky, T. (2020). Critical tourism scholars: Brokers of hope. *Tourism Geographies*, 22(3), 657–666. <https://doi.org/10.1080/14616688.2020.1760925>
- Peterson, R. R., DiPietro, R. B., & Harrill, R. (2020). In search of inclusive tourism in the Caribbean: Insights from Aruba. *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*, 12(3), 225–243. <https://doi.org/10.1108/WHATT-02-2020-0009>
- Pitkänen, K. (2008). *Meikäläiset matkalla : IT-lehden matkakertomukset identiteetin rakentamisen välineinä*. Lapin yliopiston matkailun ja liiketoiminnan tiedekunnan julkaisu ja B. Tutkimusraportteja ja selvityksiä. Haettu 29.12.2025 osoitteesta <https://lauda.ulapland.fi/handle/10024/59488>
- Polak, F. (1973). *The image of the future*. Elsevier.
- Ponting, S. S. A., & Dilletta, A. (2023). Diversity, equity, and inclusion practices: A delphi study to build a consensus in hospitality and tourism organizations. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 35(11), 3764–3786. <https://doi.org/10.1108/IJCHM-11-2022-1503>

- Postma, A., Hartman, S., & Yeoman, I. (2024). *Scenario planning and tourism futures: Theory building, methodologies and case studies*. Channel View Publications.
- Pyke, J., Pyke, S., & Watuwa, R. (2019). Social tourism and well-being in a First Nation community. *Annals of Tourism Research*, 77, 38–48. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2019.04.013>
- Pyykkönen, A. (2014). Oivalluksesta osallisuuteen – Sallin matkassa. Teoksessa T. A. Jämsen & A. Pyykkönen (toim.). *Osallisuuden jäljillä* (s. 22–32). Pohjois-Karjalan Sosiaaliturvayhdistys.
- Quang, T. D., Phan Tran, N. M., Sthapit, E., Thanh Nguyen, N. T., Le, T. M., Doan, T. N., & Thu-Do, T. (2023). Beyond the homestay: Women's participation in rural tourism development in Mekong Delta, Vietnam. *Tourism and Hospitality Research*, 24(4), 499–514. <https://doi.org/10.1177/14673584231218103>
- Rantala, O., García-Rosell, J.-C., Haanpää, M., Haapakoski, A.-E., Hakkarainen, M., Höckert, E., Jutila, S., Lüthje, M., Nousiainen, M., & Veijola, S. (2024). Kriittinen yhteiskuntatieteellinen matkailututkimus Suomessa. *Matkailututkimus*, 20(1), 48–74. <https://doi.org/10.33351/mt.144364>
- Rao, Y., & Lai, I. K. W. (2025). Understanding how tourists with disabilities' perceptions of residents' emotional solidarity influence their behavioural intention: the mediating role of perceived fairness. *Journal of Sustainable Tourism*, 33(3), 500–519. <https://doi.org/10.1080/09669582.2024.2354308>
- Reindrawati, D. Y. (2023). Challenges of community participation in tourism planning in developing countries. *Cogent Social Sciences*, 9(1), Artikkelin 2164240. <https://doi.org/10.1080/23311886.2022.2164240>
- Renfors, S. (2025). Uudistava matkailuliiketoiminta: luonnon ja ihmisten hyvinvointia edistämässä. Teoksessa A. Harju-Myllyaho, H. Kaihua, P. Paloniemi, & M. Tihinen (toim.) *Kohti uudistavaa luksusta – yksilön kokemukset osana yhteisön tarinaa*. Pohjoisen tekijät. Lapin ammattikorkeakoulun julkaisu 25/2025. Rovaniemi: Lapin ammattikorkeakoulu.
- Riedy, C. (2008). An Integral extension of causal layered analysis. *Futures*, 40(2), 150–159. [10.1016/j.futures.2007.11.009](https://doi.org/10.1016/j.futures.2007.11.009)
- Rita, P., & António, N. (2020). Promotion of inclusive tourism by national destination management organizations. *Worldwide Hospitality & Tourism Themes*, 12(6), 701–714. <https://doi.org/10.1108/WHATT-07-2020-0068>
- Riyanto, Iqbal, M., Supriono, Fahmi, M. R. A., & Yuliaji, E. S. (2023). The effect of community involvement and perceived impact on residents' overall well-being: Evidence in Malang marine tourism. *Cogent Business & Management*, 10(3), Artikkelin 2270800. <https://doi.org/10.1080/23311975.2023.2270800>
- Rosa, M. P., Golestaneh, H., Santiago de Mello, G., Rodrigues, J., Sousa, N., Gameiro, C., Sousa, C., Cavaleiro, H. & Lamarão, H. (2025). Co-designing an inclusive bus stop for a tourist transportation hub. *CoDesign*, 21(3), 447–467. <https://doi.org/10.1080/15710882.2024.2446557>
- Ruchi, P. (2024). Securing development: Uneven geographies of coastal tourism development in El Salvador, *World Development*, 174, Artikkelin 106450 <https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2023.106450>
- Saarinen, J., & Wall-Reinius, S. (2019). Enclaves in tourism: producing and governing exclusive spaces for tourism. *Tourism Geographies*, 21(5), 739–748. <https://doi.org/10.1080/14616688.2019.1668051>

- Saarinen, J. (2024). Kestävä matkailu: katsaus tutkimusteemoihin ja -tarpeisiin. *Matkailu-tutkimus*, 20(1), 75–94. <https://doi.org/10.33351/mt.145054>
- Saarinen, M & Takala, M. (2016) 'Draama osallisuuden innoittajana - nuorten kokemuksellinen oppimisprosessi', *NMI-bulletin*, 26(3), 29–50, <https://bulletin.nmi.fi/2018/09/19/draama-osallisuuden-innoittajana-nuorten-kokemuksellinen-oppimisprosessi-2/>
- Salmenniemi, Suvi, Tuomaala-Özdemir, Salome & Ylöstalo, Hanna (2022). Ikuiset talkoot: Uusintava työ arjen utopioiden rakentamisessa. *Poliittinen talous* 10(1), 140–160, <https://doi.org/10.51810/pt.112899>
- Sanchez-Padilla, R., Calero Valverde, Á., Vicente Rabanaque, T., & Escámez Marsilla, J. I. (2024). Tourists With Intellectual Disabilities: Analysis of Their First-Hand Experiences. *Tourism: An International Interdisciplinary journal*, 72(2), 173–188, <https://doi.org/10.37741/t.72.2.4>
- Scheyvens, R., & Biddulph, R. (2018). Inclusive tourism development. *Tourism Geographies*, 20(4), 589–609. <https://doi.org/10.1080/14616688.2017.1381985>
- Seiver, B., & Matthews, A. (2016). Beyond whiteness: a comparative analysis of representations of Aboriginality in tourism destination images in New South Wales, Australia. *Journal of Sustainable Tourism*, 24(8–9), 1298–1314. <https://doi.org/10.1080/09669582.2016.1182537>
- Séraphin, H., Sheeran, P., & Pilato, M. (2018). Over-tourism and the fall of Venice as a destination. *Journal of Destination Marketing & Management*, 9, 374–376. <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2018.01.011>
- Séraphin, H., Zaman, M., Olver, S., Bourliataux-Lajoinie, S., & Dosquet, F. (2019). Destination branding and overtourism. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 38, 1–4, <https://doi.org/10.1016/j.jhtm.2018.11.003>
- Shereni, N. C., & Saarinen, J. (2020). Community perceptions on the benefits and challenges of community-based natural resources management in Zimbabwe. *Development Southern Africa*, 38(6), 879–895, <https://doi.org/10.1080/0376835X.2020.1796599>
- Sheringham, C. & Daruwalla, P. (2007). Transgressing Hospitality: Polarities and Disordered Relationships? Teoksessa C. Lashely, P. Lynch & A. Morrison (toim.) *Hospitality. A Social Lens*. Elsevier.
- Shiraani, F. & Carr, N. (2022). Disabled children are not voiceless beings, *Annals of Tourism Research*, 92, Artikkelin 103257 <https://doi.org/10.1016/j.annals.2021.103257>
- Sica, E., Sisto, R., Bianchi, P., & Cappelletti, G. (2021). Inclusivity and Responsible Tourism: Designing a Trademark for a National Park Area. *Sustainability*, 13(1), 13. <https://doi.org/10.3390/su13010013>
- Siisiäinen, M. (2018). Osallisuus Simmelin formaalin sosiologian valossa. Teoksessa H.-M. Kivistö, K. Kuokkanen, M. Weide, & J. Virtanen (toim.), *Politiikan tulkinta : juhla kirjaa Marja Keräselälle* (s. 213–225). Jyväskylän yliopisto. SoPhi, 141. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-951-39-7448-0>
- Silver, H. (1994). Social exclusion and social solidarity: Three paradigms. *International Labor Review*, 133(5–6), 531–578.
- Silverman, H.J. (1989). Introduction. Teoksessa H.J. Silverman (toim.) *Derrida and deconstruction*. Routledge.
- Singh, R., PS, S., & Bashir, A. (2023). Inclusion or exclusion: Evaluation of hotel websites from an accessibility perspective. *Tourism and Hospitality Research*, 25(2), 304–310. <https://doi.org/10.1177/14673584231206912>

- Sirkko, R. (2020). *Opettajat ammatillisina toimijoina inklusiota edistämässä* (Acta Universitatis Ouluensis E Scientiae Rerum Socialium 194). Oulun yliopisto. <https://oulurepo.oulu.fi/handle/10024/36546>
- Sisto, R., Cappelletti, G. M., Bianchi, P., & Sica, E. (2021). Sustainable and accessible tourism in natural areas: a participatory approach. *Current Issues in Tourism*, 25(8), 1307–1324. <https://doi.org/10.1080/13683500.2021.1920002>
- Slaughter, R.A. (2002). From forecasting and scenarios to social construction: changing methodological paradigms in futures studies. *Foresight* 4(3) 26–3 <https://doi.org/10.1108/14636680210697731>
- Stone, L. S., & Nyaupane, G. P. (2020). Local residents' pride, tourists' playground: the misrepresentation and exclusion of local residents in tourism. *Current Issues in Tourism*, 23(11), 1426–1442. <https://doi.org/10.1080/13683500.2019.1615870>
- Sujood, Siddiqui, S., & Bano, N. (2023). An investigation of factors affecting solo travel intention among marginalized groups: a case of Indian Muslim Women. *Tourism Recreation Research*, 48(6), 1014–1034. <https://doi.org/10.1080/02508281.2023.2174925>
- Syrjälä, H. & Norrgran, A. (2018). Introduction. Teoksessa H. Syrjälä & A. Norrgrann (toim.) *Multifaceted Autoethnography*. Nova Publishers Inc.
- Särkelä-Kukko, M. (2014). Osallisuuden eriarvoisuus ja eriarvoistuminen. Teoksessa T. A. Jämsen & A. Pyykkönen (toim.). *Osallisuuden jäljillä*. Joensuu: Pohjois-Karjalan Sosiaaliturvayhdistys, 33–50.
- Thakur, P., Mura, P., Je, J. S., Khoo, C., & Yang, M. J. H. (2023). Empowering marginalised groups for inclusive tourism: a call for critical studies. *Tourism Recreation Research*, 48(6), 813–819. <https://doi.org/10.1080/02508281.2023.2268490>
- THL (2023). *Vammaisuus*. Haettu 21.9.2025 osoitteesta <https://thl.fi/julkaisut/kasikirjat/vammaispalvelujen-kasikirja/vammaisuus-yhteiskunnassa/vammaisuus>.
- Thomas, T. (2018). Inclusions and Exclusions of Social Tourism. *Asia-Pacific Journal of Innovation in Hospitality and Tourism* 7, 85–99.
- Tillonen, M., & Edelman, J. (2022). Matkailun korkeakoulutuksen henkeä etsimässä. *Matkailututkimus*, 18(1), 26–47. <https://doi.org/10.33351/mt.113507>
- Tomej, K., Hansen, M., & Stilling Blichfeldt, B. (2023). Travel information needs of informal carers of people living with dementia. *Current Issues in Tourism*, 27(16), 2618–2630. <https://doi.org/10.1080/13683500.2023.2231127>
- Tosun, C. (2000). Limits to community participation in the tourism development process in developing countries. *Tourism Management*, 21(6), 613–633. [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(00\)00009-1](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(00)00009-1)
- Trdina, A., Jutila, S., & Turnšek, M. (2021). Resourcing the Self: Forms of Capital and Stratification in the Platform Hospitality Community. Teoksessa A. Harju-Myllyaho, & S. Jutila (toim.), *Inclusive Tourism Futures*, (s. 33–55). Channel view publications.
- Trupp, A., Shah, C., & Hitchcock, M. (2023). Globalisation, crafts, and tourism microentrepreneurship in the South Pacific: economic and sociocultural dimensions. *Journal of Heritage Tourism*, 18(6), 733–755. <https://doi.org/10.1080/1743873X.2023.2254422>
- UN Tourism (2016). *World Tourism Day 2016 "Tourism for All - promoting universal accessibility" Good Practices in the Accessible Tourism Supply Chain*. Madrid: World Tourism Organization (UN Tourism).
- UN Tourism (2023). *Tourism & Sustainable Development Goals*. Haettu 28.10.2023 osoitteesta <https://tourism4sdgs.org/tourism-for-sdgs/tourism-and-sdgs/>.

- UN Tourism (2025a). Global Code of Ethics for Tourism. Haettu 21.9.2025 osoitteesta <https://www.untourism.int/global-code-of-ethics-for-tourism>.
- UN Tourism (2025b). Accessible Tourism. Haettu 17.10.2025 osoitteesta <https://www.untourism.int/accessibility>.
- Urry, J. (1990). *The tourist gaze. Leisure and travel in contemporary societies*. Sage Publication.
- Vaattovaara M and Short JR (2023) Editorial: Insights in social inclusion in cities. *Frontiers in Sustainable Cities*, 5, 1171501, <https://doi.org/10.3389/frsc.2023.1171501>
- Valtioneuvosto (2024). *Tulevaisuusselonteon 1. osan strateginen toimintaympäristöanalyysi*. Haettu 10.5.2025 Osoitteesta <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-553-5>.
- Vahedi, Z., Quinn, T., & Cavuoto, L. (2025). Assessing hotel inclusivity: a case study evaluation of universal design for older adults and wheelchair users. *Disability and Rehabilitation: Assistive Technology*, 20(6), 1736–1747. <https://doi.org/10.1080/17483107.2025.2481440>
- Valtonen, A. & Haanpää, M. (2018). The Body in Autoethnography. Teoksessa H. Syrjälä & A. Norrgrann (toim.). *Multifaceted Autoethnography* (s. 125–146). Nova Publishers Inc.
- van der Duim, R., Peters, K., & Wearing, S. (2005). Planning Host and Guest Interactions: Moving Beyond the Empty Meeting Ground in African Encounters. *Current Issues in Tourism*, 8(4), 286–305. <https://doi.org/10.1080/13683500508668219>
- Veijola, S., Molz, J. G., Pyyhtinen, O., Höckert, E., & Grit, A. (2014). *Disruptive tourism and its untidy guests: Alternative ontologies for future hospitalities*. Palgrave Macmillan.
- Vesta. (2018). *Lohtulauseita* [Kappale]. Teoksessa *Lohtulauseita* [Albumi]. VILD Music Oy yhteistyössä Warner Music Finland & Etenee Records.
- Vinodan, A., & Meera, S. (2021). Potential for social entrepreneurship in tourism in the city of Chennai. *International Journal of Tourism Cities*. Advance online publication, 7(4), 986–1007, <https://doi.org/10.1108/IJTC-08-2020-0171>
- Visit Finland (2025). *For responsible travel*. Haettu 10.5.2025 osoitteesta <https://www.visitfinland.fi/en/liiketoiminnan-kehittaminen/vastuullinen-matkailu/sustainable-travel-finland>.
- Vogler, R., Schweiggart, N. & Müller, A. (2026). Vacation untouchable – a deconstruction of the liberal ‘right to tourism’. *Annals of Tourism Research*, 119, artikkeli 104196, <https://doi.org/10.1016/j.annals.2026.104196>
- Vongvisitsin, T. B., & Wong, A. K. F. (2021). Organisational change towards LGBTQ+ inclusion in hospitality and tourism: Managerial perspectives. *Tourism Management*, 86, artikkeli 104331. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2021.104331>
- Wall-Reinius, S., Kling, K. G., & Ioannides, D. (2022). Access to Nature for Persons with Disabilities: Perspectives and Practices of Swedish Tourism Providers. *Tourism Planning & Development*, 20(3), 336–354. <https://doi.org/10.1080/21568316.2022.2160489>
- WFSF. (2023). *What is Futures Studies*. Haettu 23.4.2023 osoitteesta <https://wfsf.org/about-futures-studies/>
- Wearing, S., & Darcy, S. (2011). Inclusion of the “othered” in tourism. *Cosmopolitan Civil Societies: An Interdisciplinary Journal*, 3(2), 18–34. <https://search.informit.org/doi/10.3316/informit.016315240857646>
- Wearing, S. & Wearing, M. (2006). “Rereading the subjugating tourist” in neoliberalism: postcolonial otherness and the tourist experience. *Tourism analysis*, 11(2), 145–162. DOI:10.3727/108354206778001512
- Wevers, H. T., Curseu, P. L., & Voinea, C. L. (2024). The implications of the EU cohesion policy instruments and cross-border cooperation projects on social entrepreneurship

- in Euroregions. *Innovation: The European Journal of Social Science Research*, 38(1), 280–300. <https://doi.org/10.1080/13511610.2024.2403455>
- Wilson, J., & Richards, G. (2008). Suspending Reality: An Exploration of Enclaves and the Backpacker Experience. *Current Issues in Tourism*, 11(2), 187–202. <https://doi.org/10.2167/cit371.0>
- Woldu, M. G. (2018). Community based tourism in Lake Tana growth corridor of the Amhara region of Ethiopia: The missing link among stakeholders and implications to tourism industry. *Cogent Social Sciences*, 4(1). <https://doi.org/10.1080/23311886.2018.1450335>
- Yeoman, I., & Beeton, S. (2014). The state of tourism futures research: An Asian Pacific ontological perspective. *Journal of Travel Research*, 53(6), 675–679. <https://doi.org/10.1177/0047287514551054>
- Yhdistyneet kansakunnat. (1948). Ihmisoikeuksien yleismaailmallinen julistus. Haettu 27.12.2025 osoitteesta <https://www.ykliitto.fi/julkaisut/ihmisoikeuksien-yleismaailmallinen-julistus>
- Yrigoy, I., Horrach, P., Escudero, L., & Mulet, C. (2023). Co-opting overtourism: tourism stakeholders' use of the perceptions of overtourism in their power struggles. *Journal of Sustainable Tourism*, 32(4), 818–834. <https://doi.org/10.1080/09669582.2023.2178445>
- Zhou, J., & Edelman, J. R. (2024). The subjectivity of Miao people in tourism representations. *Journal of Tourism and Cultural Change*, 22(3), 259–276. <https://doi.org/10.1080/14766825.2024.2379760>

Liitteet

Liite 1. Kirjallisuuskatsaus taulukoituna

Esteettömyys matkailussa	
Esteetön matkailu	Darcy & Buhalis, 2011; Adam, Boakye & Kumi-Kyereme, 2017; Devile & Kastenholz, 2018; Gonda, 2021; Griffin & Stacey, 2011; Kastenholz, Eusébio & Figueiredo, 2015; Kim & Adu-Ampong, 2024; Nigg, Plaikner, Peters & Haid, 2025; Park & Kim, 2025; Pagan, 2025
Kulttuuri- ja luontomatkailukohteiden esteettömyys	Baronio, Copeta, Motyl & Uberti, 2017; Carr, Groulx, Harris & Lamb, 2025; Darcy & Buhalis, 2011; Eichhorn & Buhalis, 2011; Evcil, 2017; Goodall, 2006; Makuyana & Lucrezi, 2025; Ooi ym., 2025; Pasca, Elmo & Arcese, 2022; Sisto, Cappelletti, Bianchi & Sica, 2021; Wall-Reinius, Kling & Ioannides, 2022
Rakennettu ympäristö	Rosa ym., 2025
Esteettömän matkailun vaikutukset hyvinvointiin	Kim & Adu-Ampong, 2024; Moura, Kastenholz & Pereira, 2017
Näkö- ja kuulovammaiset matkailussa	Asan & Aksoz, 2022; Chan, Wong, Tam & Agapito, 2025; Gomes & Eusébio, 2023; Mesquita, Caldeira & Carneiro, 2022
Kognitiivinen esteettömyys, neurodiversiteetti, mielenterveys	Conde ym., 2023; Edwards ym., 2024; Hu ym., 2023; Hu ym., 2024; Jepson, Stadler & Garrod, 2023; Mandal, Morrison & Bag, 2025; Sanchez-Padilla, Calero Valverde, Vicente Rabanque & Escámez Marsilla, 2024; Tomej, Hansen & Stilling Blichfeldt, 2023
Matkailijoiden elinkaari ja esteettömyys	Akdemir, Sousa de São José & Gonçalves, 2024; Estrada-González, 2017; Fan, D. X. F., Buhalis, D., Fragakki, E., & Tsai, Y.-R., 2023; Hao, Back & Chon, 2025; Vahedi, Quinn & Cavuoto, 2025
Vanhemmat palveluntuottajat matkailussa	Abdul Rahman, Firdaus, Simarmata & Octaviani, 2025
Lapset matkailijoina	Friel, Miglietta & Ottaviani, 2023; Kyyrä, Harju-Myllyaho, Jutila, 2017; Malerba, Kastenholz & Carneiro, 2023; Shiraani & Carr, 2022
Vähemmistöt matkailussa	
LGBTIQA+	Algueró Boronat, Rodríguez Artola & Moliner Tena, 2024; Hughes, 2005; Jin, Chen & Qi, 2024; Monterrubio, Rodríguez Madera & Pérez, 2023; Ong, Vorobjovas-Pinta & Lewis, 2020; Vongvisitsin, & Wong, 2021

Köyhyys ja matkailu	Arellano, 2011; Burgold, 2025; Medina-Muñoz, Medina-Muñoz & Gutiérrez-Pérez, 2015; Meyer, 2007; Oviedo-García, González-Rodríguez & Vega-Vázquez, 2018
Paikallisuus ja yhteisölähtöinen matkailu	
Paikallisten osallisuus matkailussa	Amani & Mfumbilwa, 2024; Gebreyesus, Tesfay, Tesfay & Meheretu, 2022; Giampiccoli, Mtapuri & Nauright, 2020; Gohori & van der Merwe, 2024; Grybovyh & Hafermann, 2010; Guo & Jordan, 2021; Holland ym., 2021; Lasso & Dahles, 2021; Koens ym., 2020; Kunjuraman, 2023; Mair & Duffy, 2018; McClinchey, 2024; Mohanty & Dash, 2023; Reindrawati, 2023; Woldu, 2018; Bellato & Cheer, 2021; Peterson, DiPietro and Harrill, 2020; Ruchi, 2024; Shereni & Saarinen, 2020; Stone & Nyaupane, 2020
Liikamatkailu	Milano, Novelli, & Cheer, 2019; Yrigoy, Horrach, Escudero & Mulet, 2023
Alkuperäiskansatutkimus	Akbar & Sharp, 2023; Croes, Renduchintala, & Badu-Baiden, 2025; Dickson, Sharpe & Darcy, 2022; Hutchison, Movono & Scheyvens, 2021; Seiver & Matthews 2016
Talous ja työllisyys	
Sosiaalinen matkailu käsitteenä	Minnaert ym., 2011; Thomas, 2018
Ikääntyvien matkailu	Carneiro, Eusébio, Kastenholz & Alvelos, 2013; Ferreri, Sanzi, Ferrandis, McCabe & García, 2016; Morgan, Pritchard & Sedgley, 2015
Perheiden matkailu	Bos, McCabe & Johnson, 2015; Pyke, Pyke & Watuwa, 2019
Markkinointi ja viestinnän saavutettavuus	
Tiedon saavutettavuus	Lasso. Benjamin, Bottone & Lee, 2020; Benjamin, Bottone & Lee, 2021; Buhalis & Michopoulou, 2011; Fernández-Villarán, Erice, Espinosa, Goytia, Madariaga & Rodríguez, 2021; Kraff, Jersand, Björner, 2025; Park, Park, Costa & Lee, 2024; Rita & António, 2020; Paulo & António, 2020; Shaw, Stephen & Taylor, 2017; Singh, R. & Bashir, 2023; Tomej, Hansen & Stilling Blichfeldt, 2023
Digitaaliset palvelut	Ali, Cain, Legendre & Wu, 2022; Boxall, Nyanjom & Slaven, 2018; Lin, Ye & Law, 2022; Marasco & Balbi, 2019; Mandal, Morrison & Bag, 2025; Marino-Romero, Robina-Ramírez, Pavón-Pérez & OSB Roets, 2025
Representaatio	Arellano, 2011; Benjamin, Bottone & Lee, 2021; Gillovic & McIntosh, 2020; Seiver & Matthews, 2015; Stone & Nyaupane, 2020; Zhou & Edelman, 2024

Alkuperäisjulkaisut

I. Harju-Myllyaho, A., & Jutila, S. (2018). The meaning of accessible tourism. Teoksessa M. Gorenak & A. Trdina (toim.), *Responsible hospitality: Inclusive, active, green* (s. 9–20). University of Maribor Press.

II. Harju-Myllyaho, A., & Jutila, S. (2021). Inclusion in tourism strategies: Setting the stage for inclusive tourism development in tourism destinations. Teoksessa A. Harju-Myllyaho & S. Jutila (toim.), *Inclusive tourism futures* (s. 59–77). Channel View Publications.

III. Haanpää, M., Hakkarainen, M., & Harju-Myllyaho, A. (2018). Katsaus yhteiskunnalliseen yrittäjyyteen matkailussa: Osallisuuden mahdollisuudet pohjoisen urbaaneissa paikallisyhteisöissä. *Matkailututkimus*, 14(2), 44–58.

IV. Haanpää, M., Hakkarainen, M., & Harju-Myllyaho, A. (2023). Arjen utopia? Asukasaktivismiin kollektiivista autoetnografiaa. Teoksessa E. Koskinen-Koivisto & K. Kumpulainen (toim.), *Kestävä kulttuurisuunnittelu* (SoPhi 155) (s. 184–202). Jyväskylän yliopisto.

V. Haanpää, M., Hakkarainen, M., & Harju-Myllyaho, A. (2024). Suburban heritage as a tourism attraction? Teoksessa T. Äikäs & T. Matila (toim.), *Connecting with ambivalent heritage: Creative uses of postindustrial spaces* (s. 39–60). Bloomsbury Academic, an imprint of Bloomsbury Publishing Plc.

Artikkelien I–V käyttöön väitöskirjan osajulkaisuina on saatu kustantajien lupa.

Osajulkaisu I

Harju-Myllyaho, A., & Jutila, S. (2018). The meaning of accessible tourism. Teoksessa M. Gorenak & A. Trdina (toim.), *Responsible hospitality: Inclusive, active, green* (s. 9–20). University of Maribor Press.

Artikkeli julkaistaan uudestaan väitöskirjan osana artikkelin alkuperäisten tekijänoikeuksien haltijan ystävällisellä luvalla.

© 2018 University of Maribor. All rights reserved.

CHAPTER 1

THE MEANING OF ACCESSIBLE TOURISM

ANU HARJU-MYLLYAHÖ & SALLA JUTILA

DOI <https://doi.org/10.18690/978-961-286-226-8.1>

»When I was born, I was diagnosed with a cleft palate, which made our family life a little challenging during the first five years or so. This disability prevents one from eating normally or speaking correctly until it is fixed. My parents decided to give me the most simple name there was in case I would not be able to talk. In time, after surgeries and speech therapy, I did learn to eat and speak. However, this experience and stories my mother has told me about travelling to a bigger city to go to a special hospital makes me understand how it must feel for people who, in one way or another, are excluded from everyday experiences. I remember eating white bread. I do not know if it was the first time in my life, but it was still quite memorable. My father had cut the edges off so I would not hurt myself. It was probably the best thing ever. Learning to read, before going to school, was another unbelievable experience and this too was, directly or indirectly, due to my disability and speech therapy«.

The quote is a personal insight on how inclusion can be experienced. It provides an example of the fact that many of us face barriers both in our daily lives and in leisure time at some point of our lives (e.g. Darcy and Dickson, 2009) even if the condition is not permanent. According to Darcy and Dickson (2009, p. 32), it is estimated that 30% of the population have access issues at some stage of their lives. Before we experience this kind of situation or someone close to us

does, we might not realise how important it is to be included and to have access to the same experiences as any other person. From this viewpoint, inclusion is - more than anything - a feeling, an experience. Tourism as an industry is focused on providing experiences. Pine and Gilmore (1998) see experience as a multidimensional phenomenon. On one side there is passive participation and, on the other, there is active participation, where the customer participates actively in creating the experience. (Pine & Gilmore, 1998, p. 101.) However, there are customers that are excluded from these experiences since they are not able to take part in them at all.

Inclusion and exclusion are subjective experiences, which means that if someone experiences exclusion, the experience is genuine (see UN 2016a, p. 22). Inclusion also refers to an activity. Tourism as an activity is increasingly seen as a necessity rather than a luxury. McCabe and Diekmann (2015, p. 194) write that tourism might not be considered as a human right, but as a social right. Consequently, to be excluded from taking part in tourism would mean that the person is denied a significant part of everyday life. Consequently, the need for tourism inclusion creates demand for accessible tourism environments and services.

This chapter discusses the meaning, importance and future of accessible tourism. The chapter is structured as follows: First, different terms, concepts and definitions are discussed concerning accessible tourism. Further, the results of a Delphi study implemented in Finland are presented, and the use of the future-oriented Delphi method in the field of Accessible Tourism is discussed. The chapter is produced within the project 'From Accessible Tourism to Accessible Hospitality', which is funded by the European Union, Programme for Sustainable growth and jobs 2014 - 2020, European Regional Development Fund (ESF) (ESVI 2017).

TERMS AND CONCEPTS

Accessibility is a part of tourism quality and sustainability, since it supports social sustainability through inclusion. Indeed, the United Nations World Tourist Organisation (UNWTO 2016a) has defined accessible tourism for all as both a human right and a business opportunity. According to UNWTO, "[...] any tourism product should be designed irrespective of age, gender and ability. and with no additional costs for customers with disabilities and specific access requirements." (UNWTO 2016a.) Thus, it is fair to say that accessibility, especially

in tourism as a global forefront industry, is connected closely with our common future.

Indeed, accessibility has gained increasing attention and visibility in the field of Tourism. This is due to the fact that, especially in Western countries, the importance of inclusion is increasing. This is due to people's changing values, which is also reflected in the Service sector. In addition, for instance in Finland, legislation requires equality to be taken into consideration when designing and conducting services (Finlex 2014).

The increasing interest in inclusive services is also seen in the growing number of different terms and concepts that refer to accessibility in tourism. Accessible Tourism (the most common), Inclusive Tourism, Barrier-Free-Tourism, Easy Access Tourism and Universal Tourism are examples of terms used in academic discussion (Darcy & Buhalis, 2011a, p. 10). The concept of tourism for all is used widely in national and regional web pages (eg. Tourism for All UK), as well as among private and third sector (known as NGOs) (TourismForAll; UNWTO, 2016b). Tourism for all is similar with the concept of Design For All (DFA) (see, e.g., DfA Europe 2017). The Design for All Europe website declares that DFA makes analysis of human needs and aspirations and puts the data into use, thus including people in the design process. (DFA Europe 2017). Harju-Myllyaho (2018) questioned the concept by asking if, in practice, it could be that, at best, this means design for most.

All different terms and concepts discuss the same theme, but from slightly different viewpoints. Furthermore, they all have the same goal: Inclusion. However, most of them are inclined to restrict accessibility to physical and communicational aspects, though accessibility has a number of other dimensions relating to social, cultural, economic and political aspects (eg. Darcy & Buhalis, 2011b, p. 27; Jutila, 2013, pp. 4–5; Oliver, 1996, p. 32).

Social accessibility refers to equality, participation and attitudes. A positive attitude and the desire to serve every tourist can remove physical barriers or barriers in communication significantly. The basis of social accessibility can be found in the social model of disability, which means that the barriers are part of the society, not the individual. (Darcy & Buhalis, 2011b, p. 27; Oliver, 1996, p. 32.) Awareness and reverence of the habits of different cultures and religions makes tourism culturally accessible. A welcoming attitude towards minorities and

ethnic groups is part of cultural accessibility too. Cultural accessibility also refers to the sub-cultures, such as rainbow tourists and other minorities, that place the members in such positions that can lead to discrimination (Harju-Myllyaho 2018). Economically accessible tourism is also available for people with a lower income, affordable for tourists travelling alone, and does not charge extra for applied solutions. Political structures and regulations, such as mandatory permits and travel documents, can create insuperable barriers to travelling. For example, the Finnish passport is claimed to be one of the most valuable in the World (Statistics Finland 2017), but, in many other countries, the situation is quite different. Thus, tourism is not politically accessible for many nationalities. (Edelheim, 2013, p. 93; Harju-Myllyaho & Jutila, 2016, pp. 35-36.) The need to address the different dimensions of accessibility will even increase in the future.

Based on their holistic and future-oriented approach, Harju-Myllyaho and Kyyrä (2013, p. 16) suggest the notion of accessible hospitality, a welcoming attitude towards others and willingness to serve all kinds of customers, as a basis where other aspects of accessibility in tourism are integrated. Hospitality in this context refers to an attitude and general behaviour towards others rather than to an industry. Accessible hospitality gives fresh insight by providing a broader understanding of accessibility; travellers' needs and wishes are taken into account regardless of their background or personal characteristics, such as culture or sub-culture, social minority, sexual orientation, age or a special mental or physical need. (Harju-Myllyaho & Kyyrä, 2013; Harju-Myllyaho & Jutila, 2016.) This approach also considers the question of who gets to be the guest and under what conditions, discussed by Germann Molz and Gibson (2007, p. 8). Thus, it connects the discussion of hospitality to the question of power relations (see Höckert 2015, p. 94-98).

FUTURE OF ACCESSIBLE HOSPITALITY

Here, we present viewpoints on how accessibility in tourism is seen in the future by various experts. The case concerns Finland, a Welfare State with a high social security level, but the perspectives could be applied elsewhere as well. How accessibility should be enhanced in Finland now that tourism is growing is, nonetheless, very interesting. More specifically the case concerns the following questions: 1) What knowledge and knowhow is needed in furthering accessible tourism in the future in Finland and how can we gain this knowhow? 2) Which political, economic, socio-cultural, technological and ecological factors (driving

forces) impact the development of accessible tourism in the future? 3) How can accessibility be studied and promoted by utilising expert knowledge, namely by using the Delphi method?

The aim of speaking for those who cannot talk for themselves, guides futures research, (see Masini 1993, p. 8), which means that it includes strong emphasis on values. Accessible hospitality requires being always one step ahead, since the global and local changes will bring new customer groups (Harju-Myllyaho & Kyyrä 2013) and hosts to the field of Tourism, changing the way tourism is consumed and produced. Thus, accessible hospitality will benefit greatly from future research methods.

One of the well-known and widely used methods in the field of Futures Research is the Delphi method. For instance, it has been used in forecasting the technological development. In practice, the method is used in gaining insights from a panel of experts concerning a specific theme. The central idea of the method is anonymity, which ensures that the other members of the panel are not influenced by the opinion of a single member. The method is also based on iteration. Hence, the members of the panel have the possibility to specify their opinion, or even change their opinion on the grounds of new information. (Hiltunen, 2013, p. 134-135.) The Delphi method is familiar in Tourism and Hospitality research (e.g. Ziaabadi, Malakootian, Mehrjerdi, Jalaei & Boshrahadi 2017; Zhang 2017; Hsiao 2016; Dawson, Stewart, Johnston & Lemieux 2016; García-Melón, Gómez-Navarro, & Acuña-Dutra, 2011). In addition, the method is used in studying Accessible Tourism (Darcy, Cameron & Pegg 2010).

In this case study, the anonymity of the Delphi expert panel ensured a way of gaining a) Information from various viewpoints and b) Rigorous data. The panel was established by using a matrix based on a multidisciplinary approach. The multidisciplinary viewpoint was systematised by using PESTE categories (Political, Economic, Socio-cultural, Technological, Ecological), which are often used in Futures Research to identify different driving forces that change our society. Informants from both public, private and third sectors were involved.

Kuusi (2014) states that the purpose and the context of the study can impact the nuances of the method relatively freely, even though it requires certain features. (Kuusi, 2014.) In this study, the choice was to conduct a two-phase Delphi to a closed group of experts included in the matrix of experts. The aim of the

Delphi-study was not to gain a consensus, but rather to gain different perspectives and viewpoints that would form interesting contradictions or complete one another. Even though the liberty to form the method was taken to suit the focus of the study, it does not fail to fulfill the criteria of the Delphi method.

The Delphi panel was framed to contain approximately 50 persons from Finland according to the matrix in Table 1. One third of the invited experts accepted the invitation to join the panel.

Table 1: Experts in the panel

	Political	Economic	Socio-cultural	Technological	Ecological
Public sector	Educational Institutions, Ministries, Municipalities				
Private sector	Companies, regions, tourism marketing companies, destinations				
Third sector	Associations				

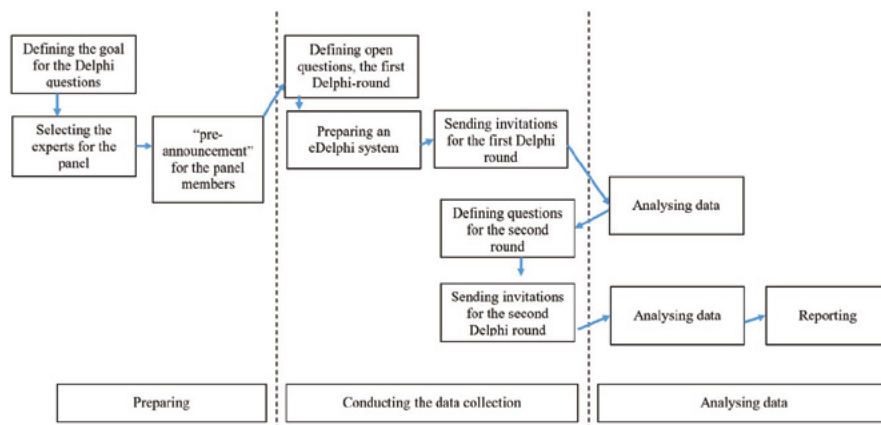
At the first round of the panel the panelists were first asked to answer four open questions without seeing each other's answers and comments. The answers were published for others to see only at the end of the first round. The fact that only few comments were given after the earlier comments were visible to all panelists, affects iteration and the interactivity of the panel. It is necessary to be aware of the effects of these kinds of decisions when using the Delphi-method.

The data from the first round of questions was analysed for the purpose of compiling the questions for the second round. The second round of the study consisted of ten structured and multiple choice -questions. Thus, the themes that were brought up by the participants in the first round formed the basis for the questions in the second round. Picture 1 demonstrates the different phases of the Delphi study we used. The different phases were affected by the specificity of the subject and the combination of the closed panel.

Already at the first phase, the panel brought various insights for the possible futures of Accessible Tourism in Finland. On a general level, the panelists saw

that diverse information is needed to guide the development of Accessible Hospitality. This draws back to the multidisciplinary nature of Accessible Hospitality (Harju-Myllyaho & Kyyrä 2013; Harju-Myllyaho & Jutila 2016), which was the initial starting point of the research. Indeed, enhancing Accessible Hospitality requires knowhow that cannot be provided with a unidimensional approach.

The panelists emphasised the importance of communication and dissemination. Thus, according to the panel, the knowhow of accessible communication is one of most significant issues in the future of Accessible Tourism. Also, knowledge about the diverse dimensions of accessibility, as well as knowhow to meet all kinds of customers, were stressed. To gain this knowledge, the panelists pointed out the importance of getting accessibility as part of all Tourism Degrees, but also complementing and targeted education were seen as significant.



Picture 1: Study process

As to the driving forces impacting the development of Accessible Hospitality in future, increasing knowledge of its importance, necessity and potential for tourism businesses were stressed by the panelists. This indicates that evaluating and understanding the economic and social potential of Accessible Tourism are important issues and, thus, they should be emphasised, as has been done by Eichhorn (2014). This potential relates to both new startups and existing companies alike, since new companies can create new services to provide more accessible services, and the existing companies can, for instance, utilise this target

group to improve the low seasons. Technological development was seen as an important factor as well: The possibilities to improve accessibility through technology, but also the challenges that increasing use of technology brings. Different kinds of sharing economy platforms challenge accessibility in a number of ways, for example: Technological development is one of the most influential megatrends along with globalization, change in economic order and climate change, and all these are sure to have an impact in Accessible Tourism and Tourism in general. (Sitra 2017; Prime Minister's office 2017). Concerning technological development, a panelist writes:

"In addition to socio-economic issues, possibilities, inclusion, active participation and self-fulfilment will play a part in developing Accessible Tourism. Also, technological development will have an impact in developing aids. Safety will be an important issue in the future." - Panelist A

Analysis of the panel's comments show that the future of Accessible Hospitality depends highly on general societal development and attitude towards minorities. Thus, how important are accessibility and inclusion seen in society:

"Municipalities' accessibility strategies and their realization also has a connection to the progress of Accessible Tourism in the future. How the municipality supports living, built environment and mobility, social accessibility and accessible communication." - Panelist B

From this viewpoint, the third sector, such as Human Rights Associations and associations for people with disabilities, are valuable, because they bring visibility to the issue. In addition, municipalities and tourism companies were seen as important in promoting accessibility. In this sense, Accessible Hospitality is also political. The political viewpoint to accessibility is indeed important, not just to enable tourism to different nationalities (Edelheim, 2013, p. 93; Harju-Myllyaho & Jutila, 2016, pp. 35-36), but also to enable participation for people who would otherwise be excluded from the society and some of its activities that have become quite trivial for some. Tourism is one of those activities that would ensure a more active and inclusive society. This gives political accessibility as a novel and stronger standing point.

As for the use of the Delphi method in studying Accessible Tourism from the futures' perspective, the method is certainly suitable for that purpose, but

requires careful planning and implementation. In the case an online platform called eDelphi was used, which helped moderators significantly to organise the study. The matrix used (see Table 1) was beneficial when recognising experts in different fields and, thus, the viewpoints were quite versatile. Also, panelists themselves saw that diverse information is needed to guide the development of Accessible Tourism. However, this study disclosed some issues that particularly need to be taken into consideration when using the Delphi method in the context of Accessible Hospitality.

The number of experts who accepted the invitation to join the panel was 18. In terms of open questions, this number provides important and relevant information, as panelists represented different sectors and fields of society. Instead, regarding the multiple choice questions in the second round, the low answer rate affects the validity of the results. Extension from a national to an international panel might have brought more participants and even more diverse viewpoints to the panel. Further, scheduling is an important factor as well. Compact research with a shorter timeline might have been beneficial in order to get more participants for the panel. Nevertheless, based on this study, it is arguable to say that in the field of Accessible Tourism, the Delphi method can provide versatile information in general, but deeper insights would also require other methods.

IMPLICATIONS AND FUTURE DIRECTIONS

The case study from Finland showed on the one hand that developing Accessible Tourism benefits from multidimensional viewpoints provided by a multidisciplinary group. On the other hand, it is fair to claim, that Accessible Hospitality requires cooperation between different instances. According to the case, an expert panel such, as the one in this Delphi study, can act as a valuable tool in developing Accessible Hospitality. The Delphi panel provides diverse viewpoints and positions, in this way helping to understand the multidimensional and complex nature of Accessible Hospitality. Thus, this method can be recommended as a way of gathering data, but, above all, constituting a framework and directions for further researches.

Primarily the case serves as a reference for forthcoming studies. In the future, it would be necessary to study the social impact of Accessible Tourism, since it has become quite clear that Accessible Tourism and societal development go hand in

hand. Strategic development, as well as regional and municipal development, serve the development of Accessible Hospitality, and vice versa. Thus, on one hand, developing accessible services for tourists can lead to more accessible services for the locals. On the other hand, accessible services for the locals can be beneficial for the tourism industry as well. Hence, the role and visibility of accessibility in different strategies would be important to analyse in prospective studies. This is also important due to the fact that absence from strategies will, consequently, lead to challenges in development and acquiring resources and funding.

Above all, communication should be seen as a top priority in terms of Accessible Hospitality. In the future, it would be useful to provide the tourism companies with the means to improve their accessible communication. This demands versatile and high-quality research about the topic, as well as better knowledge about dissemination of the research.

References

- Darcy, S., Cameron, B., & Pegg, S. (2010). *Accessible tourism and sustainability: a discussion and case study*. Journal of Sustainable Tourism, 18(4), pp. 515 - 537.
- Darcy, S. & Buhalis, D. (2011a). *Introduction: From Disabled Tourists to Accessible Tourism*. In D. Buhalis & S. Darcy (Eds.), *Accessible tourism: Concepts and Issues* (pp. 1–20). Bristol: Channel View Publications.
- Darcy, S. & Buhalis, D. (2011b). *Conceptualising Disability*. In D. Buhalis & S. Darcy (Eds.), *Accessible tourism: Concepts and Issues* (pp. 21–45). Bristol: Channel View Publications.
- Darcy, S., & Dickson, T. (2009). *A Whole-of-Life Approach to Tourism: The Case for Accessible Tourism Experiences*. Journal of Hospitality and Tourism Management, 16(1), 32–44.
- Dawson, J., Stewart, E. J., Johnston, M. E., & Lemieux, C. J. (2016). *Identifying and evaluating adaptation strategies for Cruise Tourism in Arctic Canada*. Journal of Sustainable Tourism, 24(10), 1425–1441.
- Dfaeurope (2017). *What is DfEA?* Retrieved 27.10.2017 from <http://dfaefurope.eu/what-is-dfa/>.
- Edelheim, J. (2013). *Matkailun perusedellytykset – esteitä monelle*. In S. Jutila & H. Ilola (Eds.), *Matkailua kaikille? Näkökulmia matkailun ennakointiin, osa II* (pp. 91–95). Rovaniemi: Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutti.
- Eichhorn, V. (2014). *Economic impact and travel patterns of accessible tourism in Europe – final report*. Retrieved 24.9.2017 from https://www.researchgate.net/publication/266139958_ECONOMIC_IMPACT_AND_TRAVEL_PATTERNS_OF_ACCESSIBLE_TOURISM_IN_EUROPE_-_FINAL_REPORT
- ESVI (2017). Retrieved 24.9 from <https://esviproject.wordpress.com/>.

- Finlex. (2014). *Yhdenvertaisuuslaki*. Retrieved 27.12.2017 from <http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2014/20141325>.
- García-Melón, M., Gómez-Navarro, T. & Acuña-Dutra, S. (2011). A combined ANP-delphi approach to evaluate sustainable tourism. *Environmental Impact Assessment Review*. Vol. 34, 41–50.
- Germann Molz, G. & Gibson, S. (2007). Introduction: Mobilizing and mooring hospitality. In G. Germann Molz & S. Gibson (Eds.). *Mobilizing hospitality: The ethics of social relations in a mobile world* (pp. 2–25). Burlington: Ashgate.
- Harju-Myllyaho, A. (2018). *Towards accessible hospitality - Intersectional approach to rainbow tourism*. Master's thesis. University of Lapland.
- Harju-Myllyaho, A. & Kyyrä, S. (2013). Megatrendit ja esteetön vieraanvaraisuus. In S. Jutila & H. Ilola (Eds.), *Matkailua kaikille? Näkökulmia matkailun ennakointiin, osa II* (pp. 8–18). Rovaniemi: Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutti.
- Harju-Myllyaho, A. & Jutila, S. (2016). *Vienpoints on inclusion in tourism – From accessible tourism to accessible hospitality*. *Matkailututkimus*, 2 (12), 33-44.
- Hiltunen, E. (2013). Foresight and Innovation. *How companies are coping with the future*. New York: Palgrave & Macmillan.
- Hsiao, T. (2016). *Developing a dual-perspective low-carbon tourism evaluation index system for travel agencies*. *Journal of Sustainable Tourism*, 24(12), 1604-1623.
- Höckert, E. (2015). *Ethics of Hospitality: Participatory Tourism Encounters in the Northern Highlands of Nicaragua*, Doctoral dissertation, University of Lapland Faculty of Social Sciences. Multidimensional Tourism Institute (MTI).
- Jutila, S. (2013). Johdatus ennakoivaan esteettömyyteen. In S. Jutila & H. Ilola (eds.), *Matkailua kaikille? Näkökulmia matkailun ennakointiin, osa II* (pp. 4–7). Rovaniemi: Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutti.
- Kuusi, O. (2014). *Delfoi-metodi*. Retrieved 25.9.2017 from <https://metodix.fi/2014/05/19/kuusi-delfoi-metodi/>.
- McCabe, S. & Diekmann, A. (2015). *The rights to tourism: reflections on social tourism and human rights*, *Tourism Recreation Research*, 40/2, pp. 194-204.
- Masini, E. (1993). *Why Future Studies?* London: Grey Seal.
- Oliver, M. (1996). *Understanding disability: From theory to practice*. New York: Palgrave.
- Pine, B.J. & Gilmore, J.H. (1998). *Welcome to the experience economy*. Harvard Business review, July-August 1998.
- Prime Minister's office. (2017). *Valtioneuvoston yhteiset muutostekijät*. Valtioneuvoston kanslian julkaisusarja 14/2017. Helsinki: Valtioneuvoston kanslia.
- Sitra (2017). *Megatrendit*. Retrieved 28.12.2017 from <https://www.sitra.fi/aiheet/megatrendit/#megatrendit-2017>.
- Statistics Finland (2017). *Suomi maailman kärjessä*. Retrieved 27.12.2017 from <https://www.stat.fi/ajk/satavuotiassuomi/suomimaailmankarjessa.html>.
- TourismForAll. Retrieved 29.9.2017 from <https://www.tourism-for-all.com/en/home>
- Tourism For All Uk. Retrieved 29.9.2017 from <https://www.tourismforall.org.uk/>
- UN (2016). *Leaving no one behind*. Retrieved 8.3.2018 from <http://www.un.org/esa/socdev/rwss/2016/chapter1.pdf>
- UNWTO (2016a). *Messages of the World Committee on Tourism Ethics on Accessible Tourism*. Retrieved 26.10.2017 from <http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/docpdf/wctemessagesonaccessibletourism.pdf>.
- UNWTO (2016b). *Accessible Tourism for All: An Opportunity within Our Reach*. Retrieved 29.9.2017 from <http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/docpdf/turismoaccessiblewebenok.pdf>

- Zhang, J. (2017). *Evaluating regional low-carbon tourism strategies using the fuzzy Delphi- analytic network process approach*. Journal of Cleaner Production, Vol. 141, 2017, Pages 409-419.
- Ziaabadi, M., Malakootian, M., Mehrjerdi, M. Z., Jalaei, S. A., & Boshraabadi, H. M. (2017). *How to use a composite indicator and linear programming model for determining sustainable tourism*. Journal Of Environmental Health Science & Engineering, 15:9.

Osajulkaisu II

Harju-Myllyaho, A., & Jutila, S. (2021). Inclusion in tourism strategies: Setting the stage for inclusive tourism development in tourism destinations. Teoksessa A. Harju-Myllyaho & S. Jutila (toim.), *Inclusive tourism futures* (s. 59–77). Channel View Publications.

Artikkeli julkaistaan uudestaan väitöskirjan osana artikkelin alkuperäisten tekijänoikeuksien haltijan ystävällisellä luvalla.

This chapter was previously published as: Harju-Myllyaho, A. and Jutila, S. (2021) Inclusion in tourism strategies: Setting the stage for inclusive tourism development in tourism destinations. In A. Harju-Myllyaho and S. Jutila (eds) *Inclusive Tourism Futures* (pp. 59-79). Channel View Publications.

3 Inclusion in Tourism Strategies: Setting the Stage for Inclusive Tourism Development in Tourism Destinations

Anu Harju-Myllyaho and Salla Jutila

Introduction

Inclusion, as a term, relates to something that integrates us to become part of society, regardless of who we are. Biddulph and Scheyvens (2018: 584) define inclusive tourism as transformative tourism engaging marginalised groups in the production and consumption of tourism and the sharing of its benefits. Thus, inclusion stresses both guest and host viewpoints. Accessibility, in turn, emphasises the consumer's point of view. According to the United Nations World Tourism Organization (UNWTO, 2016), accessible tourism requires any tourism product to be designed irrespective of age, gender or ability, and with no additional costs for customers with disabilities or specific access requirements. Thus, accessible tourism can be seen as part of inclusive tourism. The aim of this chapter is to analyse how inclusive tourism futures are constructed in tourism strategies.

According to Dredge *et al.* (2011: 3), in Western economies, tourism planning and policymaking are linked to changes in the ideological and sociopolitical landscape. Western governments' commitment to neoliberal economic management and globalisation has focused on increasing growth in the name of economic well-being. Moreover, Dredge *et al.* (2011: 2) state that, as social processes, tourism planning and policy-making can be affected by personal and/or group values, interests and ideology. The approach in this chapter is based on this line of thought, which is then continued with notions of the policy metaphors developed by Vallis and Inayatullah (2016). According to them, the ways we perceive things and think and act are – in the end – metaphorical. The way we

experience the world is thus metaphorical. However, like so many things that take place in our daily lives, the metaphors become invisible (Vallis & Inayatullah, 2016: 1). In terms of policymaking, it is important to search for deeper insights into the processes by seeking understanding of the underlying metaphors. Indeed, according to Vallis and Inayatullah (2016: 2), powerful metaphors not only describe our reality, but also build it. Consequently, this would mean that in order to build inclusive tourism futures, close attention should be paid to the way they are articulated.

The research material used for this chapter was tourism strategies and policy papers from areas that can be regarded as peripheral. The areas under examination are Finland, Lapland, Portugal, Madeira, Scotland and the Scottish Highlands and Islands. These regions were chosen because they represent popular tourism destinations located far from the European centre.

The strategies were analysed using causal layered analysis (CLA) as a method. CLA is a futures research method that has also been used in strategic planning. It provides a tool for challenging conventional thinking, facilitating multidimensional conversations and gaining a better understanding of our own worldviews and sense-making processes. CLA can also be used in constructing shared visions and ensuring that existing plans include deep and diverse perspectives (see Inayatullah, 2004). In the work for this chapter, CLA was used for (1) recognising and deepening our understanding of the ways in which tourism strategies guide thinking and (2) identifying the underlying worldviews behind the strategies themselves and how they affect the way inclusion is seen in the tourism industry. CLA can be used in various ways, as pointed out by Vallis and Inayatullah (2016: 2). Our aim here is to study the way inclusion is perceived and articulated in tourism strategy papers. Alternative futures are not built within this chapter – instead, we leave the task of imagining different futures to the reader.

In general, the purpose of strategy papers is to pave the way to different futures and, as such, they can be considered as actions that construct the future. The futures images proposed in tourism strategies are projections of the dominant values in the present, and those values are realised through conventions and actions. Kamppinen and Malaska (2003: 98) write that the future has a different ontological status than the past and the present. The future is neither here for us to observe, nor does it exist as memories; consequently, its ontological status is mental (Kamppinen & Malaska, 1999: 98). Thus, strategy papers, which aim to prepare for the future, are based on the mental futures images of their creators. Futures images, or images of the futures, are images of the various possible futures (Sitra, 2019). De Jouvenel (2019) uses the term ‘futuribles’ to describe these alternative images, which are partially known (or at least somewhat certain) and in part imaginary (see De Jouvenel, 2019; Söderlund & Kuusi, 2003: 281).

Inclusion and Hospitality

In tourism, various terms and concepts relate to inclusion, such as inclusive tourism, tourism for all, universal tourism, barrier-free tourism and accessible tourism (Darcy & Buhalis, 2011a: 10). All these concepts have the same goal, which is to transform tourism from an exclusive luxury that can be only afforded by a few individuals to an inclusive activity that is open to all. Affordability in this case is more than an economic concept – it also includes social and cultural capital, for instance. Accessible tourism is the most common term that is used when referring to inclusiveness from a tourist's point of view. One aspect of accessibility is surely economic. However, other barriers might also prevent people from taking part in tourism. In addition to economic barriers, there are also physical, political, social or cultural barriers, as well as communicative barriers. These are all interrelated. For instance, a person might have a disability, which can also lead to economic downfall, preventing tourism and leisure activities. Awareness and reverence of difference, as well as the desire to serve every tourist, can be seen as aspects of socially and culturally accessible tourism, that can significantly remove physical barriers or barriers in communication (Darcy & Buhalis, 2011b: 27; Jutila & Harju-Myllyaho, 2017: 225). Harju-Myllyaho and Kyryä (2013: 16) use the term accessible hospitality to describe their attitude and approach.

Sedgley *et al.* (2012) write about tourism poverty, which in the contexts of this chapter can be understood both from the viewpoint of the tourist and from the viewpoint of the host. A person who is in one way or another restricted from making decisions might not be able to start a company or even work in the tourism industry. The reasons for this can vary in a similar way to if the person was a tourist coming to a destination. There can be economic, social, cultural or even political factors that limit freedom of choice. Sedgley *et al.* (2012) write that tourism poverty is often discussed in the context of developing countries, but is not commonly addressed in more affluent countries.

Although inclusion is not a synonym for freedom, from the viewpoint of freedom of choice, the two terms are very much related. Tourism as an activity has become quite a common part of life, at least in Western societies. This means that being excluded from tourism is one aspect of being excluded from daily life (Harju-Myllyaho, 2018: 23–24).

Even though there are innumerable amounts of people who for one reason or another are not able to travel, tourism can be seen at least as a social right, if not a human right (McCabe *et al.*, 2012: 3). This viewpoint is based on the Universal Declaration of Human Rights, which states that all people have the right to movement and leisure (United Nations, 1948). It has to be pointed out, though, that the declaration was proclaimed in 1948 and the times then were quite different compared to today.

Post-structuralist Approach to Inclusion

Inclusion is an umbrella term with various viewpoints. These viewpoints make specific definitions challenging, but they also help to form multifaceted and multidisciplinary conversations (Isola *et al.*, 2017: 3). According to Isola *et al.*, inclusion consists of involvement, relatedness, belonging and togetherness. It also relates to participation, representation and democracy. In project Sokra (a coordination project for social inclusion), inclusion is seen as being part of an entity, where a person can attend to different sources of wellness and create meaningful relationships. Thus, inclusion is being able to influence one's own life, possibilities, activities services and certain decisions (2017: 3). In tourism, inclusion often refers to accessible tourism – in other words, the possibility to make the decision to travel without limitations. Tourism creates possibilities, but they are not equally available to all. Inclusion means not only the possibility to travel and participate in tourism as a consumer, but also the possibility for locals to take part in decision-making and tourism development.

The way inclusion is seen in the context of this chapter is based on the idea that inclusion is partly formed around a sense of welcoming (e.g. Höckert, 2015), which we all perceive in different ways depending on who we are, our identity or our subject position. Höckert (2015) used hospitality as a way of approaching participation in tourism. She writes that both terms – hospitality and participation – require openness towards others (2015: 91). According to Selwyn (2000: 19), besides the obvious (serving food, drinks and accommodation), hospitality includes the notion that its function is to promote an established relationship. Therefore, hospitality acts symbolically affirm structures of relations or transform such structures. Selwyn (2000: 19) states that hospitality converts strangers into acquaintances, enemies into friends and friends into even better friends, and points out that these principles apply in ethnographic descriptions of a wide variety of social systems.

According to Isola *et al.* (2017: 3) goal-oriented agency and a 'wilful mind' are born in the interaction of inner and outer possibilities. Inner possibilities include, for example, salaries, social security, living conditions, education and hobbies. Outer possibilities include received education and learning, as well as individual talents and personal history. Inclusion has also faced some criticism. According to research, inclusion as participation, in particular, has been under criticism, since it has been seen as 'forced participation' (Isola *et al.*, 2017: 3).

Post-structuralism as a theoretical approach complements structuralism by adding a viewpoint that argues that, even though we acknowledge that our view of the world is socially structured, the way we see and study those constructions is also constructed in a certain way (Inayatullah, 1990: 129–130). Inayatullah (1990) sees the post-structuralist approach as

leading us to consider critically the trends that are given to us by traditional futures research literature: 'The issue is not only what are other events/trends that could have been put forth, but how an issue has been constructed as an event or trend in the first place ...' (Inayatullah, 2004: 12). Inayatullah also notes that taking different epistemological viewpoints, such as those of different civilizations, is one of the most useful ways of creating distance from the present (Inayatullah, 2004: 12). The post-structuralist viewpoint suggests that even if we write about inclusion and acknowledge it, it is important to note that the way we perceive inclusion is also already structured and, in a way, restricted since it is based on certain presumptions. We thus come to the notion that we should in fact examine the epistemological assumptions of the real when discussing planning efforts such as strategy papers.

Post-structuralist thought problematises the existing *status quo* and conventional thinking by highlighting socially and culturally constructed viewpoints and mental models that are inherited and built within us in a profound way. In other words, inclusion and exclusion gain ground in the socially constructed way of seeing the world, understanding what is normal and leaving out things that do not fit to the frame of normality. Social and cultural norms define who is accepted as a full member of society. Following Isola *et al.* (2017), inclusion is built on social background, economic affluence, gender, ethnic background and physical disabilities, for instance.

Tourism Strategies and Inclusion

In a Delphi study, Harju-Myllyaho and Jutila (2018) noted that developing accessible tourism (i.e. customer inclusion) is dependent on how society, community and industry understand difference and are committed to defending equality and equity. Furthermore, it is a question of how people with access needs are taken into consideration in development work. Behind the decision-making system, there are different opinions, worldviews and ideologies, which guide our behaviour and attitudes towards others and the world in general. These are manifested in the ideologies of political parties, for instance. Exploring the 'meta level' deepens our understanding of people's personal and common beliefs that belong to them by nature. At this level of myths and metaphors, the views are so deeply rooted in history and culture that they are difficult to change, or they change only very slowly.

The tourism decision-making process is by no means rational. It is often thought that political decisions are justified with reason, that they are somehow rational. However, these important decisions are also made with ideologies, intuition and 'gut feeling' (Dredge *et al.*, 2011: 2; Hall, 1994: 3). Hence, if we wish to understand the problems and bottlenecks of tourism inclusion, we must first study the ideas behind them. It is

noteworthy that tourism policymaking is based on both ideologies and intuition, and functions as a question of power. The political framework in which decision-making takes place should be acknowledged and, to do so, various theoretical viewpoints and academic traditions are required (Hall, 1994: 14).

As noted by Hakkarainen and Tuulentie (2008: 5), the strategy process always has its conventions and representations. According to these authors, tourism strategies not only describe certain systems, but are also actively creating them. In addition to paying attention to what is written in the strategies, we should also note what has not been said and what has been excluded. The power of these documents is important to consider (Hakkarainen & Tuulentie, 2008: 5–6).

Inayatullah (1990) writes that, in traditional strategic thinking, time is something that must be tamed. Unless we have knowledge about the future, we lose market shares, are unable to acquire funding or fail in fulfilling the requirements of a modern institution. Usually, the general aim of a futures project is to seek better quantitative, dynamic or otherwise understandable ways to form a picture of the future possibilities to be able to make better decisions. The methods must be scientific and objective, and the researcher should not influence the results. Planning is seen as an elemental part of modern Western society and as a way towards the desired world but, as Inayatullah (1990: 116) states, ‘every effort to plan the future is submerged in an overarching politics of the real’. In other words, building strategies and planning activities belong to the liberal Western world, where progress is measured by numbers and where the future is tamed and steered with strategies and plans. Planning is a sign of a progressive society. However, the way our societies and thoughts are organised might hinder and challenge the planning – or at least realisation of the plans.

Globalisation and the economic order (constant demand for growth) create homogenised ways of thinking; consequently, this renders different viewpoints coming from other cultures less believable. As Inayatullah (1990: 137) writes: ‘If we don’t transform, we create the used future’. A critical approach reveals some of the structures of power and enables the deconstructing and reconstructing of possible pasts, presents and futures (Inayatullah, 1990: 137).

Research Material

The research material for this study was tourism strategies and policy papers from areas in Europe that can be seen as peripheral – Portugal/Madeira, Scotland/Scottish Highlands and Islands and Finland/Lapland. Portugal is located in the southwest corner of Europe. It also includes Madeira and the Azores, both located in the Atlantic Ocean. Madeira is a 1.5-hour plane flight from Lisbon (Visit Portugal, 2019). Scotland is situated in the mid-west of Europe and is the northernmost part of the United

Kingdom. It has some 800 islands, including Shetland and Orkney (STA, 2019). Finland, located in the northeast part of Europe, is a considerably large geographical area. The distance between the northernmost and southernmost points is 1157 km. The average population density in the country is 18.1/km² (Visit Finland, 2019). Geographically, Lapland covers almost one-third of the area of Finland. In terms of population, only slightly more than 3% inhabitants of Finland live in the northernmost region (Statistics Finland, 2019).

Despite the distances between these countries, there are common issues that concern them. One common factor is that these countries have remote areas and nature attractions. On the other hand, they are different in terms of history, culture and social structures. Thus, the analysed strategies all belong to areas that are characterised by accessibility challenges and unique, yet fragile, environments. They are also dependent on tourism at least in the sense that tourism is considered as a provider of work and livelihoods in sparsely populated areas. From social and ecological perspectives, the role of tourism in these regions is significant. Nevertheless, the purpose of this study is not to compare the strategies, but to understand the picture of the present that the strategies are painting in terms of inclusive tourism.

The Portuguese tourism strategy is compiled by Turismo de Portugal (TDP), which is a public institution under the Ministry of Economy. The responsible actor for Madeira's strategy is Secretaria Regional da Economia, Turismo e Cultura (SRETC), under the regional government of Madeira. Scotland's tourism strategy was established by the Scottish Tourism Alliance (STA), which is the representative body of the Scottish tourism industry. The tourism strategy of the Highlands and Islands is created by the Highlands and Islands Enterprise (HIE), an organisation integrating economic and community development with a remit from the Scottish government. The responsible official for the Finnish national tourism strategy is the Ministry of Economic Affairs and Employment and Lapland's tourism strategy is devised by the Regional Council of Lapland (RCL). These strategies are described in greater detail as part of our CLA in the litany level of our analysis.

Causal Layered Analysis

According to Inayatullah, CLA is a method for opening the past and present to create alternative futures. It enables the horizontal spatiality of futures and vertical layers of analysis (Inayatullah, 1998: 815). In this chapter, we use the verticality layers to explore the different ways of knowing about the futures (i.e. the epistemic and methodological approach), which are not predetermined and thus remain unknown (De Jovenel, 2019: 15) (understanding the ontological status of the future). We see horizontal spatiality as a wider perspective on the possible futures.

The benefits of CLA include, for instance, the fact that when used in a workshop setting, it leads to the inclusion of different ways of knowing among participants and moves the discussion to a deeper level. CLA not only tries to make predictions based on calculations, it aims to problematise the units of analysis (Inayatullah, 1998: 816–817). This is a very important viewpoint considering that tourism is a phenomenon with various impacts besides economic ones. Thus, it is important to identify new ways to measure the impacts of tourism.

CLA is a method that facilitates the examination of fixed mental models and provokes new ideas. According to Inayatullah (1998: 816–817), the aim of critical research is to disturb existing power relations through problematising our existing categories and evoking other places or scenarios of the future. CLA draws from post-structuralism as it emphasises the deconstruction of texts and their meanings (Inayatullah, 1998: 818). In practice, CLA has previously been used in exploring Singapore's national tourism strategy, young people's images of the future (Kaboli & Tapio, 2017) and value co-creation (Ketonen-Oksi, 2018), to mention just a few recent studies.

As already noted, in this study, the texts to be deconstructed are strategy papers. Moving between the different layers of the texts (tourism strategies in this case) allows for a deeper understanding of the discourses that have been dominant constituting the present. Post-structuralism, and thus CLA, allows researchers to ask questions such as 'Which future is privileged? How has the present been constructed? What could be the genealogies of the future?' (Inayatullah, 1998: 818). All these questions can be asked in terms of tourism strategies and inclusion.

Based on the theoretical discussions above, the concepts and issues that we see as part of inclusive tourism development were gathered. These concepts form the framework for the CLA (Table 3.1). The tourism strategies are reflected against this framework on different levels of the analysis. For the analysis, the different viewpoints were simplified to key terms: host–guest relationship, accessibility, participation, inner and outer possibilities, and hospitality. Table 3.1 can be read horizontally or vertically; in this chapter, we use the vertical perspective.

Based on Table 3.1, the chosen tourism strategies are described in more detail in the following. In the litany level, the obvious contents of the strategies – those that can be seen without conducting a deeper analysis of the content, meanings or connections – are described. In the systemic level, the societal structures and systems of tourism in the strategies are discussed.

Litany

According to Inayatullah (1998: 820), 'litany is the first level, which consists of quantitative trends presented by news and media. This layer

Table 3.1 Literature-based framework for CLA – analysis

Category	Layer	Systemic	Worldview	Metaphor/myth
General	Litany Common policy talk	- Policy-centred, policy-driven - Tourism is an industry	- Liberal, growth-based - The economy is based on growth, tourism needs growth, tourism should grow	- Leading the market 'We weren't born to follow' - Winning the competition for customers
Host-guest relationship	- Tourism is developed to benefit the regions - Locals are a part of the strategy	- Tourism as a system is exclusive and people are invited or included in it - The system includes the tourism actors	- Western, customer-oriented and partly customer-centred - Focus on foreseeing the needs of the customer	- There is a line between guests and hosts: front desk and backstage - Both locals and tourists are invited to the strategy as guests, making the strategy one of the many stages where tourism takes place
Accessibility	Accessibility is seen often as accessibility to the regions (flight routes etc.), though there are some exceptions	- Tourism as a system is dependent on accessible routes - Transportation is a part of the tourism system	Tourism is seen as everyone's right	'Yes you can' - Everyone is able to travel
Participation	- Collaboration - Diverse contributions - Open and participative - Collaboration is encouraged to better serve customers	- Tourism is mainly detached from other industries - Connection to other industries is seen in terms of product development and land use - As part of the tourism system, locals are seen as targets of the system	- People are active and participating by nature. They have the capacity and capability to participate - The chances to participate in tourism are equal - Participatory approach is very limited in terms of who is invited to participate	'The customer is always right' 'The customer is the most important participant'
Inner and outer possibilities; possibility to impact one's future	The possibilities of tourism are seen through economic lenses	- Tourism relies on the current economic system/order - By developing tourism, regions and people benefit and have better prospects	Western, liberal and individualistic: everyone has equal possibilities to take part in tourism	- People want to be employed in tourism. Tourism work is desirable. 'Anyone can do it' - Tourism creates possibilities
Hospitality	Hospitality is customer service	Hospitality is a one-way road: hosts produce hospitality, customers consume it	- Caretaking, customer-centred - Hospitality is written in practices and conventions, and also in policy work	- Locals are unique in their hospitality 'Special hospitality' - Ethos of hospitality and participation

does not consist of holistic or connected elements, but instead, they appear disconnected and discontinuous'. It is the 'official unquestioned view of the reality' (Inayatullah, 2004: 8).

In this study, this level consists of the obvious content of the strategies, describing the strategy papers on a superficial level for the reader to understand the content and structure of the strategies. Thus, in this level, we have not sought to conduct a deep analysis of the strategies, but rather to describe the strategies as they are presented. In general, the litany level in the strategies follows a common strategy language or even a pattern. The timespans vary between the strategies, as they are written for different periods and in different years. However, all the strategies were valid when the analysis was conducted.

The Portuguese tourism strategy was written in 2017 and is valid until the year 2027 (TDP, 2017). It is a 66-page document in Portuguese. TDP also provides a summary (32 PowerPoint slides) in English (TDP, 2016). Due to language barriers, the English version was mainly used for analysis in this study. Madeira's tourism strategy is for the years 2017–2021, amounting to 136 pages in Portuguese (SRETC, 2016). None of the authors of this chapter speak Portuguese, but Google Translate and other available sources were used to understand the content.

Scotland's tourism strategy was published in 2012; it is 18 pages long and addresses the strategy until the year 2020 (STA, 2012). The HIE is an organisation with a remit from the Scottish government that integrates economic and community development. As HIE has defined tourism as one of the crucial, growing sectors in the area, they also have determined the aims and focus of the tourism industry over the course of the years 2016–2019. The HIE website (HIE, 2019) was considered as the official tourism strategy of the Highlands and Islands in this study. After the analysis process for this study had already been completed, the STA also produced a separate action plan for the Highlands and Islands (STA, 2019) for implementing the Scotland tourism strategy. However, this action plan supports the results of the analysis of the website.

The tourism strategy for Finland is 43 pages long, with all attachments, and is valid until 2020 (Visit Finland, 2010). The first version of the strategy was published in 2006, but it was updated in 2009 and 2010. The Lapland tourism strategy was valid for the years 2015–2018 (RCL, 2015); a new strategy was being updated during the period of our analysis (spring and summer 2019) and we therefore viewed the initial policy as still valid. Despite the short time period covered, Lapland's tourism strategy is 59 pages long. The tourism strategy for Madeira is longest in terms of pages, while Finland's strategy covers the longest timespan.

The policy structure is similar in each strategy. The papers start with *status quo* analysis, including strengths and challenges. The *status quo* provides a basis for setting objectives and goals that are followed by steps to achieve the objectives. Additionally, cross-cutting themes of priorities

are defined in each strategy, as well as plans for measuring and monitoring the success of the strategy.

In the strategy papers, tourism as an industry is described and measured in numbers and volumes. For instance, the Highlands and Islands action plan for tourism (STA, 2019: 4) states the following.

We will use a robust set of key performance indicators to measure this:
Dedicated Highland research using the ‘DREAM’ model which includes:

- Direct spend
- Indirect spend
- Visitor numbers
- Tourism employment

In some of the strategies, inclusion is mentioned briefly in terms of accessibility or local participation. Accessibility refers mainly to possibilities to reach the country or region. None of the strategies has a clear focus on inclusion.

Sustainable tourism has become a part of tourism development and current trends are moving towards more inclusive tourism development in terms of local people. In addition, climate change issues act as drivers for ecological sustainability. According to Dredge *et al.* (2011: 4), sustainability as a viewpoint has been a part of tourism planning, along with the dominant neoliberal discourse. This is seen in the strategy papers as well. For instance, the tourism strategy action plan of the Scotland’s tourism strategy (STA, 2012: 14) explicitly states the following.

Sustainable tourism

With sustainable economic growth as our goal, we must seek to maximise our operational efficiency and environmental performance, minimise our impact on the local environment and connect with our communities to deliver real benefits.

Sustainable tourism is seen as a significant part of the tourism industry and a basis for growth in Scotland’s tourism strategy (STA, 2012: 15). In the Madeiran strategy, there is a focus on sustainable tourism and committing to the ethical values of the World Code of Tourism Ethics (SRETC, 2016: 15).

Systemic/social causes

Inayatullah (1998: 820) writes ‘in this level, interpretation is given to quantitative data and the analysis is often provided by policy institutes...’. ‘The data or the research material can be explained more deeply or questioned in this level’ (Inayatullah, 2004: 8).

In the litany level, we began the discussion of how tourism is described in terms of numbers and volumes. In the systemic level, we discuss how

the revenues, overnights and target groups – among other things – form a complex system we call tourism and how they describe inclusion as a part of this system.

The strategies describe the tourism system as an industry, which is measured by the number of participants (tourists and overnights) and revenue. On a systemic level, it is notable how the strategies describe tourism as an industry, which is concomitantly a part of the modern market economy and a closed system detached from other industries. Peculiarly, as a system, tourism seems to be policy-oriented or at times even policy-centred. The Scottish tourism strategy states:

Building on the good work being done by local tourism groups, local authorities and others, this action plan will provide a fresh challenge to all of us in the industry, with the STA playing a central role in encouraging businesses, destinations, sectors and other stakeholders to get involved. (STA, 2012: 12)

It can be said that inclusion cannot be found in the strategies on a systemic level, even though it is mentioned occasionally, for example accessible hospitality in Lapland's strategy (RCL, 2015: 26). The strategies do not suggest systemic solutions for changing the system to be a more inclusive industry, nor do they describe tourism as an inclusive system. Lapland's tourism strategy also describes the development process as follows.

Nine regional meetings were organized during the process in different parts of Lapland. Great number of tourism entrepreneurs and developers took part in these events and gave their input to the strategy. In addition, a number of stakeholder meetings were organized. (RCL, 2015: 4)

As a system, tourism tends to be exclusive in nature. This is seen, for instance, in the way that tourism destinations and companies include different target groups and simultaneously exclude others. This is natural and unavoidable for the growth of the businesses and the entire industry.

The Portuguese strategy mentions accessibility. It is proposed in the strategy that one of the goals should be to strengthen accessibility to Portugal and within the country (TDP, 2017: 9). Therefore, inclusion appears in the form of geographical accessibility. The understanding of the participation process, however, seems to be rather narrow: 'Participation process, expanded by diverse contributions, including players from the main markets' (TDP, 2017: 3).

On a systemic level, inclusion can be understood as related to participation, but those are seen as part of the system are already involved in tourism and have existing status as 'key players'. It is also thought that, with the support of public authorities and economic incentives, tourism

can be developed towards the desired, more profitable direction. On the other hand, the strategies call for the active participation of local inhabitants (e.g. RCL, 2015: 54).

On a systemic level, it can be seen that the strategies ‘speak’ to the tourism stakeholders who are able to understand the language of the strategies, who can interpret overnights, revenues and target groups and who are aware of documents such as the World Code of Tourism Ethics and their contents. The entrepreneurs, developers and ‘key players’ are seen as the stakeholders who provide input to the strategy and to the industry. The output is the products provided to the main markets and, in the end, the growth of the businesses.

As discovered in the litany level, sustainability is one of the key issues in the strategies. However, even if sustainability is a building block in the strategies, it is unclear how it is followed through and how it is measured. In the case of the Scotland tourism strategy, sustainable tourism is considered a significant part of the industry, but then again, in the action plan that followed (for the Highlands and Islands), it is mentioned as an issue to be developed, but there are no measures or means described in the document.

Worldview

According to Inayatullah (1998: 820) ‘the third level takes the analysis to a deeper level, since it concerns the structure and the worldview that legitimates or supports the structure. On this level, one can study different discourses (economic, cultural, religious etc.) and how they actually do more than cause or mediate the issue. They constitute it. By drawing from different discourses, various scenarios can be created’.

The third level therefore consists of the unconscious, ideological assumptions and explores how different stakeholders see and construct the litany (Inayatullah, 2004: 8). In this study, we used this level to understand the cultural standpoint of the strategies and the dominant ideologies beneath the obvious content of the strategies. It has to be kept in mind that our realities are constructed through our own mental images. According to Inayatullah (2004: 11), the future is patterned and chaotic and it can be known and unknown at the same time. This means that even if the future is unknown – that even if everyone has the possibility to impact the future – the structures define the individual and, thus, create restrictions that prevent the individual from making a choice (Inayatullah, 2004: 11).

In the tourism strategies, the worldviews are dominantly liberal and growth-based. Even if defined as a mature tourism destination, the objectives in the strategies are to strengthen the growth cycle of the destination, as in the Madeira tourism strategy (SRETC, 2016). It appears in the strategies that a successful tourism industry recognises the role of locals and hosts. However, the strategies focus on customers and satisfying their needs. This, in the end, however, brings prosperity to locals, as well.

A strong tourism sector in the Highlands and Islands can help create more resilient rural communities. If we get it right, tourism will help support a vibrant regional identity which attracts people to live, work, invest and visit our region. (HIE, 2019)

A liberal standpoint not only seeks growth in numbers, but also assumes that hosts and locals are able to engage with tourism activities and that they wish to do so. A liberal management has been, in the latter half of the 20th century, a part of Western governmental politics, as pointed out by Dredge and Jenkins (2011). They add that sustainable tourism has become a part of the discussion, but that it has remained on a rhetorical level rather than becoming a set of guiding principles or actions (Dredge & Jenkins, 2011: 3–4).

Even though the strategies are mostly participatory in nature, locals and hosts are seen as invited guests to the tourism scene (as described in Höckert's (2015) dissertation). For instance, the Scottish strategy clearly states that tourism development must be taken into consideration by tourism actors *and* also by the companies who do not seek growth or expansion (STA, 2012: 13). This means that the ethos of growth touches everyone – including those who do not consider themselves to need it. Consequently, having ownership of the development process does not belong to the participating local actors. Instead, they are invited to support the cause even if they are not particularly interested. The Finnish strategy suggests moving school holidays in order to improve conditions for tourism companies – schoolchildren and their families are not speaking out about what this would mean for them.

Many companies offering summer tourism services close their doors in the middle of European holiday season. This decreases the attractiveness of Finland as a summer destination, profitability of tourism companies as well as tax revenue. Moving summer holidays forward with two weeks would significantly improve the situation. (Visit Finland, 2010: 31)

Participatory development is a considered aspect in each of the strategies. However, it seems that the time of the participation takes place in the implementation phase. In other words, some stakeholders are invited to implement the strategy, but their part has already been written for them. As the Madeiran strategy states, stakeholders 'feel involved and identify with the strategy' (SRETC, 2016: 64). Thus, everyone is not involved in the strategy process, even though they are considered to be an important stakeholder group or even a profound part of the industry's offerings. Indeed, in Lapland and Scotland, for instance, the emphasis is on the exceptional hospitality of the local people (RCL, 2015: 26; STA, 2012: 5).

It is also worth noting that 'relevant stakeholders' is an expression used in each strategy, but none of the strategies reveal how and why certain stakeholders are actually seen as relevant while others are not.

Relevant stakeholders include those considered to be ‘important’, while others are excluded. The stakeholders mentioned most frequently in the strategies are distinctly different authorities and officials. Regional organisations, destination management organisations and producers of statistics are examples of the most emphasised actors. Tourism companies, research institutes, associations and municipalities, as well as tourism resorts, are also present in each strategy, but they receive less attention than the authorities. Local people, as well as other livelihoods (besides tourism), are mentioned only a few times in the strategies, but they are positioned as objects of the discourse, not as active subjects. For instance, in the Lapland tourism strategy, it states that in terms of marketing:

Cooperation brings new and interesting content and interesting meeting opportunities. Versatile content is needed for targeting image marketing locals, potential tourism workers and investors, in addition to the tourists. (RCL, 2015: 23)

In terms of inner and outer possibilities (the possibility to impact one’s own future and circumstances), the strategies seem to have an inbuilt idea that the different stakeholders have a similar possibility to take part in the strategy process. For instance, the strategy of Madeira stresses the importance of reflecting the strategy with the ‘will and commitment of all stakeholders in sustainable tourism development’ (SRETC, 2016: 64). This would mean that people are active and participative in nature and that they want to be part of (sustainable) tourism development. The idea that the possibilities of participation are similar for all is a somewhat Western-liberal notion in the sense that it does not take into consideration the different backgrounds of the expected participants. Having said that, it must be acknowledged that all the strategies recognise the importance of different stakeholders participating in development. For example, the Portuguese strategy emphasises the open and participatory strategy process, and invites readers to join the strategy at the end of the document (TDP, 2017: 26, 32). The policy orientation is noteworthy, however: such a view would suggest that the participants are the guests, not the hosts.

Hospitality in the strategy papers is seen as customer service. In that sense, the worldview is very familiar for hospitality industries, which are proud of their traditions, customs and professionalism. Local communities are seen as providers of hospitable services to tourists and, peculiarly enough, it can also be seen that inclusion is partly realised through hospitable attitude. This kind of approach has connotations of openness and honesty, which are respectable values (RCL, 2015: 26). The strategies wish to honour local environments and culture, while offering hospitable services. From this viewpoint, it could be concluded that hospitality is a central part of the worldview in the strategies, defining attitudes towards tourists as well as the quality of tourism services. It is with the same

hospitality that the tourism industry invites locals to be a part of tourism development. Indeed, the role of locals is that of guests, and ownership of the development process has not been defined as being possessed by the locals. Could we even question whether the hospitable worldview hinges on or promotes inclusion within the development processes of tourism and hospitality?

Myths, metaphors and deep stories

According to (Inayatullah, 1998: 820), in the fourth layer, ‘analysis is at the deep level of a myth or a metaphor. This layer is formed by the unconscious dimensions of the problem, the collective archetypes. The language in this level is less specific. This level aims in “touching the heart instead of reading the head”’.

In this level, we identified the metaphors and myths that lie behind the strategies. These metaphors help to understand the strategies and the issues that lie beneath the obvious content. They help to translate the spirit of the strategies and make it visible.

A myth that could describe the strategies on a general level would be that of the need for continuous growth. In other words, the commonly accepted principles of the Western market economy are the drivers behind the strategies. This is not surprising because tourism strategies are created to support the destinations in navigating the competitive environment. Consequently, the competitive environment is one of the most important tourism development drivers. It is important to recognise the regions that are competitors in the same market and win customers’ attention from these markets. The strategy of Lapland proudly states – following Jon Bon Jovi – ‘we weren’t born to follow’ (RCL, 2015: 2). There is a race, and the various regions each want to finish it first and reach the customers. Relating to this, there is the mentality that ‘the customer is always right’, which in tourism and other service industries is something that is considered to be an elemental part of the industry. Although this sort of straightforward thinking has also started to gain more critical voices in scholarship and in the regions, customers are not welcomed ‘as they are’. Considering the well-being of locals has gained ground, along with environmental viewpoints. In older strategies, the focus has not turned towards sustainability, at least not very strongly.

The host–guest relationship in the strategies reflects the myth of feminine care-taking. The purpose of hosts is to take care of customers and their needs. There is a line between guests and hosts – between the front desk and backstage. However, both locals and tourists are invited to the strategy as guests, making the strategy one of the many stages in which tourism takes place. Indeed, interestingly enough, the staged process of tourism continues from the staged tourism experience (see MacCannell, 1973; Cohen, 1988) to staged policymaking and implementation. Equal conversation between

different stakeholders might turn out to be superficial if locals are invited to the collaboration as guests. Hospitality towards guests is one of the valued features of the industry, but the host–guest relationship is changing, and this most likely has implications for strategy development in the future.

In terms of participation, the common idea is that equality in tourism exists – that participation is a matter of choice. The ‘yes you can’ type of attitude can be noted in the strategies, even if it is not articulated as such. Everyone can travel and everyone is able to host. Again, this is an implication of the liberal thought that replicates the common myth concerning the industry. Seen from outside the industry, it might seem that tourism work is desirable and that anyone can perform this kind of work. Skills and knowhow have important roles in the strategies (although this varies between the different ones), but the underlying thought is that tourism brings employment to locals who are willing and able to work in the industry.

At the myth level, it could be concluded that the regions rely on a special notion of hospitality. Furthermore, ideas of cultural differences and special features, even stereotypes, of people in different regions play a part in building the notion of location-specific hospitality (for instance, Finns are quiet and honest; people in rural regions are more hospitable, and so on). Relying on this special kind of hospitality includes the idea that locals, who are the producers of this special kind of hospitality, are also interested in producing tourism.

Hospitality becomes intertwined with the notion of participation in the context of tourism policymaking, creating a set for staged participation. Behind this lies an idea that is common in the Western world: participation can be organised. It can be concluded that this continues the art of staging known in the industry in the context of customer participation.

Conclusion

This chapter presented an analysis concerning the tourism strategies of regions that can be considered peripheral (Finland, Lapland, Portugal, Madeira, Scotland and the Scottish Highlands and Islands). To do this, CLA was used. The purpose of CLA as a method is to provide deeper insight into tourism strategies and to understand how strategies construct present and future tourism development in peripheral regions. As articulated by Inayatullah (1998: 817), language, in the post-structuralist approach, constitutes reality more so than merely symbolising reality.

In general, it can be concluded that the tourism strategies considered in this study are highly homogenous and do not differ from each other significantly. Analysis on the litany level noted that the strategy papers differ in terms of length and timespan, but their content is mostly similar. Tourism is mainly described and measured in terms of numbers and

volumes. None of the strategies has a focus on inclusion, even though it is mentioned briefly in some in terms of accessibility or local participation. Neoliberal discourse about sustainability is visible in the general aims and alignments of the strategies.

When examining the strategies on a systemic level, it becomes clear that tourism is seen as detached from other industries. In addition, local people are not seen as an active part of the tourism system. Rather, they are seen as targets of the system: by developing tourism, the regions and people living there benefit and have better prospects. The strategies do not suggest systemic solutions for changing the system towards a more inclusive industry, nor do they describe tourism as an inclusive system.

The worldviews existing behind the strategies are liberal and growth-based: tourism needs to grow and should grow. The strategies are more or less participatory in nature, as the participation of relevant stakeholders is considered an important aspect in all strategies. However, Western liberal and individualistic worldviews also appear in the assumptions about the ability and willingness of different stakeholders to participate in tourism development. Participation is staged in such a way that assumes that everyone has similar possibilities to take part in the strategy process. Meanwhile, the strategy papers themselves designate which relevant stakeholders are to be invited to tourism development. Furthermore, stakeholders are invited by those considered to be tourism experts, such as tourism developers. Thus, invited stakeholders are guests in tourism development, while ownership stays with those leading the process.

The collective archetypes, myths and metaphors behind the strategies are also related to Western ideas of growth and individualism. A common idea in the strategies is that equality in tourism exists and that participation is a matter of choice. 'Yes you can' is a myth that leads to an understanding of participation throughout the strategies. It embraces tourists, local people, employees, tourism companies, authorities, regions and all who are considered as tourism stakeholders. This leads to assumptions about the possibilities created by tourism, desirable tourism work, the regions and companies competing for the number of tourists and, finally, hospitable local people. Interestingly, the staged shape of tourism seems to continue from staged authenticity and staged tourism experiences (MacCannell, 1973; Cohen, 1988; Wang, 1999) to staged policymaking and implementation.

The myth of the participatory nature of tourism development in the strategies could be described by the term *staged participation*. On the one hand, the strategies are staged and ready for people to join and participate; on the other, tourism in general is staged as something innately participative that different stakeholders should, want and can take part in.

It can be assumed that when phenomena such as over-tourism and antagonism among local people towards tourists receive more attention globally, future strategies will not consider participation as self-evident (as

the present ones do). It is desirable that the myth of capability, as well as staged participation, will turn into more inclusive worldviews and systems. It is worth pondering how the discussions and processes would change if the issue of staged participation was up-ended. What about accepting that everyone does not have similar possibilities, abilities, resources or desires to participate in tourism development? What about understanding tourism work as a career and an opportunity for self-development, instead of seeing it as a fun job attracting adventurous people to work for one season? These are examples of questions that would merit further consideration when creating alternative futures based on CLA of tourism strategies.

References

- Biddulph, R. and Scheyvens, R. (2018) Introducing inclusive tourism. *Tourism Geographies* 20 (4), 583–588.
- Cohen, E. (1988) Authenticity and commoditization in tourism. *Annals of Tourism Research* 15 (3), 371–386, doi: 10.1016/0160-7383(88)90028-X/10.1016/0160-7383(88)90028-X.
- Darcy, S. and Buhalis, D. (2011a) Introduction: From disabled tourists to accessible tourism. In D. Buhalis and S. Darcy (eds) *Accessible Tourism: Concepts and Issues* (pp. 1–20). Bristol: Channel View Publications.
- Darcy, S. and Buhalis, D. (2011b) Conceptualising disability. In D. Buhalis and S. Darcy (eds) *Accessible Tourism: Concepts and Issues* (pp. 21–45). Bristol: Channel View Publications.
- De Jouvenel, H. (2019) Futuribles: Origins, philosophy, and practices – Anticipation for action. *World Futures Review* 11 (1), 8–18.
- Dredge, D., Jenkins, J. and Whitford, M. (2011) Tourism planning and policy: Historical development and contemporary challenges. In D. Dredge and J. Jenkins (eds) *Stories of Practice: Tourism Policy and Planning* (pp. 13–35). Farnham: Ashgate.
- Hakkarainen, M. and Tuulentie, S. (2008) Tourism's role in rural development of Finnish Lapland: Interpreting national and regional strategy documents. *Fennia* 186 (1), 3–13.
- Hall, C.M. (1994) *Tourism and Politics: Policy, Power and Place*. Chichester: Wiley.
- Harju-Myllyaho, A. (2018) Towards accessible hospitality: Intersectional approach to rainbow tourism. Master's thesis, University of Lapland.
- Harju-Myllyaho, A. and Jutila, S. (2018) The meaning of accessible tourism. In M. Gorenak and A. Trdina (eds) *Responsible Hospitality: Inclusive, Active, Green* (pp. 9–20). Slovenia: University of Maribor Press.
- Harju-Myllyaho, A. and Kyrrä, S. (2013) Megatrendit ja esteetön vieraanvaraisuus. In S. Jutila and H. Ilola (eds) *Matkailua kaikille? Näkökulmia matkailun ennakointiin, osa II* (pp. 8–18). Rovaniemi: Erweko.
- HIE (Highlands and Islands Enterprise) (2019) See <https://www.hie.co.uk/our-region/> (accessed January 2020).
- Höckert, E. (2015) Ethics of hospitality: Participatory tourism encounters in the northern highlands of Nicaragua. PhD dissertation, University of Lapland.
- Inayatullah, S. (1990) Deconstructing and reconstructing the future: Predictive, cultural and critical epistemologies. *Futures* 22 (2), 115–141.
- Inayatullah, S. (1998) Causal layered analysis: Poststructuralism as a method. *Futures* 30 (8), 815–829.
- Inayatullah, S. (ed.) (2004) *The Causal Layered Analysis (CLA) Reader. Theory and Case Studies of an Integrative and Transformative Methodology*. Taipei: Tamkang University Press.

- Isola, A.-M., Kaartinen, H., Leeman, L., Lääperi, R., Schneider, T., Valtari, S. and Keto-Tokoi, A. (2017) *Mitä osallisuus on? Osallisuuden viitekehyistä rakentamassa*. Working paper. Helsinki: Finnish Institute for Health and Welfare.
- Jutila, S. and Harju-Myllyaho, A. (2017) Esteettömyys matkailussa. In J. Edelman and H. Ilola (eds) *Matkailututkimuksen avainkäsitteet* (pp. 223–228). Rovaniemi: Lapland University Press.
- Kaboli, A. and Tapio, P. (2017) How late-modern nomads imagine tomorrow? A causal layered analysis practice to explore the images of the future of young adults. *Futures* 96, 36–43.
- Kamppinen, M. and Malaska, P. (2003) Mahdolliset maailmat ja niistä tietäminen. In M. Kamppinen, O. Kuusi and S. Söderlund (eds) *Tulevaisuudentutkimus. Perusteet ja sovellukset* (pp. 55–116). Helsinki: Suomen kirjallisuuden seura.
- Ketonen-Oksi, S. (2018) Creating a shared narrative: The use of causal layered analysis to explore value co-creation in a novel service ecosystem. *European Journal of Futures Research* 6 (1), 1–12.
- MacCannell, D. (1973) Staged authenticity: Arrangements of social space in tourist settings. *American Journal of Sociology* 79, 589–603.
- McCabe, S., Minnaert, L. and Diekmann, A. (2012) Introduction. In S. McCabe, L. Minnaert and A. Diekmann (eds) *Social Tourism in Europe: Theory and Practice* (pp. 1–12). Bristol: Channel View Publications.
- RCL (Regional Council of Lapland) (2015) Lapland tourism strategy 2015–2018. See https://issuu.com/lapinliitto/docs/lapin_matkailustrategia_2015-2018
- Sedgley, D., Pritchard, A. and Morgan, N. (2012) ‘Tourism poverty’ in affluent societies: voices from inner-city London. *Tourism Management* 33, 951–960.
- Selwyn, T. (2000) An anthropology of hospitality. In C. Lashley and A. Morrison (eds) *In Search of Hospitality. Theoretical Perspectives and Debates*. Oxford: Butterworth-Heinemann.
- Sitra (2019) Images of futures. See <https://www.sitra.fi/en/dictionary/images-of-futures/> (accessed March 2020).
- Söderlund, S. and Kuusi, O. (2003) Tulevaisuudentutkimuksen historia, nykytila ja tulevaisuus. In M. Kamppinen, O. Kuusi and S. Söderlund (eds) *Tulevaisuudentutkimus. Perusteet ja sovellukset*. Helsinki: Suomen kirjallisuuden seura.
- SRETC (Secretaria Regional da Economia, Turismo e Cultura) (2016) Madeira tourism strategy 2017–2021. See <http://www.visitmadeira.pt/Admin/Public/Download.aspx?file=Files%2FFiles%2FVisitMadeira%2FEstudos%2Fj-DOCUMENTO-ESTRATEGICO-2017-21.pdf> (accessed March 2020).
- STA (Scottish Tourism Alliance) (2012) Tourism Scotland 2020. See <https://scottishtourismalliance.co.uk/wp-content/uploads/2019/03/Tourism-Scotland-2020-final.pdf> (accessed March 2020).
- STA (Scottish Tourism Alliance) (2019) Scotland is Now. See <https://www.scotland.org/about-scotland/where-is-scotland/map-of-scotland> (accessed March 2019).
- Statistics Finland (2019) See https://www.tilastokeskus.fi/index_en.html (accessed March 2020).
- TDP (Turismo de Portugal) (2016) Estratégia de Turismo Portugal 2027. International focus group English Market. See https://estrategia.turismodeportugal.pt/sites/default/files/letalgarve_files/ET_27_apresentacao_ru_v_completa_fotos_novas.pdf (accessed November 2019).
- TDP (Turismo de Portugal) (2017) Portuguese tourism strategy 2027. See <https://travelbi.turismodeportugal.pt/en-us/Documents/Strategy/estrategia-turismo-2027.pdf> (accessed January 2021).
- United Nations (1948) Universal Declaration of Human Rights. See https://www.ohchr.org/EN/UDHR/Documents/UDHR_Translations/eng.pdf (accessed March 2020).

- UNWTO (2016) Messages of the World Committee on Tourism Ethics on Accessible Tourism. See <https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2019-10/wctemessagesonaccessibletourism.pdf> (accessed March 2020).
- Vallis, R. and Inayatullah, S. (2016) Policy metaphors: From the tuberculosis crusade to the obesity apocalypse. *Futures* 84, 133–144.
- Visit Finland (2019) Finland in facts. See <https://finland.fi/facts-stats-and-info/finland-in-facts-2/> (accessed March 2020).
- Visit Finland (2010) Finland tourism strategy 2020. See http://www.visitfinland.fi/wp-content/uploads/2013/04/Matkailustrategia_020610.pdf (accessed March 2020).
- Visit Portugal (2019) All about Portugal. See <https://www.visitportugal.com/en/sobre-portugal/biportugal> (accessed March 2020).
- Wang, N. (1999) Rethinking authenticity in tourism experience. *Annals of Tourism Research* 26, 349–370, doi:10.1016/S0160-7383(98)00103-0.

Osajulkaisu III

Haanpää, M., Hakkarainen, M., & Harju-Myllyaho, A. (2018). Katsaus yhteiskunnalliseen yrittäjyyteen matkailussa: Osallisuuden mahdollisuudet pohjoisen urbaaneissa paikallisyhteisöissä. *Matkailututkimus*, 14(2), 44-58.





Katsaus yhteiskunnalliseen yrittäjyyteen matkailussa: osallisuuden mahdollisuudet pohjoisen urbaaneissa paikallisyhteisöissä

Minni Haanpää, Lapin yliopisto, Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutti (MTI)

Maria Hakkarainen, Lapin yliopisto, Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutti (MTI)

Anu Harju-Myllyaho, Lapin ammattikorkeakoulu ja Lapin yliopisto, Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutti (MTI)

Abstract

The purpose of this literature review is to explore how social entrepreneurship research is conducted in the field of tourism and to consider the possibilities, limitations and challenges, which are included in it in urban, northern environment. Social entrepreneurship in tourism can be attached to a larger context of the inclusion and possibilities of inclusion, which are in tourism research discussed in terms of social and inclusive tourism. The impact of social entrepreneurship is namely on the social: communities and societies. It aims in producing meaningful influence besides economic benefit to the society. In this review, we first explore how social entrepreneurship is discussed in the field of tourism research. We also reflect what kind of viewpoints the discussions offer to social entrepreneurship in tourism in the northern, urban context. Based on the review, the central terms of social entrepreneurship in tourism are value creation, social innovations and sustainability. The aim of the social enterprises in tourism is especially to develop the living conditions of the community through, for instance, creating jobs, increasing the employability of those at risk of exclusion and supporting communities in the periphery. The social enterprises are studied very little in the context of urban north since the studies focus on rural destinations.

Keywords: Social enterprise, social entrepreneurship, participation, community based tourism, urban tourism

Johdanto

Matkailusta on viimeisten vuosikymmenten aikana tullut merkittävä talouskasvun vauhdittaja, ja matkailun kehittämistä pidetään yleisesti tärkeänä sosiaalisen ja taloudellisen hyvinvoinnin edistäjänä (Sharpley, 2015, s. 5). Matkailu on mahdollista yhä useammille, mikä on lisännyt ja muuttanut matkailun kysyntää. Muun muassa autenttisuuden vaatimus ja merkitys on muuttanut muotoaan; erityisesti on voimistunut ”live like a local” -trendi (Euromonitor, 2014; Kyyrä & Rantala, 2016; Palauskaite, Powel, Coca-Stefaniak & Morrison, 2017). Matkailijat haluavat tutustua myös paikallisen arjen rosoisempiin kohtiin, kuten slummeihin – he haluavat saada kokemuksia ja elämyksiä *paikallisesta arjesta*. Toisaalta matkailijat ovat yhä tietoisempia ja kiinnostuneempia matkailutoiminnan vaikutuksista paikallisten ihmisten elämään. Uudet tarpeet edellyttävät myös uudenlaisia kehittämisen tapoja. Sosiaalisesti kestävä ja vastuullisen matkailun yksi keskeinen piirre on kohteessa asuvien ihmisten mahdollisuus itse määritellä, miten matkailun toivotaan vaikuttavan paikallisiin toimintaympäristöihin (Dredge & Hales, 2012; Hakkarainen, 2017; Höckert, 2015; Timothy, 2012).

Matkailun vaikutuksia paikallisiin yhteisöihin voidaan arvioida sosiaalisen vaihdannan teorian eli matkailusta saatujen koettujen hyötyjen avulla. Matkailun vaikutusten paikallistalouksiin ajatellaan olevan pääasiassa myönteisiä, mutta ne voivat näkyä myös kielteisesti, esimerkiksi asumiskustannusten nousuna (Alam & Paramati 2016, s. 211–212). Matkailututkijat Nunkoo ja Ramkissoon (2012) liittävät sosiaaliseen vaihdantaan luottamuksen ja voimasuhteiden näkökulmat. Näihin puolestaan kytkeytyvät osallisuus ja osallistuminen sekä päätöksenteko eli käytännössä se, keitä otetaan mukaan keskusteluun, keiden ääntä kuullaan ja keillä on vaikutusta matkailua toteutettaessa ja kehitettäessä. Matkailun vaikutuksista puhuttaessa onkin jo pitkään keskusteltu taloudellisten hyötyjen ohella muun muassa yhteiskunnallisesta vaikuttavuudesta. Yksi tapa edistää yhteiskunnallista vaikuttavuutta ja eri sidosryhmien osallisuutta on yhteiskunnallinen yrittäjyys, jonka tavoitteena on tuottaa hyötyjä ympäröiviin yhteisöihin ja yhteiskuntiin.

Katsauksemme tarkoituksena on tarkastella matkailututkimuksen kentällä tehtyä yhteiskunnallisen yrittäjyyden tutkimusta ja pohtia sen pohjalta, millaisia mahdollisuuksia, rajoitteita ja haasteita siihen liittyy pohjoisissa urbaaneissa ympäristöissä. Kiinnitämme pohjoisen urbaanit ympäristöt pohjoismaiseen ja erityisesti suomalaiseen hyvinvointiyhteiskuntaan. Yhteiskunnallinen yrittäjyys matkailussa voidaan kytkeä yleisemmin osallisuuteen ja osallistumisen mahdollisuuksiin, joista on keskusteltu käyttäen sosiaalisen ja osallistavan matkailun käsitteitä. Tarkastelemmekin aluksi sitä, miten sosiaalinen osallisuus on ollut esillä matkailututkimuksen keskusteluissa. Sen jälkeen esittelemme yhteiskunnallisesta yrittäjyydestä käytyä keskustelua matkailututkimuksessa. Lopuksi pohdimme, millaisia näkökulmia käydyt tutkimuskeskustelut tarjoavat matkailun yhteiskunnalliseen yrittäjyyteen pohjoisissa urbaaneissa ympäristöissä.

Vaikka matkailututkimuksen keskusteluissa ja myös käytännön elämässä matkailu usein ymmärretään eräänlaiseksi perusoikeudeksi (esim. Higgins-Desbiolles, 2012, s. 60–61), matkailua on myös kritisoitu sen valikoivan luonteen vuoksi. Esimerkiksi kaupunkeja esitetään, säädellään ja tuotetaan matkailun kautta tiloiksi, jotka on suunnattu keskiluokkaiselle kuluttajuudelle. Toimintatapaan on sisäänkirjoitettu tiettyjä ryhmiä koskeva sosiaalinen eksklusio eli

ulossulkeminen. (Mordue, 2005, s. 180.) Matkailun sosiaaliseen osallisuuteen liittyvissä keskusteluissa on käytetty useita käsitteitä, jotka kuvaavat edellä mainittua ilmiötä. Muiden muassa sosiaalinen matkailu, inklusiivinen matkailu, esteetön matkailu sekä yhteiskunnallinen yrittäjyys kuvaavat ilmiötä, jossa pyritään tavalla tai toisella laajentamaan matkailun hyödynsaajien joukkoa sen tavanomaisten osallistujien ulkopuolelle. (esim. Minnaert, Maitland & Miller, 2011; Morgan, Pritchard & Sedgley, 2015; Scheyvens & Biddulph, 2018.) Yhteistä näille käsitteille on, että niiden voidaan kaikkien katsoa kuuluvan sosiaalisesti kestävän ja vastuullisen matkailun piiriin. Seuraavassa avaamme lyhyesti sosiaalisen ja inklusiivisen matkailun käsitteitä, jotka toimivat yhteiskunnallisen yrittäjyyden keskustelun lähtökohtina.

Sosiaalisen matkailun määrittely on haastavaa, sillä se tarkoittaa monenlaisia aloitteita ja toimenpiteitä moninaisille ryhmille (ks. esim. Harju-Myllyaho & Jutila, 2016; Jutila & Harju-Myllyaho, 2017; Minnaert 2007, s. 12–14; Minnaert ym., 2011, s. 403). Siinä missä osallisuus ja ulossulkeminen ovat vastaparit, Minnaert, Maitland ja Miller (2006, s. 7) toteavat sosiaalisen matkailun vastustavan sosiaalista ulossulkemista. Minnaert ym. (2011, s. 404–405) avaavat sosiaalisen matkailun käsitettä neljän eri näkökulman kautta: 1) osallistava malli, 2) inklusiomalli, 3) sopeutettu malli ja 4) stimulaatiomalli. Osallistava malli kannustaa taloudellisesti tai muuten heikommassa asemassa olevia osallistumaan matkailuaktiviteetteihin. Inklusiomalli puolestaan kannustaa kaikkia osallistumaan matkailuun, mukaan lukien heikommassa asemassa olevat. Näissä kahdessa mallissa matkailutuote on kaikille sama. Sopeutetussa mallissa matkailutuotetta on mukautettu tietyille kohderyhmälle sopivammaksi. Stimulaatiomalli keskittyy tuottajien näkökulmaan: tarkoituksena on tuottaa hyötyä paikallisille toimijoille ja vilkastuttaa hiljaisempia sesonkeja. (Minnaert ym. 2011, s. 404–405; ks. myös Komppula, Ilves & Airey, 2016.)

Sosiaalisen matkailun eri mallit eroavat toisistaan siinä, kenelle matkailupalvelu on suunnattu ja kuka siitä hyötyy. Yleisesti ajatellaan, että sosiaalisen matkailun kohteena ovat ne, jotka haluavat matkailla mutta jotka eivät sosioekonomisista syistä pysty siihen. Tämä on kuitenkin yksipuolinen näkökulma sosiaaliseen matkailuun. Minnaert ym. (2011, s. 407) mukaan sosiaalisen matkailun ero muuhun matkailuun voidaan nähdä myös moraalisena lisäarvona, jonka ensisijainen tavoite on hyödyttää joko emäntää/isäntää tai vierailijaa matkailun vaihdannassa. Sosiaalista matkailua koskeva keskustelu näyttää kuitenkin painottuvan asiakasnäkökulmaan ja esteettömyyden huomioimiseen. Vähemmän keskustelua on käyty siitä, keitä paikallisilla asukkailla tarkoitetaan sosiaalisen matkailun kontekstissa.

Suhtautuminen sosiaaliseen matkailuun riippuu pitkälti ympäröivästä yhteiskunnasta (esim. Diekmann & McCabe, 2011; Hjalager, 2006). Esimerkiksi Skandinaviassa ajatellaan yleisesti matkailun olevan perusoikeus, jolloin katsotaan, että valtion on perusteltua tukea niitä, joilla ei muuten ole mahdollisuutta matkailuun (Minnaert ym., 2006, s. 8). Tämä on vallitseva ajattelutapa myös Suomessa (ks. Komppula, Ilves & Airey, 2016). Matkailun osallisuuteen liittyvät sosiaaliset näkökulmat riippuvat siis yhteiskunnallisesta kontekstista. Suomessa sosiaalinen matkailu liitetään hyvinvointivaltion rakenteisiin ja tasa-arvoon, kun taas esimerkiksi Britanniassa keskustelua ohjaa luokkayhteiskuntaan perustuva yhteiskuntarakente ja kehittyvissä maissa sitä ohjaavat niiden erilaiset yhteiskunnalliset rakenteet (Honkanen & Mustonen, 2005; Walton, 2013).

Inklusiivinen matkailu eroaa matkailumaantieteilijöiden Scheyvensin ja Biddulphin (2018) mukaan sosiaalisesta matkailusta siinä, että sosiaalinen matkailu keskittyy asiakasnäkökulmaan, kun taas inklusiivinen matkailu huomioi sekä asiakkaan että paikallisen tai tuottajan näkökulman. Minnaertin ym. (2011, s. 7) mukaan myös sosiaalinen matkailu käsittää nämä näkökulmat. Käsitteistä ei siis matkailututkimuksen kirjallisuudessa vallitse yksimielisyyttä. Inklusiivinen matkailu voidaan ymmärtää muutosvoimaisena ilmiönä, jossa marginalisoidut ryhmät tulevat mukaan matkailun tuottamiseen tai kuluttamiseen sekä jakamaan näistä saatuja hyötyjä. Scheyvens ja Biddulph (2018, s. 2–4) esittävätkin, että inklusionäkökulmiin perustuva matkailun kehittäminen tarkoittaa perinteistä laajempaa joukkoa, joka pääsee osalliseksi matkailun eri osa-alueista ja hyödyistä. Tämä johtaa myös “matkailun kartan uudelleenpiirtämiseen” ja uusien, kokemuksia ja kohtaamisia mahdollistavien paikkojen (sites), syntymiseen. Muutosvoiman kirjoittajat ymmärtävät epätasa-arvon sekä eri paikkoihin ja ihmisryhmiin liittyvän erottelun käsittelynä, ja toisaalta stereotyyppien sekä yleistävien historiantulkintojen haastamisena. (Scheyvens & Biddulph, 2018, s. 2–4.) Inklusiivinen matkailu sisältää hyötyjä, joita ei voida mitata vain talouden mittarein (kuten bruttokansantuotteella) vaan jotka tulevat näkyviin yhteiskunnallisessa ja alueellisessa kanssakäymisessä ja kehityksessä.

Sosiaalisen ja osin inklusiivisen matkailun tarkastelut ovat kiinnittyneet pitkälti kuluttaja- ja yksilölähtöisiin lähestymistapoihin (esim. Hughes, 1991; McCabe & Johnson, 2013; Minnaert, 2012). Paikallisuutta ja osallisuutta puolestaan on tarkasteltu jo pitkään yhteisölähtöisen matkailun keskusteluissa (*community based tourism*). Yhteisölähtöisellä matkailulla tarkoitetaan matkailua, jonka päähuomio on yhteisön hyvinvoinnin edistämisessä. Muita paikallisten osallisuutta tarkastelevia lähestymistapoja ovat esimerkiksi kestävä matkailu, ekomatkailu, alkuperäiskansamatkailu sekä köyhyyttä ja eriarvoisuutta vähentävä matkailu (pro-poor-tourism). Näitä käsitteitä hyödyntävät tarkastelut käsittelevät useimmiten erilaisia reuna-alueita tai kehittyviä maita. Yhteisölähtöisen matkailututkimuksen tyypilliset kohteet sijaitsevat reuna-alueilla, ja paikallisen osallisuuden tarkastelut kohdistuvat useimmiten pienten yhteisöjen toimintaan. (Dredge & Hales, 2012; Harrison & Schipani, 2007; Höckert, 2015; Murphy, 1985; Scheyvens, 2007; Schilcher, 2007; Tosun, 2000.)

Yhteiskunnallinen yritys ja yrittäjyys matkailussa

Yhteiskunnallista yrittäjyyttä voidaan pitää yhtenä sosiaalisen matkailun muotona ja matkailun inklusiivisuutta edistämään pyrkivänä toimintamuotona. Yhteiskunnallisten yritysten tavoitteena on tuottaa toiminnallaan taloudellista voittoa laajempia vaikutuksia ympäristöönsä ja mahdollisesti yleisemminkin yhteiskuntaan. Yhteiskunnallisen yrittäjyyden vaikutus kohdistuu nimenomaan sosiaaliseen: yhteisöihin ja yhteiskuntiin. Tämä näkökulma erottaa yhteiskunnallisen yritystoiminnan keskustelut kestävä matkailun yritystoimintaa koskevista keskusteluista. Kestävä matkailu voi kohdistua esimerkiksi ekologiseen kestävyyteen painottamatta suoranaisesti matkailun sosiaalisia vaikutuksia, kun taas yhteiskunnallisessa yrittäjyydessä sosiaaliset vaikutukset ja sosiaalinen muutos ovat yritystoiminnan ensisijainen tavoite. Yhteiskunnallisten yritysten toiminta sitoutuu inklusiivisen matkailun periaatteisiin ja mah-

dollistaa uusien ryhmien osallistumisen matkailutoimintaan (ks. Scheyvens & Biddulph, 2018). Sheldonin, Pollockin ja Danielen (2017, s. 7) mukaan matkailun yhteiskunnalliset yritykset ovat ”yrittäjien toimesta perustettuja yksityisiä, osin yksityisiä tai säätiömuotoisia muutosagentteja, joiden missiona on matkakohteen sosiaalisten ongelmien ratkominen”.

Englanninkielisessä tutkimuksessa käytetään käsitteitä *social enterprise* ja *social entrepreneurship* (esim. Sheldon & Daniele, 2017; ks. myös Kohllechner-Autto & Nisula, 2018, s. 59). Suomen kielessä ilmiölle on kuitenkin kaksi käsitettä: sosiaalinen yrittäjäyys ja yhteiskunnallinen yrittäjäyys. Näiden tausta ei ole tieteellisessä keskustelussa vaan suomalaisessa sääntely-ympäristössä. Sosiaalinen yritys on Suomessa määritelty lainsäädännössä: yritykseksi, joka työllistää heikommassa työmarkkina-asemassa olevia, esimerkiksi pitkäaikaistyöttömiä (ks. Kohllechner-Autto & Nisula, 2018, s. 60–61). Työ- ja elinkeinoministeriö määrittelee verkkosivuillaan, että ”sosiaalinen yritys ei yrityksenä poikkea muista yrityksistä. Se tuottaa tavaroita ja palveluja markkinoille ja tavoittelee voittoa kuten muutkin yritykset. Sosiaalinen yritys voi toimia millä toimialalla tahansa. Se maksaa kaikille työntekijöilleen työehtosopimuksen mukaisen palkan ja se on aina merkitty kaupparekisteriin. Erona muihin yrityksiin on, että sosiaalisen yrityksen työllistämistä työntekijöistä vähintään 30 prosenttia on vajaakuntoisia tai yhteensä vajaakuntoisia ja pitkäaikaistyöttömiä”. (Laki sosiaalisista yrityksistä (1351/2003); Sosiaalinen yritys.)

Tässä katsauksessa käytämme termeistä *social enterprise* ja *social entrepreneurship* suomenkielisiä nimityksiä yhteiskunnallinen yritys ja yhteiskunnallinen yrittäjäyys. Yhteiskunnallisen yrityksen käsitteellekin on Suomessa oma empiirinen määritelmänsä: Suomalaisen työn liitto myöntää Yhteiskunnallinen yritys -merkkiä yrityksille, jotka harjoittavat vastuullista liiketoimintaa ja joiden ensisijainen tavoite on yhteiskunnallisen hyvän tuottaminen. Matkailututkimuksen kirjallisuudessa käsiteltävien yhteiskunnallisten yritysten toiminta on todennäköisesti pääosin tämän laajan määritelmän mukaista. Merkin saaneita yrityksiä on tätä kirjoitettaessa 213. Enemmistö niistä tarjoaa erilaisia kuntouttavia tai hoivapalveluita. Joukossa on muutama matkailualan yritys, esimerkiksi Hyvärilän nuoriso- ja matkailukeskus Nurmeksessa sekä Pikku-Syöte Pudasjärvellä. (Suomalaisen työn liitto, 2018.)

Yhteiskunnallisen yrittäjäyden keskustelu on matkailututkimuksessa ollut melko vähäistä ja hajanaista. Vuonna 2017 ilmestynyt vertaisarvioitu kokoomateos *Social Entrepreneurship and Tourism: Philosophy and Practice* (Sheldon & Daniele, 2017) kokoaa kuitenkin aiheesta käytyä tutkimuskeskustelua. Katsaustamme varten teimme kirjallisuushaun, jossa etsimme artikkeleita seuraavista tietokannoista: CABI, Ebsco (Tourism and Hospitality Elite) ja Science Direct. Käytimme hakulausekkeita ‘social entrepreneurship’ AND ‘tourism’, ‘social tourism’ ja ‘inclusive tourism’. Koska tarkoituksemme on luoda katsaus viimeaikaiseen keskusteluun, rajasimme haun koskemaan vuosia 2014–2018. Haku ei sisältänyt kirjoissa tai muissa kokoomateoksissa julkaistuja artikkeleita. Haun tuloksena löytyi 333 artikkelia. Kävimme löytyneet artikkelit läpi manuaalisesti ja poistimme aineistosta aiheeseen liittymättömät sekä päällekkäiset artikkelit. Poistimme ensinnäkin matkailuun liittymättömät artikkelit. Lisäksi päädyimme poistamaan artikkelit, joiden otsikoissa ei mainittu termiä ‘social entrepreneurship’ tai ‘social enterprise’, koska artikkeleiden teemat eivät useinkaan millään tavalla liittyneet yhteiskunnalliseen yrittäjäyteen tai yhteiskunnallisiin yrityksiin. Lisäsimme aineistoon joitakin relevantteja artikkeleita,

jotka löysimme analyysiprosessin aikana mutta jotka eivät olleet löytäneet suoraan tekemiemme hakujen avulla. Edellä mainittujen poistojen ja lisäysten jälkeen aineisto käsitti yhteensä 22 journal-artikkelia. Aiemmin mainittua kokoomateosta (Sheldon & Daniele, 2017) käytimme apuna katsauksen kommentoinnissa ja täydentäjänä. Lisäksi hyödynsimme kommentoinnissa matkailututkimuksen yhteisölähtöisen matkailun keskusteluja, joiden teemat ovat lähellä ja osin päällekkäistä yhteiskunnallisen yrittäjyyden keskustelujen kanssa (Dredge & Hales, 2012; Höckert, 2015; Murphy, 1985; Tosun, 2000).

Keskustelu aiheesta on jakautunut useisiin eri matkailututkimuksen julkaisuihin, mutta eniten aihetta käsitteleviä artikkeleita on julkaissut *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, joka julkaisi vuonna 2016 aiheeseen liittyvän teemanumeron (Okumus, Chen, Barber, Chan & Legrand, 2016). Yhteiskunnalliseen yrittäjyyteen keskittyvä matkailututkimus on ollut pitkälti empiiristen aineistojen pohjalta tehtyä laadullista tarkastelua yritysten toiminnasta, toiminnan edellytyksistä ja sen seurauksista (esim. Altinay, Sigala & Waligo, 2016; Biddulph, 2018; Chirozva, 2015; Mottiar, Boluk & Kline, 2018). Yhteiskunnallisen yrittäjyyden ja yrityksen käsitteellistämiseen pyrkiviä artikkeleita oli aineistossa vain kaksi; muissa artikkeleissa lyhyt käsitteiden määrittely pohjusti empiirisiä tutkimusasetelmia (Aquino, Lück & Schänzel, 2018; Sigala, 2016).

Artikkeleissa tutkitut yritykset jakautuvat laajasti matkailun eri toimialoille. Mukana olivat muun muassa seuraavat toimialat: majoituspalvelut, ravintolapalvelut, yhteisöpohjaiset matkailupalvelut, käsityöyrittäjyys, esittävä taide ja tapahtumajärjestäminen (ks. esim. Alegre & Bergebal-Mirabent, 2016; Apostolopoulos, Newbery & Gkartziros, 2018; Biddulph, 2018; Dickerson & Hassanien, 2017; Mody, Day, Sydnor & Jaffe, 2016; Sloan, Legrand & Simons-Kaufmann, 2014). Maantieteellisesti ja alueellisesti yhteiskunnalliset yritykset matkailussa näyttäytyvät sijoittuvan kehittyviin maihin ja maaseudulle (esim. Laeis & Lemke, 2016; Porter, Orams & Lück, 2018). Artikkeleissa käsiteltävien yhteiskunnallisten yritysten yritysmuodot vaihtelevat. Yritykset saattavat toimia yhdessä tai osana voittoa tavoittelemattomien yhdistysten, säätiöiden tai järjestöjen toimintaa; osa tutkituista yrityksistä on yrittäjä- ja osa yhteisövetoisia (esim. Iorgulescu & Sidonia Răvar, 2015; Mottiar, 2016; von der Weppen & Cochrane, 2012; Wang, Duan & Yu, 2016). Yrityksen muoto ei siis kerro, onko kyseessä yhteiskunnallinen yritys, vaan kyse on enemmänkin yrityksen arvontuotannon lähtökohdista ja toiminnasta.

Sosiaalinen arvontuotanto yritystoiminnan lähtökohtana

Yhteiskunnallisessa yritystoiminnassa keskeisiä käsitteitä ovat sosiaalinen arvonluonti, sosiaaliset innovaatiot ja kestävyys. Yhteiskunnallinen yritys operoi markkinoilla, mutta sen tavoitteena on toimia disruptiivisesti, perinteisiä toimintamalleja haastaen ja muuttaen. (Aquino ym., 2018, s. 24–25.) Matkailun yhteiskunnallisten yritysten arvontuotannon tavoitteena on erityisesti yhteisön elinolojen kehittäminen esimerkiksi matkailun tarjoamien työpaikkojen avulla, vaikeasti työllistyvien työllistäminen sekä yhteisöjen ylläpito ja tukeminen periferiassa. Yhteiskunnallisia yrityksiä on myös suurissa kaupungeissa. Esimerkiksi Myö Hostel Helsingissä palkkaa kehitysvammaisia työntekijöitä (Myö Hostel, 2018).

Aquino ym. (2018, s. 26–29) ovat kehittäneet yhteiskunnallista yrittäjyyttä koskevan kestävä-
 n yhteisökehittämisen käsitteellisen mallin. Heidän mukaansa yhteiskunnallisen yrittäjyyden
 lähtökohtana tulee olla systeeminen ajattelu, jonka myötä siirrytään pirstaleisesta kehittämis-
 tä kohti kokonaisvaltaisia näkökulmia. Yhteisöt voivat nykyään olla joko alueisiin perustuvia tai
 niihin liittymättömiä, mutta matkailussa yhteisöjä määrittää Aquinon ym. (2018) mukaan yh-
 teinen maantieteellinen konteksti. Yhteisöä ei kuitenkaan tule rajata pelkästään jonkin alueen
 sisällä oleviin ihmisiin, vaan tulee tarkastella sitä, kuinka yhteisön jäsenet ovat vuorovaikutuk-
 sessa matkailun kehittämisen prosesseissa. Tällainen yhteisön käsitteellistäminen korostaa
 kehittämisen eetosta. Sheldonia ym. (2017) seuraten Aquino ym. (2018, s. 27) määrittävät mat-
 kailun yhteiskunnalliset yrittäjät ”muutosagenteiksi”, jotka käyttävät kykyjään ja osaamistaan
 kohteiden kestäväan kehitykseen. Yhteiskunnallisilta yrittäjiltä edellytetään ymmärrystä sekä
 paikallisesta kontekstista että laajempaan toimintaympäristöön liittyvien voimien – kuten alu-
 eellisten ja kansallisten strategioiden ja matkailijavirtojen – vaikutuksista (Aquino ym., 2018, s.
 27; Dredge, 2017). Yhteisön kehittäminen on solidaarisuuden ja toimijuuden rakentamista mie-
 lekkään inklusion keinoin. Aquinon ym. (2018, s. 28) mukaan kaksi yleisintä strategiaa edellä
 mainitun tavoitteen saavuttamiseksi ovat sosiaalisten innovaatioiden ja markkinaorientaation
 strategiat.

Myös Sigala (2016) on tarkastellut matkailun yhteiskunnallisten yritysten sosiaalisen arvon-
 luonnin ja yhteisöjen muutoksen prosesseja. Hänen lähtökohtanaan ovat keskustelut markki-
 noista sosiaalisena konstruktiona, joka kehittyy jatkuvasti ja on koko ajan myös useiden toi-
 mijoidensa muutosyritysten kohteena (Sigala, 2016, s. 1253). Markkinat voidaan ymmärtää
 ”sosio-materiaalisina toimintoina, jotka järjestävät taloudellistettuja vaihtoja” (Nenonen ym.,
 2013, Sigalan, 2016, s. 1254 mukaan). Sigala (2016) kuvaa matkailun yhteiskunnallisten yritysten
 arvонуontia ”markkinoiden kanssa oppimisena”. Jotta toimija voi luoda arvoa markkinoilla,
 sen täytyy osallistua prosesseihin, joilla vaikutetaan markkinoiden käytäntöihin. Voidakseen
 muuttaa markkinoiden toimintaa toimijan eli tässä tapauksessa yrityksen tulee valita strategia,
 joka perustuu markkinoiden ”käsikirjoittamiseen” eikä vain niiden ymmärtämiseen. Jotta yh-
 teiskunnalliset yritykset voivat kehittää ja muokata markkinoita ja luoda sitä kautta sosiaalista
 arvoa, niiltä edellytetään Sigalan (2016, s. 1255) mukaan ensinnäkin verkostomaista rakennetta.
 Se viittaa yrityksen kykyyn kehittää ja ylläpitää verkostoja ja yhteyksiä muiden markkinatoimi-
 joiden kanssa resurssien vaihtamiseksi ja arvon yhteistuottamiseksi. Toiseksi yhteiskunnalli-
 silta yrityksiltä edellytetään markkinakäytäntöjen oppimista, mikä tarkoittaa sellaisten tapojen
 ja instituutioiden tunnistamista, jotka tukevat toimijan vuorovaikutusta ja resurssien vaihtoa
 markkinoilla. Kolmanneksi tarvitaan ymmärrystä markkinakuvista (*market pictures*), joiden
 avulla toimija voi ymmärtää ja tulkita markkinoita, mikä taas vuorostaan vaikuttaa markkina-
 käytäntöihin. (Sigala, 2016, ss. 1254–1256.)

Sosiaalinen arvo ja sen luominen määritetty empiirisissä artikkeleissa tiettyjen teemojen
 mukaisesti. Länsimaihin ja urbaaneille alueille sijoittuvat tarkastelut, joita aineistossamme on
 vain muutama, painottavat yhteiskunnallisten yritysten sosiaalisena missiona useimmiten työn
 tarjoamista vaikeasti työllistyville henkilöille (esim. de Lange & Dodds, 2017; Peng & Lin, 2016).
 Suurin osa matkailun yhteiskunnallisen yrittäjyyden tarkasteluista keskittyy globaaliin etelään

ja kehittyviin maihin. Nämä tarkastelut painottavat matkailutyön ja innovaatioiden avulla tapahtuvaa yhteisöjen ylläpitoa ja tukemista usein perifeerisissä olosuhteissa. Usein korostuu myös yritystoiminnan ympäristövastuu esimerkiksi erilaisten ekologisten matkailu- ja majoituspalveluiden muodossa. (esim. Boukas & Chourides, 2016; Chirozva, 2015; Peredo & Wurzelmann, 2015.) Näin yhteiskunnallisiin yrityksiin keskittyvä tutkimus on teemoiltaan lähellä yhteisöpohjaisen matkailun keskustelua. Kaikissa aineistomme artikkeleissa yritysten yhteiskunnallisen vastuun kohteena korostuvat paikallisyhteisöt. Joissakin tarkasteluissa on mukana pyrkimys vaikuttaa yhteiskunnallisiin teemoihin laajemminkin, mutta paikallisyhteisöt ovat ensisijaisia toiminnan kohteita ja toiminnan sosiaalinen sekä taloudellinen arvo muodostuu niiden kautta.

Matkailuun kiinnittyvien paikallisyhteisöjen moninaisuuden ja osallisuuden muotojen tarkastelu on tyypillistä yhteisölähtöisessä matkailun tutkimuksessa. Paikallisyhteisöjen osallisuuden – osallistamisen ja osallistumisen – näkökulmasta Höckert (2015) nostaa esiin kysymyksen: miten ja kuka määrittelee matkailun kehitykseen osallistuvan yhteisön? Paradoksaalisesti osallistuva yhteisö on näyttänyt usein määrittävän ulkopuolisten toimijoiden näkökulmasta. (Höckert, 2015, s. 59.) Yhteisön osallisuuden tarkastelun tapa on kuitenkin muuttunut: elinkeinolähtöisistä tarkasteluista, joissa paikallisyhteisöä käsitellään osana matkailutuotetta ja matkailun toimintaympäristöä, on siirrytty kohti kokonaisvaltaisempia, yhteisön hyvinvointia korostavia asetelmia (Dredge & Hales, 2012; Höckert, 2015; Komppula, 2014; Murphy, 1985; Tosun, 2000). Yhteiskunnallinen yrittäjyys matkailussa nähdään kirjallisuudessa nimenomaan mahdollisuutena yhteisöille välttää ulkoapäin määrittävää matkailun kehittämistä (esim. Sheldon & Daniele, 2017).

Yhteiskunnallisen yritystoiminnan mahdollisuuksista pohjoisessa urbaanissa matkailuympäristössä

Kuten tekemämme katsaus osoitti, yhteiskunnallisia yrityksiä globaalin pohjoisen kontekstissa – puhumattakaan Pohjoismaista – on tutkittu vähän. Lisäksi tarkastelut keskittyvät maa-seuduilla sijaitseviin kohteisiin. Matkailun nykyiset paikallisuutta korostavat kehityssuunnat edellyttävät kuitenkin myös urbaanin tilan, paikan ja yhteisön monitahoista huomioimista. Urbaanien alueiden matkailun kehittämisessä osallisuuden kysymykset ovat nousseet uudenlaiseen keskiöön matkailun haittavaikutusten koetellessa sosiaalista kantokykyä (Coccossis & Mexa, 2017; Novy & Colomb, 2017; Seraphin, Sheeran & Pilato, 2018). Esimerkiksi useissa Euroopan perinteisissä matkailukaupungeissa, kuten Venetsiassa, Barcelonassa ja Amsterdamissa, paikalliset asukkaat ovat nousseet vastustamaan kotialueidensa (hallitsemattomasti) kasvavaa matkailua. Myös vastuullisuuden näkökulmasta matkailun hyötyjen tasapuolinen levittäminen on alati käynnissä – ja kesken – oleva tavoite.

Asworthin ja Pagen (2011, s. 2) urbaanin matkailun tutkimuksen teemoittelu osoittaa, että yhteisölähtöinen matkailun kehittäminen tai paikallisen osallisuuden näkökulmat ovat jääneet kokonaan urbaanin matkailun tutkimuksen ulkokehälle. Urbaanien reuna-alueiden kehittämisen keskustelut onkin käyty pääsääntöisesti matkailututkimuksen sijaan aivan muilla tieteenaloilla, kuten sosiaalityössä, sosiologiassa ja kaupunkitutkimuksessa (esim. Kortteinen, 1982;

Roivainen, 1999; Staffans, 2004; Stjernberg, 2015). Periferian asema suhteessa keskukseen on vallankäytöllisesti epätasa-arvoinen ja usein maantieteellisesti etäinen. Myös urbaanien ympäristöjen reuna-alueet määrittävät eräänlaisina, ei maantieteellisinä vaan poliittisinä, periferioina. Syrjäisten alueiden matkailutoiminnan kehukset, jotka määrittävät paikallista arkea ja alueiden kehittämistä, määritellään poliittisen vallan keskuksissa sekä länsimaisen kulutuksen viitekehityksessä. (Ks. Brown & Hall, 2000, s. 1–3; Chaperon & Bramwell, 2013, s. 149; Hakkarainen, 2017, s. 17.)

Urbaanien reuna-alueiden ja yhteisöjen paitsiota selittää osin se, että matkailun tuomat edut keskuksiin yleistetään koskemaan koko kaupunkikeskusta. Lukuisat tutkimukset ovat kuitenkin osoittaneet, että matkailun myönteiset vaikutukset eivät leviä tasaisesti matkailun keskusalueillakaan ja että paikalliset ja paikallisyhteisöt eivät ole yhtenäinen ryhmä, joka hyötyy matkailusta tasapuolisesti (ks. Hakkarainen, 2017; Hall, Jenkins & Kearsley, 1997; Höckert 2015; Wall & Mathieson, 2006.) Matkailun myönteiset taloudelliset vaikutukset leviävät esimerkiksi Lapissa laajojen työssäkäyntialueiden myötä jopa yli sadan kilometrin säteelle, mutta varsinainen matkailutoiminta tiheimpine vaikutuksineen keskittyy tietyille alueille keskusten sisällä. Näin matkailun reuna-alueita on myös keskuksissa, etenkin kaupunkikohteissa. Urbaanien reuna-alojen ja yhteisöjen puuttumista tutkimuksesta selittää myös se, että paikallisuuden, paikallisyhteisön ja paikallisen osallisuuden määrittely on vaikeaa tarkasteltaessa laajoja urbaaneja paikallisyhteisöjä. Vaikka urbaanit reuna-alueet eivät matkailututkimuksessa näy, aiheesta on kuitenkin käytännön esimerkkejä, jotka ovat saaneet jonkin verran huomiota. Hyvä esimerkki on ruotsalainen yhteiskunnallinen matkailuyritys Tikitut, jonka keskeisinä arvoina ovat paitsi ekologinen myös taloudellinen ja sosiaalinen kestävyys matkailussa (Tikitut, 2018). Myös Kööpenhaminassa toimiva Street Voices tuo esille kaupunkia paikallisesta näkökulmasta, jota matkailussa ei yleensä tarjota. Street Voices tuottaa kaupunkikierroksia, joiden oppaina toimivat entiset asunnottomat. (Visit Copenhagen, 2018.)

Olemme katsauksessamme pohtineet matkailun yhteiskunnallista yrittäjyyttä monista eri näkökulmista. Yhteiskunnallinen yrittäjyys matkailun saralla voi tarkoittaa lisääntyvää osallisuutta matkailualueilla, ja näin se voi lisätä vastuullisuutta ja kestävyyttä. Aihe liitetään kuitenkin matkailututkimuksessa usein syrjäisille alueille tai kehittyviin maihin. Niiden lisäksi on syytä pohtia, millaisia uusia mahdollisuuksia autenttisuuden ja paikallisuuden kaipuu tuottaa yhteiskunnallisille yrityksille ja yhteiskunnalliselle yrittäjyydelle urbaanissa pohjoisessa ympäristössä. *Living like a local* -trendiä hyödyntävät ja toteuttavat matkailun jakamistalouden palvelut ovat jo kotoutuneet osaksi pohjoisen matkailun toimintaympäristöjä, ja viitteitä yhteiskunnallisen yrittäjyyden kehittymisestä on olemassa. Lukuisat kysymykset jäävät vielä avoimiksi. Mahdollistaako nykyinen sääntely-ympäristö Suomessa yhteiskunnallisen yrittäjyyden, joka voitaisiin nähdä kilpailukykyisenä liiketoimintana? Voidaanko matkailun hyötyjä levittää myös urbaaneille reuna-alueille ja mitä matkailun osallisuus tarkoittaa näillä alueilla: ketkä ovat osallisia ja millaisia ovat osallisuuden paikat? Esimerkiksi Helsingissä matkailijat haluavat jo vierailla ”Piritorilla” ja lähiöissä, mutta miten ja ketkä heidät sinne opastavat? Vastapainoksi perinteisille maaseudun ja periferioiden yhteisöjen osallisuuden tarkasteluille matkailussa tarvitaan lisää urbaaniin yhteisöllisyyteen kiinnittävää tutkimusta.

Lähteet

- Alam, S. M. & Paramati, S. R. (2016). The impact of tourism on income inequality in developing economies: Does Kuznets curve hypothesis exist? *Annals of Tourism Research*, 61, 111–126. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2016.09.008>
- Alegre, I. & Berbegal-Mirabent, J. (2016). Social innovation success factors: Hospitality and tourism social enterprises. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 28, 1155–1176. <https://doi.org/10.1108/IJCHM-05-2014-0231>
- Altinay, L., Sigala, M. & Waligo, V. (2016). Social value creation through tourism enterprise. *Tourism management*, 40, 404–417. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2015.12.011>
- Apostolopoulos, N., Newbery, R. & Gkartzios, M. (2018). Social enterprise and community resilience: Examining a greek response to turbulent times. *Journal of Rural studies*. <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2018.03.017>
- Aquino, R. S., Lück, M. & Schänzel, H. A. (2018). A conceptual framework of tourism social entrepreneurship for sustainable community development. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 37, 23–32. <https://doi.org/10.1016/j.jhtm.2018.09.001>
- Ashworth, G. & Page, S. J. (2011). Urban tourism research: Recent progress and current paradoxes. *Tourism management*, 32, 1–15. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2010.02.002>
- Biddulph, R. (2018). Social enterprise and inclusive tourism: Five cases in Siem Reap, Cambodia. *Tourism Geographies*, 20, 610–629. <https://doi.org/10.1080/14616688.2017.1417471>
- Boukas, N. & Chourides, P. (2016). Niche tourism in Cyprus: Conceptualising the importance of social entrepreneurship for the sustainable development of islands. *International Journal of Leisure and Tourism Marketing*, 5(1), 26–43. <https://doi.org/10.1504/IJLTM.2016.077128>
- Brown, F. & Hall, D. (2000). Introduction: The paradox of peripherality. Teoksessa F. Brown, D. D. Hall & D. R. Hall (toim.), *Tourism in peripheral areas: Case studies* (s. 1–6). Clevedon: Channel View Publications.
- Chaperon, S. & Bramwell, B. (2013). Dependency and agency in peripheral tourism development. *Annals of Tourism Research*, 40, 132–154. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2012.08.003>
- Chirozva, C. (2015). Community agency and entrepreneurship in ecotourism planning and development in the great limpopo transfrontier conservation area. *Journal of Ecotourism*, 14, 185–203. <https://doi.org/10.1080/14724049.2015.1041967>
- Coccossis, H. & Mexa, A. (2017). *The challenge of tourism carrying capacity assessment: Theory and practice*. New York: Routledge.
- de Lange, D. & Dodds, R. (2017). Increasing sustainable tourism through social entrepreneurship. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 29, 1977–2002. <https://doi.org/10.1108/IJCHM-02-2016-0096>
- Diekmann, A. & McCabe, S. (2011). Systems of social tourism in the European Union: A critical review. *Current Issues in Tourism*, 14, 417–430. <https://doi.org/10.1080/13683500.2011.568052>

- Dickerson, C. & Hassanien, A. (2017). Restaurants' social enterprise business model: Three case studies. *Journal of Quality Assurance in Hospitality & Tourism*, 19, 192–216.
<https://doi.org/10.1080/1528008X.2017.1363009>
- Dredge, D. (2017). Institutional and policy support for tourism social entrepreneurship. Teoksessa P. J. Sheldon & R. Daniele (toim.), *Social entrepreneurship and tourism: Philosophy and practice* (s. 35–56). Cham: Springer.
- Dredge, D. & Hales, R. (2012). Community case study research. Teoksessa L. Dwyer, A. Gill & N. Seetaram (toim.), *Handbook of research methods in tourism: Quantitative and qualitative approaches* (s. 417–437). Cheltenham: Edward Elgar Publishing.
- Euromonitor (2014). *World Travel Market Global Trends Report 2014*. Haettu 17.12.2018 osoitteesta <https://www.globalwellnesssummit.com/images/stories/industry-research/World-Travel-Market-Global-Trends-Report-2014.pdf>
- Hakkarainen, M. (2017). *Matkailutyön ehdot syrjäisessä kylässä*. (Acta Universitatis Lapponiensis 357). Rovaniemi: Lapin yliopisto.
- Hall, C. M., Jenkins, J. M. & Kearsley, G. (toim.) (1997). *Tourism planning and policy in Australia and New Zealand: Cases, issues and practice*. Sydney: NSW.
- Harju-Myllyaho, A. & Jutila, S. (2016). Viewpoints on inclusion in tourism: From accessible tourism to accessible hospitality. *Matkailututkimus*, 12(2), 33–34.
- Harrison, D. & Schipani, S. (2007). Lao tourism and poverty alleviation: Community-based tourism and the private sector. *Current Issues in Tourism*, 10, 194–230. <https://doi.org/10.2167/cit310.0>
- Higgins-Desbiolles, F. (2012). Resisting the hegemony of the market: Reclaiming the social capacities of tourism. Teoksessa S. McCabe, L. Minnaert & A. Diekmann (toim.), *Social tourism in Europe: Theory and practice* (s. 53–72). Bristol: Channel View Publications.
- Hjalager, A. (2006). The marriage between welfare service and tourism – a driving force for innovation. *Journal of Quality Assurance in Hospitality and Tourism*, 6(3–4), 7–29.
https://doi.org/10.1300/J162V06N03_02
- Honkanen, A. & Mustonen, P. (2005). Sosiodemografiset tekijät ja elämäntapa matkailukulutusta selittävinä tekijöinä: Kausaalinen analyysi. *Matkailututkimus*, 1, 3–25.
- Hughes, H. (1991). Holidays and the economically disadvantaged. *Tourism Management*, 12, 193–196.
[https://doi.org/10.1016/0261-5177\(91\)90003-C](https://doi.org/10.1016/0261-5177(91)90003-C)
- Höckert, E. (2015). *Ethics of hospitality: Participatory tourism encounters in the northern highlands of Nicaragua*. (Acta Universitatis Lapponiensis 312). Rovaniemi: Lapin yliopisto.
- Iorgulescu, M. & Sidonia Răvar, A. (2015). The contribution of social enterprises to the development of tourism: The case of Romania. *Procedia Economics and Finance*, 32, 672–679.
[https://doi.org/10.1016/S2212-5671\(15\)01448-3](https://doi.org/10.1016/S2212-5671(15)01448-3)
- Jutila, S. & Harju-Myllyaho, A. (2017). Esteettömyys matkailussa. Teoksessa J. Edenheim & H. Ilola (toim.), *Matkailututkimuksen avainkäsitteet* (s.223–228). Rovaniemi: Lapland University Press.

- Kohllechner-Autto, M. & Nisula, S. (2018). Yhteiskunnallisesta yrittäjyydestä sosiaalisesti kestävään talouteen. Teoksessa N. Niemisalo (toim.), *Osallisuus, palvelut ja elinkeinot: Arjen turvaa Lapissa* (s. 59–69). (Lapin amkin julkaisuja, B15). Rovaniemi: Lapin ammattikorkeakoulu.
- Komppula, R. (2014). The role of individual entrepreneurs in the development of competitiveness for a rural tourism destination – A case study. *Tourism Management*, 40, 361–371. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2013.07.007>
- Komppula, R., Ilves, R. & Airey, D. (2016). Social holidays as a tourist experience in Finland. *Tourism Management*, 52, 521–532. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2015.07.016>
- Kortteinen, M. (1982). *Lähiö: Tutkimus elämäntapojen muutoksesta*. Keuruu: Otava.
- Kyyrä, S. & Rantala, O. (2016). Disoriented travellers or disoriented destinations? An analysis of future travel trend studies for Visit Arctic Europe project. Julkaisematon raportti.
- Laeis, G. C. M. & Lemke, S. (2016). Social entrepreneurship in tourism: Applying sustainable livelihoods approaches. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 28, 1076–1093. <https://doi.org/10.1108/IJCHM-05-2014-0235>
- Laki sosiaalisista yrityksistä (1351/2003). Haettu 1.12.2018 osoitteesta <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2003/20031351>
- McCabe, S. & Johnson, S. (2013). The happiness factor in tourism: Subjective well-being and social tourism. *Annals of Tourism Research*, 41, 42–65. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2012.12.001>
- Minnaert, L., Maitland, R. & Miller, G. (2006). Social tourism and its ethical foundations. *Tourism, Culture & Communication*, 7(1), 7–17. <https://doi.org/10.3727/109830406778493533>
- Minnaert, L. (2007). *Social tourism: a potential policy to reduce social exclusion? The effects of visitor-related social tourism for low-income groups on personal and family development*. London: University of Westminster.
- Minnaert, L., Maitland, R. & Miller, G. (2011). What is social tourism? *Current Issues in Tourism*, 14, 403–415. <https://doi.org/10.1080/13683500.2011.568051>
- Minnaert, L. (2012). Social tourism as opportunity for unplanned learning and behavior change. *Journal of Travel Research*, 51, 607–616. <https://doi.org/10.1177/0047287511431324>
- Mody, M., Day, J., Sydnor, S. & Jaffe, W. (2016). Examining the motivations for social entrepreneurship using Max Weber's typology of rationality. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 28, 1094–1114. <https://doi.org/10.1108/IJCHM-05-2014-0238>
- Mordue, T. (2005). Tourism, performance and social exclusion in “olde York”. *Annals of Tourism Research*, 32, 179–198. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2004.06.002>
- Morgan, N., Pritchard, A. & Sedgley, D. (2015). Social tourism and well-being in later life. *Annals of Tourism Research*, 52, 1–15. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2015.02.015>
- Mottiar, Z., Boluk, K. & Kline, C. (2018). The roles of social entrepreneurs in rural destination development. *Annals of Tourism Research*, 68, 77–88. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2017.12.001>

- Mottiar, Z. (2016). Exploring the motivations of tourism social entrepreneurs: The role of a national tourism policy as a motivator for social entrepreneurial activity in Ireland. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 28, 1137–1154. <https://doi.org/10.1108/IJCHM-06-2014-0278>
- Murphy, P. E. (1985). *Tourism: A community approach*. London: Routledge.
- Myö Hostel (2018). Myö Hostel. Make a difference by sleeping. Haettu 4.10.2018 osoitteesta <https://myohostel.com/>
- Novy, J. & Colomb, C. (toim.) (2017). *Protest and resistance in the tourist city*. New York: Routledge.
- Nunkoo, R. & Ramkissoon, H. (2012). Power, trust, social exchange and community support. *Annals of Tourism Research*, 39, 997–1023. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2011.11.017>
- Okumus, F., Chen, P. J., Barber, N. A., Chan, W. & Legrand, W. (2016). Guest editorial. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 28, 1074–1075. <https://doi.org/10.1108/IJCHM-04-2016-0199>
- Paulauskaite, D., Powell, R., Coca-Stefaniak, J. & Morrison, A. M. (2017). Living like a local: Authentic tourism experiences and the sharing economy. *International Journal of Tourism Research*, 19, 619–628. <https://doi.org/10.1002/jtr.2134>
- Peng, K. L. & Lin, P. M. (2016). Social entrepreneurs: Innovating rural tourism through the activism of service science. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 28, 1225–1244. <https://doi.org/10.1108/IJCHM-12-2014-0611>
- Peredo, B. & Wurzelmann, S. (2015). Indigenous tourism and social entrepreneurship in the Bolivian Amazon: Lessons from San Miguel del Bala. *The International Indigenous Policy Journal*, 6(4), 5. <https://doi.org/10.18584/iipj.2015.6.4.5>
- Porter, B. A., Orams, M. B. & Lück, M. (2018). Sustainable entrepreneurship tourism: An alternative development approach for remote coastal communities where awareness of tourism is low. *Tourism Planning & Development*, 15, 149–165. <https://doi.org/10.1080/21568316.2017.1312507>
- Roivainen, I. (1999). *Sokeripala metsän keskellä – lähiö sanomalehden konstruktiona*. Helsingin kaupungin tietokeskus.
- Scheyvens, R. (2007). Exploring the tourism-poverty nexus. *Current Issues in Tourism*, 10, 231–254. <https://doi.org/10.2167/cit318.o>
- Scheyvens, R. & Biddulph, R. (2018). Inclusive tourism development. *Tourism Geographies*, 20, 589–609. <https://doi.org/10.1080/14616688.2017.1381985>
- Schilcher, D. (2007). Growth versus equity: The continuum of pro-poor tourism and neoliberal governance. *Current Issues in Tourism*, 10, 166–193. <https://doi.org/10.2167/cit304.o>
- Seraphin, H., Sheeran, P. & Pilato, M. (2018). Over-tourism and the fall of Venice as a destination. *Journal of Destination Marketing & Management*, 9, 374–376. <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2018.01.011>
- Sharpley, R. (2015). *Tourism and development*. London: Sage.
- Sheldon, P. J. & Daniele, R. (2017). *Social entrepreneurship and tourism: Philosophy and practice*. Cham: Springer.

- Sheldon, P. J., Pollock, A. & Daniele, R. (2017). Social entrepreneurship and tourism: Setting the stage. Teoksessa P. J. Sheldon & R. Daniele (toim.), *Social entrepreneurship and tourism: Philosophy and practice* (s. 1–18). Cham: Springer.
- Sigala, M. (2016). Learning with the market: A market approach and framework for developing social entrepreneurship in tourism and hospitality. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 28, 1245–1286. <https://doi.org/10.1108/IJCHM-06-2014-0285>
- Sloan, P., Legrand, W., & Simons-Kaufmann, C. (2014). A survey of social entrepreneurial community-based hospitality and tourism initiatives in developing economies: A new business approach for industry. *Worldwide Hospitality Tourism Themes*, 6(1), 51–61. <https://doi.org/10.1108/WHATT-11-2013-0045>
- Sosiaalinen yritys. Haettu 1.12.2018 osoitteesta <https://tem.fi/sosiaaliset-yritykset>
- Staffans, A. (2004). *Vaikuttavat asukkaat: Vuorovaikutus ja paikallinen tieto kaupunkisuunnittelun haasteina*. (Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja A29.) Espoo: Teknillinen korkeakoulu.
- Stjernberg, M. (2015). Suomalaisten 1960- ja 1970-lukujen lähiöiden sosioekonominen kehitys ja alueellinen eriytyminen. *Yhteiskuntapolitiikka*, 80, 547–561. http://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/129585/YP1506_Stjernberg.pdf?sequ
- Suomalaisen työn liitto (2018). Yhteiskunnallinen yritys -merkin säännöt. Haettu 24.10.2018 osoitteesta <https://suomalainentyo.fi/yrityksille/yhteiskunnallinen-yritys/yhteiskunnallinen-yritys-merkin-saannot/>
- Tikitut (2018). Values. Haettu 17.12.2018 osoitteesta <http://tikitut.se/about-tikitut/values/>
- Timothy, D. J. (2012). Destination communities and responsible tourism. Teoksessa D. Leslie (toim.), *Responsible tourism: Concepts, theory and practice* (s. 72–81). Wallingford: CABI.
- Tosun, C. (2000). Limits to community participation in the tourism development process in developing countries. *Tourism Management*, 21, 613–633. [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(00\)00009-1](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(00)00009-1)
- Tuulentie, S. (toim.) (2009). *Turisti tulee kylään: Matkailukeskukset ja lappilainen arki*. Helsinki: Minerva.
- Visit Copenhagen (2018). Street Voices. Haettu 17.12.2018 osoitteesta <https://www.visitcopenhagen.com/copenhagen/street-voices-gdk1092925>
- Von der Weppen, J. & Cochrane, J. (2012). Social enterprises in tourism: An exploratory study of operational models and success factors. *Journal of Sustainable Tourism*, 20, 497–511. <https://doi.org/10.1080/09669582.2012.663377>
- Wall, G., & Mathieson, A. (2006). *Tourism: Change, impacts, and opportunities*. Harlow: Pearson Education.
- Walton, J. K. (2013). ‘Social tourism’ in Britain: history and prospects. *Journal of Policy Research in Tourism, Leisure & Events*, 5(1), 46–61. <https://doi.org/10.1080/19407963.2012.703377>

Wang, C., Duan, Z., & Yu, L. (2016). From nonprofit organization to social enterprise: The paths and future of a chinese social enterprise in the tourism field. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 28, 1287–1306. <https://doi.org/10.1108/IJCHM-05-2014-0230>

Osajulkaisu IV

Haanpää, M., Hakkarainen, M., & Harju-Myllyaho, A. (2023). Arjen utopia? Asukasaktiivisuuden kollektiivista autoetnografiaa. Teoksessa E. Koskinen-Koivisto & K. Kumpulainen (toim.), *Kestävä kulttuurisuunnittelu* (SoPhi 155) (s. 184–202). Jyväskylän yliopisto.



11. Arjen utopia? Asukasaktivismiin kollektiivista autoetnografiaa

Minni Haanpää, Maria Hakkarainen ja Anu Harju-Myllyaho

Johdanto

26.6.2018 klo 9.43 - Minni: Meni hermot niistä leikkivälineiden poistoista eilen (tokihan voi olla purettu parempien tai koulun purun tieltä): ajattelin kirjoittaa Lapparin yleisönosastoon. Lähettekö mukaan?

26.6.2018 klo 9.43 - Minni: Alustavaa tekstiä:

26.6.2018 klo 9.43 - Minni: Millainen on Korkalovaaran tulevaisuus?

Muutama päivä sitten huomasimme, että Vaaranlammen (vanhan) koulun pihalta on poistettu kaikki leikkivälineet. Jäljellä on tyhjä hiekkakenttä. Myös koulu ammottaa edelleen tyhjillään vailla tietoa tulevasta. Nuorisotila on remontissa. R-kioski lopetti toimintansa. Kirjasto ja muutama kauppa sentään vielä on.

Alueen kehitys näyttää pysähtyneen tai ainakin se on jo pitkään ollut odottavassa tilassa. Alueella asuu...

Mitä hyvää alueella on, mitä siellä voisi olla

Kaupungin strategiassa lähiöitä ei mainita lainkaan. Kehitettäviä alueita ovat Ounasvaara, keskusta ja Napapiiri sekä kylät. Miten on mahdollista, ettei kaupungin runsasväkilukuisimmille alueille (esimerkiksi Korkalovaa-

rassa asuu n. 6000 henkilöä) ole mitään suunnitelmia? Mikä on Korkalovaaran tulevaisuus?

26.6.2018 klo 9.44 - Minni: Ja siis ihan omissa nimissä kaupunkilaisena. En tutkijana tms.

26.6.2018 klo 9.45 - Minni: Kun tässä nyt ei muutakaan tekemistä ole...



26.6.2018 klo 9.48 - Anu: Ajattelin aamulla samaa! Great minds think alike!

26.6.2018 klo 9.49 - Minni: 👍👏 no lähdetäänkö tosta sorvaamaan?

[...]

26.6.2018 klo 10.18 - Maria: Joo tottakai aletaan, sorvaamaan. Mielessä kans jo eilen hahmottelin pohjaa 😊 mie vaan rakensin noi sun mainitsemat jutut toisinpäin, mutta noin toimii varmaankin paremmin. Otsikoksi mietin kyssäriä tyylin, - Missä olet Korkalovaara?

Edellä esitetty Whatsapp-keskustelu kuvaa tilannetta, jossa tyytymättömyytemme asuinalueemme kehitykseen konkretisoitui asukasaktivismiksi. Kuten Minni whatsappiin lähetetyssä alustavassa tekstissä hahmottelee, olimme jo pitkään seuranneet huolestuneina Korkalovaaran lähiön kehityksen suuntaa. Sisäilmaongelmien vuoksi suljetun koulun pihan tyhjeneminen leikkivälineistä aiheutti meissä voimakkaan tunnereaktion, kokemuksen siitä, että alueen kehitys ja asukkaat on unohdettu. Tapahtuman myötä julkaisimme ensimmäisen asuinalueemme tilaa käsittelevän yleisönosastokirjoituksemme. Ennen kirjoituksen julkaisua olimme jo aloittaneet pienimuotoisen asukasaktivismitoiminnan: olimme hahmotelleet lähiön kulttuuriin perustuvaa hanketta sekä avanneet Instagram-tilin (@lifeinkorkalovaara), johon kuvasimme alueen rakennuksia ja paikkoja. Tämäkin toiminta juonsi juurensa kokemuksiimme ja havaintoihimme lähiön tilan rapistumisesta ja taantumisesta. Koimme kuitenkin, että alue oli edelleen kiinnostava ja voisi herättää myös matkailullista kiinnostusta ja saada siten positiivista huomiota ja kehitystä. Palaamme alun esimerkin sisältöön vielä myöhemmin tässä luvussa.

Tämän tekstin tarkoituksena on reflektoida asukasaktivismia ja sen tuottamaa osallisuutta henkilökohtaisesta näkökulmasta, kollektiivisen affektiivisen autoetnografian kautta (esim. Laukkanen 2012; Haan-

pää 2017). Käytämme läpi tekstin aineistolainauksia, joista kerromme tarkemmin tekstin kolmannessa alaluvussa osana menetelmän kuvausta. Koska otteemme on kollektiivinen autoetnografia, emme erittele kenen tuottamia tekstit ovat, sillä kokemuksemme ovat paitsi omiamme, myös yhteisiä ja yliyksilöllisiä. Teoreettisena lähtökohtanamme toimii sosiologiseen keskusteluun paikantuva todellisen/arjen utopian käsite (Olin Wright 2011; Salmenniemi et al. 2022). Tarkastelumme keskittyy omaan lähiöaktivismitoimintamme: sen alkuun vaikuttaneisiin, sitä muokanneisiin ja sen seurauksena toteutuneisiin sosio-materiaalisiin järjestelyihin. Toimintamme ei ole ollut varsinainen kulttuurisuunnitteluprosessi tai sen osa (vrt. Häyrynen & Wallin, 2017). Olemme kuitenkin intuitiivisesti lähteneet, ehkä tutkijataustamme vuoksi, toimimaan kulttuurisuunnittelua muistuttavin keinoin (ks. Häyrynen 2017). Toiminta on muotoutunut osin omien resurssiemme ja kokemustemme pohjalta, osin ulkoisten tapahtumien, kuten esimerkiksi kaupunkiorganisaation kaavoitussuunnittelun, seurauksena. Se on muokannut paitsi lähiön tulevaisuutta, myös omaa ja ehkä muidenkin kokemusta osallisuudesta ja paikasta, mitä refleктоimme tässä luvussa.

Artikkeli on rakennettu seuraavasti: ensin käsittelemme lähiöitä tulevaisuuksien paikkoina. Kolmannessa alaluvussa tarkastelemme asukasaktivismia arjen utopiana (Salmenniemi et al. 2022) ja paikannamme oman tutkimuksemme kulttuurisuunnittelun kentälle. Seuraavaksi osoitamme autoetnografisten esimerkkien avulla, miten erilaiset arjen utopian uusintavan työn muodot toteutuvat ja vaikuttavat lähiön sosio-materiaaliseen järjestykseen. Lopuksi pohdimme, miten ja millaisia osallisuuden kokemuksia ja yhteisöllisyyttä eri asukastoiminnan muodot ovat synnyttäneet. Ja toisaalta, millaisia tulevaisuuksia nämä arjen utopiat voivat tuottaa.

Lähiöt tulevaisuuksien paikkoina

Lähiöiden rakentaminen alkoi toisen maailmansodan jälkeen tapahtuneen yhteiskunnallisen murroksen seurauksena: Suomi teollistui ja monilla alueilla vallitsi asuntopula. Lähiörakentaminen seurasi eurooppalaisia kehityskulkuja, mutta suomalaisin maustein metsälähiöperi-

aatteineen. Lähiöt olivat alueina hienoja ja uusia: asuminen lähiössä merkitsi elintason nousua monelle. Kuitenkin useissa lähiöissä palvelutaso jäi huonoksi ja toisaalta ihmisten elämäntapojen muutos oli radikaali maalta kaupunkiin muutettaessa. (Esim. Aalto & Laaksonen 2021, 13–20; Wallin & Rosendahl 2017, 71–76; Kortteinen 1982.) Korkalovaara kehittyi kansallisia vaikutteita seuraillen: Rovaniemen väkiluvun kasvaessa nopeasti sotien jälkeen, silloinen kauppala kärsi asutuspulasta. Ratkaisumallina kaupunginjohto piti Espoon Tapiolan kaltaisen alueen rakentamista kaupungin länsilaidalle ja sitä alettiinkin suunnitella ja rakentaa yhteistyössä Asuntosäätiön kanssa. Alueen suunnittelijaksi palkattiin Alvar Aalto. Aallon alkuperäisen suunnitelman laajasta kokoojakadun yhdistämisestä kolmen alueen kokonaisuudesta toteutettiin lopulta vain yksi, Korkalorinne. Nykyisen Korkalovaaran alue rakennettiin rahoitushaasteiden ja vähäisen kysynnän vuoksi lähinnä betonielementtitekniikalla ylemmäs vaaraan. (Lukkarinen 1998.)

Lähiöt ovat aikansa utopististen suunnitteluideaalien tulosta: yhteiskuntaa järjestettiin uudennlaisin periaattein vastaamaan teollistuvan elinkeinoelämän työvoimatarvetta ja uuden ihmisen ideaalia. Käsité utopia juontaa alkunsa Sir Thomas Moren (1478–1535) poliittisesta satiirista, jossa kritisoitiin aikansa yhteiskunnallisia oloja. Utopioiden on katsottu kuvastavan ”ihanteelliseksi kuvattua paikkaa tai yhteiskuntamuotoa, jota ei ole olemassa” (Tieteen Termipankki 2022). Kirjallisuustutkimuksessa utopiat on perinteisesti ymmärretty tietyn kirjallisuustyyppin määritelmäksi (Eskelinen et al. 2017, 36). Kirjallisuustutkimuksen lisäksi utopia kuuluu käsitteenä tulevaisuudentutkimuksen kentälle, jossa sitä on hyödynnetty niin ikään vaihtoehtoisten tulevaisuuksien kuvittelussa. Utopia sisältää sekä utopian että eutopian käsitteet ja on siten samanaikaisesti jokin toinen paikka ja ei paikka lainkaan (Hedréen 2009). Johan Hedréenin (2009, 221) mukaan tähän ristiriitaiseen ominaisuuteen sisältyy ajatus, että utopioita ei koskaan tulisi tarkastella tarkkoina tai täydellisinä suunnitelmina yhteiskunnasta, vaan täytyy muistaa, että täydellinen tulevaisuus perustuu aina jatkuvassa muutoksessa olevaan nykyhetken yhteiskunnan eetokseen sekä luojansa henkilökohtaiseen moraaliin. Näin ollen utopioita ei tulisikaan tarkastella muuna kuin parhaina mahdollisina ratkaisuinä tämän hetken ongelmiin ja toiveisiin, jotka perustuvat tietyn yksilön ja samalla tavalla ajattelevien näkemyksiin. (Hedréen 2009, 221.)

Alkujaan lähiöihin muutti paljon lapsiperheitä ja lasten sittemmin kasvaessa nuoriksi, koettiin lähiöt levottomiksi. Melko pian lähiöitä alkoi leimata ongelmapuhe, jossa esimerkiksi rikollisuuteen ja muuhun yleiseen levottomuuteen liittyvät teemat yhdistettiin nimenomaan lähiöihin alueina. Ongelmapuhetta ylläpiti, ja ylläpitää edelleen, media ja julkinen keskustelu. Toisaalta keskustelu lähiöistä on ollut polarisoitunutta koko niiden olemassaolon ajan: usein asukkaiden mielestä ne ovat pääosin hyviä paikkoja asua, mutta ulkopuolelta katsottuna taas ei-toivottuja ja -haluttuja paikkoja. (esim. Roivainen 1999; Maïche 2021.) Puhe ja mielikuvat lähiöistä ovat vuosikymmenten saatossa siis liuku-neet uuden, uljaan yhteiskunnan utopiasta kohti dystopiaa: huonoa ja epätoivottavaa yhteiskunnallista tilaa. Kuten alun Whatsapp-keskustelu-lainauksesta käy ilmi, myös Korkalovaaran tila on seurannut kansallista dystooppista lähiökehitystä. Niin alueen yksityiset kuin julkiset palvelut ovat vähentyneet, keskeisimpänä alueen kehitykseen vaikuttaneena tekijänä sisäilmaongelmien vuoksi suljettu koulurakennus. Palveluiden kaikkoomisesta on seurannut esimerkiksi asuntojen hintojen laskua ja toisaalta poismuuttoa, kun lapsiperheet ovat siirtyneet kaupungin-osiin, joissa palvelut ovat helpommin saavutettavissa. Kansallisesti lähiöiden ei-toivotut kehityskulut ja alueellinen eriytyminen ovat johtaneet siihen, että lähiöitä on jo pitkään kehitetty erilaisilla kehitysohjelmilla, muun muassa viime vuosina Valtioneuvoston kansallisella lähiöohjelmalla (Lähiöohjelma 2020–2022).

Lähiöiden kehitys on ollut lähihistoriassa varsin dystooppista. Kehittämisen lähtökohtana kammottavien tai epätoivottujen, dystooppisten, tulevaisuuksien kuvittelu voi osaltaan ravistella ja saada aikaan toimintaa (ks. esim. Pinto et al. 2021, 2–3). Dystopia-ajattelulla voi olla samankaltaisia tarkoituksia kuin utopia-ajattelulla. Tavoitteena on nostaa esille paikkoja, jotka ovat tavanomaisen arkielämän ulkopuolella. Lähiöiden tulevaisuutta voi olla tarpeen tarkastella äärimmäisten tulevaisuuksien näkökulmasta, ei siis totuttuihin ajattelumalleihin takertuen. Omakin kokemuksemme on tuntunut siltä, että aina ajateltuamme, etteivät asiat enää voi mennä huonommin, saamme yllättyä ja alueen kehittymisen saa uusia kurjistavia käännteitä. Kokemus tästä kehityskulusta omalla asuinalueellamme, kotonamme, sysäsi meidät kohti asukasaktivismia, arjen utopioita.

Asukasaktivismi arjen utopiana

Arlandan lentokentällä on rauhallista. Olemme konferenssimatkalla innostuksen ja erehdyksen kautta saapuneet lentokentälle neljä tuntia ennen lennon lähtöä. Onneksi väsymyksestä huolimatta juttu luistaa. Minni puhkeaa puhumaan kulttuurielämyksistä, joihin on tutustunut ja niiden soveltuvuudesta Korkalovaaraan. Olen hetken itse epäuskoinen ja meitä myös hieman naurattaa Korkalovaaran valjastaminen kulttuurielämysten kohteeksi. Mitä enemmän asiaa pyöritellään, sitä paremmalta ajatus alkaa tuntua. Eihän lähiö kuitenkaan ole kulttuurityhjiö, vaan alueella on kosolti luontoa, arkkitehtuuria, tarinoita ja elämää. Olen itse osin kiusaantunut. Aiheeseen liittyy osaltani paljon historiaa, jota en ole koskaan pohtinut tästä näkökulmasta. Silti ajatus kiehtoo. Matkalta palattuamme jatkamme keskustelua.

Kuten aiemmin toimimme esille, emme tarkastele utopiaa tarkkarajaisena paikkana, johon tulisi pyrkiä. Sen sijaan tarkastelemme utopiaa viitaten Suvi Salmenniemen, Salome Tuomaala-Özdemirin ja Hanna Ylöstalon (2022, ks. myös Olin Wright 2011) tapaan arkipäivän utopioihin. Erik Olin Wright (2011) puhuu myös todellisen utopian käsitteestä sosiologiana, joka tutkii mahdollista pelkän tosiasiallisen sijasta. Todelliset utopiat eroavat hänen mukaansa ”puhtaista utopioista” siten, että ne kiinnittävät huomion myös seikkoihin, joita utopioiden tuleminen toteen vaatii. Salmenniemi et al. (2022) ymmärtävät utopiat prosessuaalisina avoimina ajatuskutsuina, eivät ihanneyhteiskuntien yksityiskohtaisina suunnitelmina, joissa on ”epärealistisuuden ja staattisuuden pohjavire”. He myös alleviivaavat, että arkipäivän utopiat eivät ole vain ajattelua vaan mitä suurimmissa määrin tekemistä (Salmenniemi et al. 2022, 3).

Arjen utopioita tuotetaan uusintavan työn kautta, joka toimii käsitteellistyskutenä asukasaktivismimme tarkastelussa. Uusintavan työn kontekstissa arkipäivän utopiat näyttäytyvät toisenlaisten maailmojen tekemisen tiloina. Tiloina, joissa muutosta tavoitellaan kokeilemalla erilaisia tapoja järjestää yhteiskunnallista ja poliittista arkissa yhteyksissä. (Salmenniemi et al. 2022.) Salmenniemi et al. (2022) ovat avanneet arjen utopioita tuottavaa uusintavaa työtä ruumiillisen työn, vuorovaikutus-,

muisti- ja kokeilutyön näkökulmista. Avaamme seuraavaksi näitä uusintavan työn muotoja lyhyesti.

Ruumiillinen työ on tosiasiallisesti ruumiillista tekemistä. Salmenniemen et al. (2022, 146) tutkimuksessa se oli esimerkiksi talojen korjaamista, kunnostamista ja ylläpitoa, johtuen tutkitusta kontekstista. Ruumiillinen uusintava työ on näyttäytynyt kuvattujen yhteisöjen näkökulmasta ”jatkuvinä talkoina”, joka on ollut ajoittain kohtuuttoman suuri työrupeama, mutta samaan aikaan se on tuottanut myös kunnan ja ylpeyden tunteita. Ruumiillinen työ sisältää paljon miestapaisia elementtejä, mutta siihen yhdistyy myös hoivan elementti, esimerkiksi Salmenniemen ja kumppanien tutkimuksessa huolen pitäminen yhteisön ylläpitämistä taloista. (Salmenniemi 2022, 146–149.) Vuorovaikutustyö liittyy arkipäivän utopioihin sisältyvään arkipäiväiseen sosiaaliseen uusintamiseen (Salmenniemi et al. 2022, 149). Arkipäivän utopioita ei rakenneta tyhjiössä, vaan vuorovaikutuksessa muiden yhteisön jäsenten kanssa. Tämä aiheuttaa väistämättä myös konflikteja, joiden neuvottelu ja käsitteleminen on yksi keskeinen sosiaalisen uusintamisen muoto. Vuorovaikutustyö voikin sisältää esimerkiksi neuvottelua vastuunjaosta ja vähistä resursseista, mikä voidaan nähdä myös muista huolehtimisen muotona. (Salmenniemi et al. 2022, 149–152.)

Uusintava työ koskee myös kulttuuristen symbolien uusintamista (Salmenniemi et al. 2022, 152). Salmenniemi et al. (2022, 152) kutsuvat tätä muistityöksi, jonka tehtävänä on välittää yhteistä eetosta ja historiaa eteenpäin yhteisössä. Tällä työllä, tarinoilla yhteisöstä, on tärkeä rooli yhteisön identiteetin tuottamisessa ja arkipäivän utopioiden ylläpitämisessä. Yhteisöjen ylläpitäminen voi olla myös kuormittavaa ja jopa niin raskasta, että Salmenniemen ja kumppaneiden kuvaamissa yhteisöissä niiden jäsenten pelättiin palavan loppuun. Muistityön tavoitteena onkin uusintaa kulttuuria ja yhteisön ideologiaa siten, että voidaan säilyttää arkipäivän utopioiden lupaus paremmasta tulevaisuudesta (Salmenniemi et al. 2022, 152–154.) Arjen utopiat sisältävät ajatuksen kokeilusta ja uuden etsimisestä, kokeilutyöstä. Kokeilutyö on yhtä aikaa sekä ajattelua että ruumiillista työtä: teoreettisia ajatuksia kokeillaan käytännössä ja näiden kokeilujen pohjalta opitaan teoreettisesti uutta. Kokeilutyö on toisin ajattelemista ja tekemistä, vaihtoehtoisten tapojen etsimistä arjessa ja tilassa. (Salmenniemi et al. 2022, 154.)

Vaikka ajatuksemme utopiasta on paikan sijaan enemmän tekemisen tila, toimintaamme voidaan tarkastella paikkalähtöisenä kaupunkikehittämisenä. Emme kuitenkaan pitäydy vain tarkkarajaiseen fyysiseen paikkaan, vaan Pasi Mäenpään ja Maija Faenhlen (2021, 121) tavoin tulkitsemme paikkaa sosiaalisena ilmiönä, jolloin merkityksellistä on paikallisten resurssien, tarpeiden ja toiveiden todentuminen paikan kehittämisessä tuottaen yhteisön ja sen jäsenten hyvinvointia lisäävää paikkaa (Mäenpää & Faenhle 2021, 121). Edellä esitetyn mukaisesti tarkastelemme julkisen tilan suunnittelua ja hallinnointia paikan eli oman kaupunginosamme näkökulmasta kaupunkisuunnittelu järjestelmän strategisen ja kokonaisvaltaisen otteen sijaan (Mäenpää & Faenhle 2021, 121). Tästä näkökulmasta kulttuurisuunnittelua voidaan pitää paikkalähtöisen kaupunkikehittämisen muotona, joka on enemmän arkista ja toiminnallista, nykyhetkessä tapahtuvaa jokaisen toimintaa, kuin ylhäältä alaspäin ohjautuvaa, kaavoituksen ja muiden suunnitteluprosessien aikataulujen hallitsemaa toimintaa (Mäenpää & Faenhle 2021, 122; Häyrynen 2017).

Tutkimusotteemme on kollektiivinen affektiivinen autoetnografia (esim. Haanpää 2017; Laukkanen 2012; Valtonen & Haanpää, 2018). Aineistojamme ovat kirjoitetut autobiografiset reflektiot, käymämme Whatsapp-keskustelut, järjestetyistä tilaisuuksista tehdyt yhteiset muistelut sekä raportit ja media-aineistot. Autoetnografian keinoin pyrimme tuomaan esiin kaupunkisuunnittelun ja -kehittämisen ”tuntua” sekä affektiivisuutta. Aktivismi-toimintamme on ollut varsin orgaanista suhteessa kaupunginosamme kehitykseen ollen välillä reaktiivista ja välillä proaktiivista. Aineistomme ei muodosta systemaattista, tarkkaraista kokonaisuutta, lukuun ottamatta kolmenkeskeistä Whatsapp-keskusteluamme vuosilta 2018–2022. Tausta-aineistona olemme tämän lisäksi käyttäneet asukasyhdistyksen Whatsapp-keskustelua vuoden 2020 ajalta. Aineistoa on kertynyt eri tavoin eri tilanteista, kuten edellä on tuotu ilmi. Olemme kuitenkin osana tämän luvun kirjoittamista koonneet yhteisenä muistelutyönä kronologisen luettelon tekemisistämme vuosien varrella. Olemme lukeneet aineistoa uusintavan työn viitekehyksen läpi kiinnittäen erityisesti huomiota siihen, miten uusintava työ tapahtuu affektiivisina prosesseina suhteessa sosio-materiaaliseen ympäristöömme (esim. Rinne & Olsson 2020).

Uusintavaa työtä lähiössä: aktivismin affektiivisuudesta

Auditoriossa on paljon porukkaa, varmaan lähemmäs sata ihmistä. Monet tunnistat koululaisten vanhemmiksi, muutama lautakunnan jäsenkin näyttää olevan paikalla. Pari koululaistakin on tullut paikalle ja muutama selvästi vanhempi henkilö. Eturivi on täynnä ”kaupungin porukkaa”. Tilaisuus alkaa. Viranhaltijat esittelevät suunnitelmia ja laskelmia. Tunnen epäuskon, hermostuneisuuden ja raivon kasvavan sisälläni. Ei tämä näin voi mennä! Yritän pitää naamaani peruslukemilla, jotta tuleva puheenvuoroni olisi mahdollisimman uskottava. Maria pyörittelee silmiä ja jupisee äänekkäästi vieressäni. Yritän hillitä häntä. Muualtakin yleisöstä kuuluu välikommentteja. Viranhaltijat saavat puheenvuoronsa pidettyä ja alkaa yleinen keskustelu. Pyydän puheenvuoroa. Huomaan ääneni värisevän ja olen vähällä itkeä, tilanne tuntuu niin epäoikeudenmukaiselta. Huomaan, että puheenvuoroni saa vastakaikua yleisössä. Viranhaltijatkin huomaavat, etteivät heidän selityksensä vakuuta ja alkavat epäillä ääneen, mitä ne muut ajattelevat, jotka eivät tulleet paikalle. En meinaa uskoa korviani, voiko paljon enempi enää meitä paikalle tulleita väheksyä...

Tässä alaluvussa analysoimme sitä, miten erilaiset arjen utopian uusintavan työn muodot ovat saaneet alkunsa, toteutuneet ja vaikuttavat lähiön sosio-materiaaliseen järjestykseen. Lopuksi pohdimme, miten ja millaisia osallisuuden kokemuksia ja yhteisöllisyyttä eri asukastoiminnan muodot ovat synnyttäneet. Ja toisaalta kysymme, millaisia tulevaisuuksia nämä arjen utopiat voivat tuottaa. Edellä oleva aineistolainaus on muistelmia kaupungin järjestämästä tiedotustilaisuudesta alueen asukkaille. Se on yksi niistä ”sysäyksistä”, joiden kautta uusintava työmme arjen utopioiden tekemiseksi on muotoutunut. Tekstistä on luettavissa tilaisuuden voimakas tunnelataus, niin yksilöllisenä kokemuksena, tilaisuuteen saapuneiden asukkaiden välillä kuin asukkaiden ja kaupungin viranhaltijoiden välillä (ks. myös Luhtakallio & Mustranta 2018, 28–35; Tuulentie & Kantola 2021). Kaupungin tilaisuudessa esittämät suunnitelmat koulun siirtämisestä pysyvästi pois lähiön alueelta uudelle kaavoitettavalle omakotialueelle synnytti voimakkaan vastarinnan asukkaiden keskuudessa ja sai aikaan sekä asukasyhdistyksen uudelleen elvyttämisen että yli 300 nimen kansalaisadressin keräämisen, joissa molemmissa olimme aktiivisia toimijoita.



Kuvio 1. Asukasaktiivisuuden aikajana

Ennen aineistolainauksessa kuvattua kaupungin asukastilaisuutta olimme jo aloittaneet omaehtoisen asukasaktiivisimmme (ks. Kuvio 1). Sen oli saanut aikaan asuinalueemme vuosia jatkunut kurjistuminen. Suljettu koulurakennus ja siitä seuranneet kehityskulut lähiön alueella aiheuttivat meissä epätoivoa, turhautumista ja jopa raivoa, joka kanavoitui toiminnaksi (Ahmed 2004, Rinne & Olsson 2020). Tämä on nähtävissä myös tämän luvun aloittavassa Whatsapp-keskustelussa, jossa lehtikirjoitus saa alkunsa siitä, kun “meni hermot”. Uusintava työmme on kautta linjan ollut hyvinkin affektiivista, pelkoa oman kodin, asuinalueemme, ajautumisesta dystooppiseksi ympäristöksi. Sara Ahmed (2010, 29) puhuu ’onnellisista objekteista’ eli asioista, jotka tekevät meidät onnellisiksi. Voimakas affektiivinen objekti, joka on sekä materiaalisena objektina että kaupungin toimenpiteiden kohteena, ollut meitä moottoroiva tekijä, on alueen keskellä sijaitseva koulurakennus. Se ei ole ollut onnellinen objekti, vaan ennemminkin onneton objekti, joka on “pakottanut” meidät toimimaan (ks. Ahmed, 2010).

Toimintamme voidaan kuvata omaehtoisesti käynnistyneenä kulttuurisuunnitteluna (ks. Mäenpää & Faehnle 2021, 122; Häyrynen 2017). Edellä esitetty aikajana ja aineistolainaus Arlandan lentokentältä

kertovat, miten käynnistimme toiminnan omista lähtökohdistamme. Olemme ajatelleet lähiöitä toisenlaisten maailmojen tekemisen tilana jo ennen koulun tilanteen pitkittymistä ja kärjistymistä. Ajatuksemme oli katsoa pohjoista Korkalovaaran lähiötä kiinnostavana kohteena, ei historiattomana paikkana, jossa ei ole kulttuurista arvoa. Tämä tarkoitti totuttujen ajattelumallien kyseenalaistamista ja astumista sellaiselle alueelle, joka ei vielä ole olemassa (Salmenniemi 2018, 45). Koulun – ja sen mukana koko alueen – tilanteen muuttuminen aina vain hankalammaksi on tuonut arkipäivän utopioihin vakavampia ja totisempia sävyjä. Toisin ajattelun lähtökohta ja toisenlaisten, vaihtoehtoisten maailmojen tekeminen ovat muuttuneet luontevaksi osaksi alueesta puhumisen tapaa, jossa lähiö näyttäytyy erityisenä paikkana.

Siirrymme seuraavaksi käsittelemään, miten uusintavan työn muodot ovat asukasaktivismissamme toteutuneet. Lähtökohtaisesti ne tuntuvat toiminnassamme limittyvän keskenään. Arjen utopinen työemme, joka saa alkunsa Arlandan lentokentällä, on aluksi ja jatkuessaankin ollut hyvin leimallisesti kokeilutyötä (Salmenniemi et al. 2022, 154). Tutkija-kehittäjä-opettajina olemme lähteneet kokeilemaan käytännössä erilaisia teoreettisia ja tietotaidollisia lähtökohtia, joita meille on kertynyt päivätoidemme ja koulutuksen myötä. Meille omien tiedollisten ja taidollisten “osaamispankkien”; teoreettisten, menetelmällisten ja hallinnon rakenteiden edellyttämän ymmärryksen ja yhteistyötaitojen hyödyntäminen ja kanavointi aktivismiimme ja utopiamme uusintavan työn tekemiseen, on ollut luonteva ratkaisu. Erityisesti olemme hyödyntäneet ja testanneet erilaisia kehittämisen menetelmiä, joista yhtä toteutettua, Tulevaisuuskävelyä, mainostimme mahdollisille osallistujille seuraavasti:

Lähiöunelmia: Tulevaisuuden Korkalovaara

Lähde mukaan visioimaan Korkalovaaran tulevaisuutta! Tällä kävelykierroksella mietimme yhdessä, millaisilla kotikulmilla haluaisimme asua vuonna 2025. Niin pienet, suuret, villit kuin maltillisetkin ideat ovat tervetulleita! Kierros on suunnattu kaikenikäisille alueen asukkailla sekä kaupungin suunnittelusta ja päätöksenteosta vastaaville henkilöille. Kierros toteutetaan säästä riippumatta. Osallistuminen edellyttää säänmukaisen asustuksen sekä mahdollisuuden liikkua kävellen kaupunkialueella. Lähtö-

*aika ja -paikka: tiistai 3.9. klo 17, Korkalovaaran kappelin pysäköintialue.
Järjestäjät: #meidänkorkkis ryhmä sekä Rovaniemen kaupunki*

Kokeilutyön avulla on mahdollista rakentaa arjen utopioita ja oppia kokeilujen kautta. Kuten Salmenniemi et al. (2022) kuvaavat, tekemämme kokeilutyö on ollut samanaikaisesti myös hyvin ruumiillista. Se on ollut kävelemistä yhdessä muiden asukkaiden ja kaupungin viranhaltijoiden kanssa alueella tai se on ollut tapahtumien järjestämistä. Olemme myös reflektoineet kokeilutyötä yhdessä ja palauttaneet tekemäämme takaisin tieteellisen keskustelun kentälle, josta esimerkiksi tämä kirjaluku on yksi osoitus (ks. myös Haanpää et al. 2018).

Alkuvaiheiden asukasaktivismissamme painottui omaehtoinen kokeilutyö, mutta asukasyhdistyksen perustaminen toi vuorovaikutustyön yhä keskeisemmäksi osaksi tekemistämme (ks. Salmenniemi et al. 2022, 149). Asukasyhdistyksen uudelleen elvyttäminen johtui siitä, että kaupungin prosesseissa omaehtoista toimintaa ei otettu vakavasti, vain yhdistysmuotoinen toimija näyttäytyi legitimiinä. Yhtäältä jouduimme sopeuttamaan omaa toimintaamme kehikseen sopivaksi, mutta samalla tulimme sitoneeksi itsemme osaksi kaupunkisuunnittelujärjestelmää, joka kanavoi paikallisten osallisuutta asukasyhdistystoiminnan kautta. Kuten Salmenniemi et al. (2022) kuvaavat, vuorovaikutustyössä korostuu neuvottelun taito. Asukastoiminnassa uusintavaa vuorovaikutustyötä tehdään moniulotteisesti yhteisön sisällä, mutta myös muiden toimijoiden ja sidosryhmien kanssa. Omassa toiminnassamme aktivismin pääpaino on ollut vaikuttamistyössä ja siihen liittyvässä vuorovaikutuksessa erityisesti kaupungin eri toimijoiden kanssa. Myös asukasyhdistystoiminnan pääpainopisteeksi nimettiin vaikuttaminen kaupungin prosesseissa aluetta koskevaan päätöksentekoon.

Vaikuttamistoiminnassamme olemme vuorovaikutustyön puitteissa asettaneet lähion tulevaisuuden näkökulman tietoisesti konfliktiin viranhaltijoiden ja kaupungin virallisten suunnitelmien kanssa, koska ne ovat asukasnäkökulmasta näyttäneet dystooppisina. Vuorovaikutustyöllä olemme osallistaneet kaupungin toimijoita tavallaan pakotusti huomaamaan erilaisia Korkalovaaraan alueeseen liittyviä kehittämisen tarpeita ja näkökohtia. Kuten edelläkin kerromme, olemme esimerkiksi kirjoittaneet lehtiin, olleet lehtijuttujen kohteena, järjestä-

neet tapahtumia sekä osallistuneet asukaskuulemisiin ja alueen kehittämistyöryhmiin sekä keränneet asukaskannanoton koulun puolesta. Toisaalta kaikki tämä on vaatinut neuvottelua yhteisistä tavoitteista alueen asukkaiden suuntaan. Asukastoiminnassa arjen utopioita toteutetaan heterogeenisessä “yhteisössä” (ks. Puumala & Maïche 2021). Esimerkiksi kouluprosessissa keskustelimme yhdistysaktiivien kesken paljon siitä, miten asioista viestitään Facebook-sivullamme, jotta ne eivät kärjisty konflikteiksi, ainakaan liikaa. Koska suuri osa toiminnastamme on tapahtunut korona-aikana, Facebookista muodostui muutenkin tärkeä kanava ja yhteisö, jota olemme tietoisesti rakentaneet.

Toisaalta vuorovaikutustyötä on tehty myös yhdistyksen sisällä. Meitä aktiiveja on koko ajan ollut vähän ja jaksaminen on ollut välillä koe-tuksella. Toimintaan lähdettiin hyvin intensiivisesti ja koulusta taistelu osoittautui varsin pitkäksi ja kuluttavaksi prosessiksi. Tätä kirjoittaessa prosessi on kestänyt jo lähes kuusi vuotta. Aktivismissamme negatiiviset tunteet ja kokemukset alueen dystooppisesta kehityksestä olivat toiminnan voimakkaina moottoreina. Tilanteen pitkittyminen ja siihen kiinnittyvät, itseään ruokkivat ja kasvattavat, negatiiviset tunteet ovat muuttuneet uuvuttaviksi ja loppuun polttaviksi energian tuottamisen sijaan. Tämän tunnistaminen on tuottanut aktiivista toiminnan positiivisen kulman ja myönteisten kokemusten tavoittelua. Vähitellen on muodostunut tärkeäksi myös positiivisten asioiden esiintuominen ja toistemme tsemppaaminen, jotta ylipäättään jaksamme tehdä toimintaa, josta tuntuu todentotta Salmenniemeä et al. (2022) lainaten tulleen “ikuiset talkoot”.

Koulusta ja alueen materiaalisesta tulevaisuudesta huolehtimisen ohella olemme tehneet myös muistityötä pyrkien luomaan yhteisöllisyyttä ihmisille tärkeiden asioiden ja tarinoiden kautta. Tähän liittyy sosiaalisen mielikuvituksen näkökulma: olemme pyrkineet näkemään arvoa sellaisissa tarinoissa, joita ei perinteisesti ole nähty kulttuurisesti arvokkaina, ainakaan lähiön ulkopuolella. (ks. Seesmeri 2022.) Asukas-yhdistystoiminnan alkaessa päätimme painattaa Korkalovaara-paidan vesitornilogolla. Vesitorni on vuosikymmeniä ollut alueen maamerkki, joka näkyy vaaran laella myös etelästä Rovaniemelle saavuttaessa autolla tai junalla. Torni on alueella eräänlainen onnellinen objekti: kaikkien tunnistama ja alueen identiteettiä ilmentävä (Ahmed 2010, ks. myös Kajander & Koskinen-Koivisto 2021). Logon suunnittelulla ja paita-

myynnillä pyrittiin luomaan korkalovaaralaista yhteisöidentiteettiä. Suunnittelussa käytettiin graafisen suunnittelun ammattilaista ja hyödynsimme sen viimeistelyssä omaa kokemustamme alueen moninaisesta luonteesta ja heterogeenisestä asujaimistosta siten, että vesitornin juurella näkyy niin kerros-, rivi-, kuin omakotitalojakin. Toisaalta aloittamme tutkimushanke kerää nimenomaan ihmisten tarinoita pyrkien tekemään näkyväksi lappilaisessa kontekstissa melko näkymätöntä urbaania lähiökulttuuria.

Kaikista uusintavan työn muodoista on tullut tai aiheutunut myös ruumiillista työtä (Salmenniemi et al. 2022), vaikka asuinalueellamme ei olekaan ollut “konkreettista korjattavaa”. Uusintava ruumiillinen työ on konkretisoitunut fyysisenä työnä esimerkiksi asukastilaisuuksien ja -tapahtumien järjestämisessä. Roskankeruutapahtuma tai vieraslajitalkoot ovat olleet hyvin konkreettista ruumiillista tekemistä, mutta myös alueesta huolta pitämistä. Niiden lisäksi paitojen verkkokaupan hoito viikkaamisineen, paketoimisineen ja postittamisineen on tehnyt muistityöstä hyvin ruumiillista. Toisaalta taas aktivismin ruumiillisuus tuntuu kehossa: jatkuva hereillä olo kaupungin eri toimialojen päätöksenteosta sekä niihin liittyen loputtomat kannanottojen tai muiden ulostulujen laatimiset sekä yhdistystoiminnan käynnistämisen ja ylläpitämisen käytänteet ovat tehneet aktivismista myös hyvin ruumiillisesti koettua ja väsyttävää (ks. Valtonen & Haanpää, 2018). Yhtäältä pienetkin saavutukset ja “voitot” koulutaistelun tiellä ovat tuottaneet fyysisestikin koettua hyvän olon tunnetta.

Pohdinta: Osallisuus ja arjen utopiat

Olemme edellä käsitelleet lähiöitä tulevaisuuksien paikkoina ja tarkastelleet kokemuksiamme asukasaktivismista arjen utopiana. Olemme tekstissä tuoneet esille autoetnografisten esimerkkien avulla, miten erilaiset arjen utopian uusintavan työn muodot toteutuvat ja vaikuttavat lähiön sosio-materiaaliseen järjestykseen. Tekstin tarkoituksena on siis ollut reflektoida asukasaktivismia ja sen tuottamaa osallisuutta henkilökohtaisesta näkökulmasta, kollektiivisen affektiivisen autoetnografian kautta. Tässä viimeisessä alaluvussa nostamme esille näkökulmia siihen,

miten ja millaisia osallisuuden kokemuksia ja yhteisöllisyyttä eri asukas-toiminnan muodot ovat synnyttäneet.

Kuten edellä tuomme esille, olemme yhtäältä aktiivisen mielikuvittelun ja erilaisten tulevaisuuksien pohtimisen kautta “ajautuneet” asukasaktiiveiksi ja siten osin tulleet pakko-osallisiksi asukastoiminnan kehittäjinä ja puolesta puhujina. Toisaalta olemme tuoneet esille myös sen sosiaalisen ja myös materiaalisen kapasiteetin, jonka varaan olemme pystyneet rakentamaan toimintaa. Menetelmällinen sekä tietoperustaan liittyvä sosiaalinen ja vuorovaikutuksellinen kapasiteetti on ollut tärkeää pitkittyneissä prosesseissa, joiden ymmärtämisellä ja hallitsemisellaan suuri merkitys vaikuttavuuden näkökulmasta. Jotta esimerkiksi kaupungin toimijoiden kanssa pystyy keskustelemaan “samalla sivulla” on osattava puhua “samaa kieltä”. Samalla kun koemme tämän olleen hyödyllistä, on tarpeen pohtia myös kriittisesti osallisuuden näkökulmaa lähiöiden kehittämisessä. Osallistavien menetelmien kokeilu, mutta myös kriittinen tarkastelu ovat tärkeitä vaihtoehtoisten tulevaisuuksien tunnistamisessa sekä erilaisten näkökulmien huomioimisessa (Harju-Myllyaho & Jutila 2021, 152, ks. myös Sjöblom 2022 ja Mäenpää et al. tässä teoksessa).

Ensinnäkin, vaikuttavien tulosten, kuten esimerkiksi onnistuneiden tapahtumien, someviestinnän ja kaupungin prosesseissa vaikuttamisen myötä, myös odotukset toiminnalle ovat kasvaneet. Toisin sanoen asukasystydistykseltä odotetaan tiettyä toiminnan tasoa, johon meillä ei aina ole ollut muun elämän puitteissa mahdollisuutta tarttua. Lisäksi meille on ollut luontevaa ideoida ja kirjoittaa erilaisia hakemuksia ja pieniä projekteja, ja siten olemmekin osin kokeneet velvollisuudeksi

hankkia alueelle resursseja, vaikka meillä ei itsellä olisikaan aikaa kaikkien vaikuttavien projektien toteuttamiseen. Näin siis kyvykkyys ja pystyvyys voivat kääntyä itseään vastaan ja saada aikaan kokemuksen ikuisista talkoista. Olemme myös huomanneet, että erilaiset osallistamisen menetelmät tuottavat erilaista osallisuutta. Tämä näkyy selkeästi toiminnassamme ja siinä, millaiset kohderyhmät kiinnostuvat erilaisista toimenpiteistä. Esimerkiksi aikaisemmin kuvattu tulevaisuuskävely on vedonnut tietyn tyyppiseen yleisöön (lähinnä virkamiehiin), kun taas tarinankerrontaan ja yhteisöllisyyteen liittyvät tapahtumat ja toiminta on saanut liikkeelle myös paikallisia (vrt. Luhtakallio & Mustranta

2018, 36–40). Konkreettisesti tämä on näkynyt esimerkiksi järjestämisesämme tapahtumissa, joissa asukkaat tai entiset asukkaat tulevat mielellään juttelemaan ja kertomaan kokemuksistaan alueella. Usein Korkalovaara-aiheiset t-paidat ja kassit resonoivat ihmisten omien kokemusten kanssa saavat heidät tulemaan juttusille. Näin muistityön affektiivisuus luo osallisuuden kokemusta nostalgian kautta. Tällainen osallisuus saat-
taa toisaalta sulkea myös ulkopuolelle. Olemme huomanneet, että niin sanotut viralliset tilaisuudet eivät puolestaan saa aikaan samanlaisia reaktioita, joten ne jäävät ihmisille etäisemmiksi ja osallisuus ”viralliseksi”.

Loppujen lopuksi, meille asukasaktiiveina arkipäivän utopiat eivät olleet niinkään tavoitteita elää toisin tai tuottaa unelmayhteiskuntaa, vaan mahdollistaa ja tuottaa olemassaoloa ja elinolosuhteita, jotka “muualla” voidaan mieltää normaaleiksi hyvinvointiyhteiskunnan toimintaympäristöiksi, ei tavoitetilaksi, jonka edunvalvontaa on hoidettava aktiivisesti kansalaisvoimin. Taustamme on tuottanut meille valmiuksia, joita ilman osallisuuden kokemukset voisivat olla osaltamme toisenlaiset samaan tapaan kuin esimerkiksi Lina Van Aerschot ja Jarkko Salminen (2018) ovat kuvanneet Tesoman lähiötä kuvaavassa artikkelissaan. Tämä tausta on tuonut osaltamme myös erilaisen, kriittisen, tulokulman myös asukasaktivismiin.

OHEISMATERIAALI

Tulevaisuuskävelyn raportti:



Kirjallisuus

- Aalto, Petri & Laaksonen, Mikko (2021) *Turun lähiöt. Aluerakentaminen Turun kaupunkiseudulla*. Sammakko. Turku.
- Ahmed, Sara (2004) *Cultural Politics of Emotions*. Routledge. New York.
- Ahmed, Sara (2010) Happy Objects. Teoksessa Melissa Gregg & Gregory J. Seigworth (toim.) *The Affect Theory Reader*. Duke University Press. Durham.
- Eskelinen, Teppo, Lakkala, Keijo, Lohtaja, Aleksi, Moisio, Olli-Pekka & Pyykkönen, Miikka (2017) Utopia on yhteiskunnallisten vaihtoehtojen etsimisen menetelmä. *Futura* 36 (1), 36–37.
- Harju-Myllyaho, Anu & Jutila, Salla (2021) Conclusion. Teoksessa Anu Harju-Myllyaho ja Salla Jutila (toim.) *Inclusive Tourism Futures*. Channel View Publications. Bristol. <https://doi.org/10.21832/9781845416881>
- Hedrén Johan (2009) Shaping sustainability: Is there an unreleased potential in utopian thought? *Futures* 41(4), 220–225. <https://doi.org/10.1016/j.futures.2008.09.005>
- Haanpää, Minni (2017) *Event Co-creation as Choreography. Autoethnographic on event volunteer knowing*. Lapland University Press. Rovaniemi.
- Haanpää, Minni, Hakkarainen, Maria, & Harju-Myllyaho, Anu (2018) Katsaus yhteiskunnalliseen yrittäjyyteen matkailussa: osallisuuden mahdollisuudet pohjoisen urbaaneissa paikallisyhteisöissä. *Matkailututkimus*, 14(2), 44–58.
- Häyrynen, Maunu & Wallin, Antti (2017) *Kulttuurisuunnittelu. Kaupunkikehittämisen uusi näkökulma*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. Helsinki.
- Kajander, Anna & Koskinen-Koivisto Eerika (2021) Aistikokemukset ja affektiivisuus arjen materiaallisen kulttuurin tutkimuksessa. Teoksessa Niina Hämäläinen & Petja Kauppi (toim.) *Paradigma. Näkökulmia tieteen periaatteisiin ja käsitteisiin*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. Helsinki, 350–365.
- Kortteinen, Matti (1982) *Lähiö: Tutkimus elämäntapojen muutoksesta*. Otava. Helsinki.
- Laukkanen, Anu (2012) *Liikuttavat erot. Etnografisia kohtaamisia itämaisessa tanssissa*. Turun yliopiston julkaisuja C, 355.
- Luhtakallio, Eeva & Mustranta, Maria (2018) *Demokratia suomalaisessa lähiössä*. Into. Helsinki.
- Lukkarinen, Päivi (1998) *Aalto Lapissa. Alvar Aallon Lapin tuotanto*. Atena. Jyväskylä.
- Lähiöohjelma 2020–2022. Hyvinvoivat vetovoimaiset lähiöt. https://ym.fi/documents/1410903/38439968/Lahiohjelma_2020-2022-3B1828A2_FB2B_4C4D_9D13_BE21A27F26F3-155188.pdf/44f93e8a-3f53-dfb4-39a0-e08f08b8c70b/Lahiohjelma_2020-2022-3B1828A2_FB2B_4C4D_9D13_BE21A27F26F3-155188.pdf?t=1603259591934

Luettu 13.11.2022.

- Maïche, Karim (2021) Puhetta lähiöstä. Teoksessa Eeva Puumala, Karim Maïche ja Salome Tuomaala-Özdemir (toim.) *Naapurusto - Tarinoita moniäänisestä lähiöstä*. Into. Helsinki.
- Mäenpää, Pasi & Faehnle, Maija (2021) *4. Sektori*. Vastapaino. Tampere.
- Pinto, Jean Paul, Ramírez-Angulo, Pedro Julián, Crissien, Tito J. & Bonett-Balza, Kateryn (2021) The creation of dystopias as an alternative for imagining and materializing a university of the future. *Futures* 134. <https://doi.org/10.1016/j.futures.2021.102832>
- Puumala, Eeva & Maïche, Karim (2021) Naapuruuden kirjo. Teoksessa Eeva Puumala, Karim Maïche ja Salome Tuomaala-Özdemir (toim.) *Naapurusto - Tarinoita moniäänisestä lähiöstä*. Into. Helsinki.
- Rinne, Jenni & Olsson, Pia (2020) "Täällä on mun kotini." Affektiiviset kokemukset kaupungin merkityksellistämässä. Teoksessa Jenni Rinne, Anna Kajander ja Riina Haanpää (toim.). *Affektit ja tunteet kulttuurien tutkimuksessa*. Ethnos. Helsinki.
- Roivainen, Irene (1999) *Sokeripala metsän keskellä – lähiö sanomalehden konstruktiona*. Helsingin kaupungin tietokeskus. Helsinki.
- Salmenniemi, Suvi (2018) Sosiologinen mielikuviutus ja toivon politiikka. *Tieteessä tapahtuu* 36(4), 43–46.
- Salmenniemi, Suvi, Tuomaala-Özdemir, Salome & Ylöstalo, Hanna (2022) Ikuiset talkoot: Uusintava työ arjen utopioiden rakentamisessa. *Poliittinen talous* 10(1), 140–160. <https://doi.org/10.51810/pt.112899>
- Seesmeri, Laura (2022) "Kalevala meidän kaduilla". Menetelmiä aineettoman ja affektiivisen kartoittamiseen. *Yhdyskuntasuunnittelu* 60(1), 106–124.
- Sjöblom, Jonas (2022) Osallistumisen kulttuuriset resurssit asuinalueen suunnittelussa. Tapaustutkimus Arabian alueen täydennysrakentamisesta. *Yhdyskuntasuunnittelu* 60(2), 33–52.
- Tieteen termipankki. Kirjallisuudentutkimus: dystopia. <https://tieteentermi-pankki.fi/wiki/Kirjallisuudentutkimus:dystopia>. Luettu 29.10.2022.
- Tuulentie, Seija & Kantola, Sini (2021) Maaseudulla kaupungissa. Osallistava paikkatieto ja muut menetelmät Rovaniemen maaseutualueiden maankäytön suunnittelussa. *Yhdyskuntasuunnittelu* 59 (2-3), 80–101.
- Valtonen, Anu & Haanpää, Minni (2018) The body in autoethnography. Teoksessa Henna Syrjä ja Anu Norrgrann (toim.) *Multifaceted autoethnography: Theoretical advancements, practical considerations and field illustrations*. Nova Science Publishers.
- Wallin, Antti, & Rosendahl, Suvi (2017). Kerrostalolähiön kulttuurisen muutoksen kartoitus. Teoksessa Maunu Häyrynen ja Antti Wallin (toim.) *Kulttuurisuunnittelu. Kaupunkikehittämisen uusi näkökulma*. Suomalaisen

Kirjallisuuden Seura. Helsinki.

Van Aerschot, Lina & Salminen, Jarkko (2018). Hyvä, paha lähiö – nuoret ja asuinalueella syntyvä sosiaalinen pääoma. *Sosiologia* 55 (3), 248–262.

Osajulkaisu V

Haanpää, M., Hakkarainen, M., & Harju-Myllyaho, A. (2024). Suburban heritage as a tourism attraction? Teoksessa T. Äikäs & T. Matila (toim.), *Connecting with ambivalent heritage: Creative uses of postindustrial spaces* (s. 39–60). Bloomsbury Academic, an imprint of Bloomsbury Publishing Plc.

Artikkeli julkaistaan uudestaan väitöskirjan osana artikkelin alkuperäisten tekijänoikeuksien haltijan ystävällisellä luvalla.

This article was previously published as: Haanpää, M., Hakkarainen, M. & Harju-Myllyaho, A. (2024). Suburban Heritage as a Tourism Attraction? Teoksessa T. Äikäs & T. Matila (eds.) *Connecting With Ambivalent Heritage. Creative Uses of Postindustrial Spaces*. Lontoo: Bloomsbury, 39–60.

Suburban Heritage as a Tourist Attraction?

Minni Haanpää, Maria Hakkarainen and
Anu Harju-Myllyaho

Introduction

In this chapter we contemplate ambivalent heritage in relation to tourism, and more specifically in relation to an established tourism destination's offering. Our empirical setting, the city of Rovaniemi, is a popular tourism destination in Finnish Lapland. It is well-known because of its main marketed attraction, Santa Claus, and the tourism offering of the city concentrates on different activities around snow and Christmas. Tourists engage in activities such as hunting for the Northern Lights, snowmobile safaris, visiting Santa Claus, and riding reindeer sleighs and dog sleds. In 2022, there were 413,000 foreign tourist overnights in Rovaniemi. In December 2022, Rovaniemi hosted international tourists from forty-five different countries counted by registered overnights. The biggest market areas were the United Kingdom, France, Italy and Spain (Visitory.io).

The current form of tourism in Rovaniemi has its roots in the ideas of journalist Niilo Tarvajärvi, who envisioned a Land of Christmas to be built in Lapland after visiting Disneyland in the United States in the 1950s. The idea did not take off for a few decades, but it remained in different discussions and, in the 1980s, the time was finally right: various national and international stakeholders decided that Santa Claus would become a character to promote Finnish tourism. The national flight company Finnair forcefully marketed Lapland in Britain, and at the same time the Santa Claus Village started to be built in the Arctic Circle, some 10 kilometres away from the Rovaniemi city centre. This resulted in the launch of charter Concorde flight routes to Rovaniemi from Britain in 1984 (see Hakkarainen and Satokangas, 2022: 21; Ilola et al., 2014: 11–15). Christmas and winter tourism began to grow steadily from there onwards and, increasingly, foreign tourists wanted to visit Santa Claus in the Arctic Circle annually.

As tourism has returned to the path of growth after the Covid-19 pandemic in Finland and internationally, the demand and meaning of authentic tourism offerings has also been on the rise. Although Santa Claus is the unquestioned main attraction in Rovaniemi, authentic tourism offerings – specifically the ‘live like a local’ trend – have gained ground among contemporary tourists (Euromonitor, 2014; Palauskaite et al., 2017). The international trend in tourism is also to experience the ‘rougher’ or more ragged local phenomena and attractions. Tourists want to gain experiences about local, everyday life, not just attractions designed for touristic use. On the other hand, sustainability and responsibility as concepts and practice are ever more familiar to many tourists, and this results in them being aware and caring about the impacts of tourism on the life of locals (e.g. Dredge and Hales, 2012).

Observing the development of this international trend towards seeking local authenticity in tourism, and with all of us living and having acted as resident activists in the suburban neighbourhood towards the end of the 2010s, discussed in this chapter, we began to wonder whether a local suburb could be a space for tourism. What would this mean inside local tourism and what could it bring and to whom? We set up a project that aimed to explore the northern suburb as a home and in a wider context, as heritage and culture in Lapland. We also wanted to analyse these in relation to Lappish cultural heritage and the image of Lapland as seen through tourism. The background idea of the whole project was based on the ambivalence of suburban heritage in Lapland (and in general): suburbs are not commonly recognized as heritage even though they have a history of more than fifty years, and in Finland around 1.5 million of the population of 5.5 million people live in the suburbs (Ympäristöministeriö). This makes them, besides a remarkable contemporary phenomenon, also a large part of Finnish cultural heritage.

This chapter is structured as follows. First, we discuss the relationship of cultural heritage and tourism in Finnish Lapland and, more specifically, in Rovaniemi. Then, we move on to deliberate the history and present-day suburbs in Finland and how they can be considered as cultural heritage. From there, we move on to consider what tourism and the suburb could have in common, and if and how the suburb can be a space for tourism. We do this by taking part in the discussions on social sustainability and inclusive tourism inside urban and tourism studies (e.g. Dredge and Hales, 2012; Scheyvens and Biddulph, 2018; Wallin, 2023) in relation to our empirical context: the suburban neighbourhood of Korkalovaara in Rovaniemi, Finland. We conclude the chapter by discussing how different values behind tourism development produce and affect what is

considered 'valuable' in tourism and what ambivalent heritage as a tourist attraction could mean. This discussion on the one hand can destabilize the way suburbs are understood as cultural heritage (or not) but, on the other hand, the suburban cultural heritage has the potential to bring relevant perspectives to the traditional tourism discourse in Lapland. As Chadha (2006: 341) describes, there is discomfort in ambivalent heritage, which occurs in the dichotomy between the past and the present and in the conflict between different meanings.

The ambivalent relationship of tourism and heritage in Lapland

In essence, heritage tourism is about utilizing the past in the present to promote places and regions to tourists (Berkenbosch et al., 2022: 328). We define heritage here according to Ashworth and Graham (2005, in Berkenbosch et al., 2022: 328), who state that it is 'part of the past, which is selected in the present for contemporary purposes'. However, when dealing with ambivalent heritage, this selection is contested. The contemporary representations are continually altered for different reasons and by different groups. The narratives and heritage that are valued and understood as important are culturally embedded (see Berkenbosch et al., 2022: 328). According to these ideas, the role of heritage in Rovaniemi tourism can be seen as ambivalent.

When considering Lapland and Lappish heritage, the first image might not be a city or a town, let alone a suburb. The imagery is, rather, filled with nature and its phenomena. In the city of Rovaniemi, winter and Christmas tourism imageries form a particularly strong norm (Herva et al., 2020; Ilola et al., 2014). Being in nature and in the wilderness, acting – surviving – form a powerful thread in the narrative of the Lappish heritage. Ethnologists, anthropologists, wilderness wanderers, hunters and fishermen have collected and produced both the heritage knowledge of northern Ostrobothnia and of the Saami people (e.g. Järvinen, 1932; Paulaharju, 1963). Again, the existing tourism imagery in Lapland has taken roots and settled during the past decades to lean on images, discourses and structures around Christmas, winter, wilderness and mystics (see Table 2.1). The stories of the people of Lapland focus mainly on the activities in nature and villages.

Finland's EU membership, which was acquired in 1995, has since contributed to the integration of village history and heritage in tourism development in Lapland. After joining the EU, the regional development funds (e.g. ERDF, Leader and ESF) directed to Finland have financed a wide range of development

Table 2.1 The timeline of tourism development, and the representation of local heritage in relation to it, in Rovaniemi

1900s	Ounasvaara Fell a popular place for celebrations. Domestic tourism to see the Midnight Sun.
1920s	Rovaniemi as a gate to Lapland at the crossroads of the main roads and railroads in the region. Arctic Circle signpost becomes a place of stopping and photographing for people travelling the route towards the Arctic Ocean.
1927	First national winter sports competitions in Ounasvaara Fell.
1936	Hotel Pohjanhovi, the first hotel in Rovaniemi, is opened. It becomes a renowned meeting place for tourists and locals.
1944	Rovaniemi is almost completely destroyed in the Second World War by retreating German soldiers. Over 90 per cent of the town's buildings are burned to the ground.
1945	The reconstruction after the war begins. The plan for the town is designed by architect Alvar Aalto and it resembles the shape of a reindeer head.
1950	Eleanor Roosevelt visits Rovaniemi as a United Nation's Ambassador of Goodwill. Roosevelt Cottage is built in the Arctic Circle to honour her visit. After the visit, the cottage acts as a summer café selling souvenirs and offering Arctic Circle special postal stamps and postcards. Place of visit for ordinary tourists as well as notable persons and heads of state.
1951	Local Heritage Association Totto is founded. Its missions are upkeeping the home region spirit and enhancing the awariness of the home region.
The beginning of 1960s	A Lappish family, reindeer and Lapp traditional buildings are established in the Arctic Circle for tourism purposes. The amount of tourists visiting Rovaniemi increases steadily. They are mainly stop-over visitors travelling by car in Lapland or to the Arctic Ocean and Norway during the summer months.
1967	Based on the ideas of the journalist Niilo Tarvajärvi, Land of Christmas Ltd. is established. The purpose of this was to advance and build Christmas-themed attractions following the example of Disneyland.
The beginning of 1980s	First British charter tourists arrive to Rovaniemi due to collaboration between the national flight company Finnair and commercial British radio stations. First reindeer safaris for tourists organized by a local reindeer farmer. In these programmes the participants would aquire 'a reindeer driving licence'. Snowmobile safaris begin in Rovaniemi. Their popularity rose towards the end of the decade and in the 1990s.
1984	First Concorde flight from Britain to Rovaniemi.
1985	Santa Claus Village and Office are opened in the Arctic Circle.

	The city of Rovaniemi begins to use the Christmas destination image in its marketing.
1988	Opening of Santapark, the amusement park of Santa Claus. The designers were British and the end result was criticized for being 'plastic' and Disney-like by tourists and locals. Later, the park was altered towards more local Christmas traditions and activities.
The end of 1980s	Christmas tourism becomes its own tourism season. The tourists mainly consist of the British. Besides Santa Claus the marketing imagery of Rovaniemi is based on snowy landscape scenes of Lapland.
1992	The Arktikum Science Centre was opened to the public. The centre also houses the Regional Museum of Lapland. It is one of Rovaniemi's most popular attractions.
1995	Finland joins the European Union. The era of different development projects funded by the EU begins. Several tourism development projects and measures take place and continue until the present day.
2000s	The development of Christmas and winter tourism continues.
2010	Rovaniemi acquires EU Trademark 'The Official Home Town of Santa Claus'. Christmas as a tourism season strengthens continually. Majority of tourists are international.
The beginning of 2020s	Local Heritage Association Totto becomes active in developing heritage tourism in its Rovaniemi-based museum and the villages surrounding the city.
2023	During the Christmas and winter seasons, there are over thirty direct flight routes and hundreds of charter flights to Rovaniemi from over forty-five countries worldwide. Main tourist attractions are hunting for Northern Lights, snowmobile safaris, visiting Santa Claus and riding reindeer sleighs and dog sleds.

(Sources: Hakkarainen and Satokangas, 2022; Ilola et al., 2014; Komppula et al., 2009; Totto).

projects, including tourism development. Often the tool has been the collection of local stories and histories (e.g. Hakkarainen and Leskinen, 2001). For the locals, these have been meaningful activities that have increased their sense of identity. From the tourism perspective, however, the story collections have been more an act of gathering cultural history than tourism development and there is still a lot of work required to turn these stories into (commercialized) tourism products. From the tourism industry's perspective, the identification, recording and collection of local history and heritage can therefore be seen as the first step

in the development of tourism. In recent years, the role of the heritage of northern Ostrobothnia and the villages surrounding Rovaniemi city has gained more attention in the development of tourism. There are various ongoing village tourism projects and the Local Heritage Museum is actively developing its exhibition and activities.

Even though there have been a few urban-based stories from Lapland in popular culture outlets (for example the novels written by Finnish author Jari Tervo and the movie *Aurora*, which was released in 2019 and is situated in Rovaniemi city), for the most part these narratives of urban locality and city as a place of living have been left in the margins in Lappish stories. On that account, the ambivalence discussed here is located on one hand in the understanding of suburban cultural heritage (or lack thereof), but on the other hand also to tourism inclusion and the representations of tourism. There has been previous research concerning ambivalent heritage, but fairly little in terms of urban development and tourism. For instance, a plethora of research has been made in the field of indigenous cultures and colonialism (e.g. Chadha, 2006; Donaldson, 2018). However, ambivalent heritage can be found in places such as an undesirable neighbourhood, where the trauma might not be as explicit as in the scenes of colonial history or holocaust, for instance.

Donaldson (2018: 69) asks if affirming and supportive place-making can occur in uncomfortable or painful places. According to her, in the context of indigenous cultures, the basic idea is that heritage places are a solid source of self-determination and strength, but many of the places have been the stage for trauma and loss and, thus, the places can never be the same. Even so, they can provide a means for shared connection and culture. Chadha (2006: 348) notes that there are two relative terms in heritage research that have rounded the topic of heritage arising from historical conflict, contradiction or deep contestation. The terms are 'dissonant heritage' and 'negative heritage' (Chadha, 2006: 348). In the study of tourism, such phenomena, which attach to the above-mentioned dimensions of places and culture, are often tied to the concept of dark tourism (e.g. Martini and Buda, 2020).

In Lapland, the discussion on ambivalent cultural heritage is most often and predominantly reinforced by themes related to Saami heritage, the conflicting experiences related to military history and the extensive use of natural resources beginning from the reconstruction era after the Second World War. In Rovaniemi, local history related to the Lapland war can be seen as a reflection of ambivalent heritage and also of dark tourism (Koskinen-Koivisto, 2023). The inappropriate use of the Saami culture in tourism in Lapland remains a topical issue and creates

friction between the Saami people and the tourism industry (e.g. Saari et al., 2020). The devastation caused by the war in Lapland and the loss of entire towns, villages and livelihoods as a result of the construction of hydroelectric power stations resulted in multigenerational trauma among the people living in Lapland. These topics have mostly gone silent and only recently has public discussion and debate on them been possible.

The use of heritage in Lapland tourism has largely been fitted to fulfil the commercial purposes of the industry. Uncomfortable stories, such as the war history, have been mainly left out and, for example, the indigenous Saami heritage has in many cases been used as an element of mystification of the area – in the worst cases without any relation to the actual Saami heritage (e.g. Saari et al., 2020). More recently, the inclusion of northern Ostrobothnian culture as part of Lapland's tourism catalogue has already extended the use of heritage in tourism beyond the indigenous (Saami) and wilderness culture of Lapland. On the other hand, collections of local stories and histories produced in recent decades have contributed to the canonization of the experiences of Finnish agrarian society as normative Lappish heritage. The absence of representations of urban and contemporary everyday life is notable both in the representation of tradition and in the images of tourism. Recognizing and making local urban history visible would diversify the image of Lapland and highlight the elements that have been invisible and silent.

When looking at suburban neighbourhoods in light of tourism, a different type of ambivalence-generating dimension emerges from the perspectives of traditionally presented imageries of heritage in Lapland tourism. Suburban heritage challenges both the norm of heritage-used tourism in Lapland and the prevailing imagery of tourism in the Rovaniemi region. But the popularity and attention towards such marginally located and economically small-scale tourism environments and products that differ from the existing norm has been on the rise during recent years (Paiva, 2023; Palauskaite et al., 2017). Peripheral, urban places have gained the interest of tourists globally. However, research made on the phenomenon is still scarce. From the local point of view, understanding one's own everyday life as culture or cultural heritage is not an unambiguous matter and, as stated before, leveraging such phenomena to the field of tourism poses many ambivalences and even paradoxes. There are a manifold of ethical perspectives to be considered in such an enterprise. We will consider these later in this chapter, but first we will discuss the history of the suburban neighbourhoods in Finland and these areas as part of Finnish industrial and postindustrial heritage.

Development of suburban neighbourhoods in Finland

The development of Finnish suburban neighbourhoods began after the Second World War during societal ruptures. Finland turned from being an agricultural society to an industrial one and, consequently, in many regions this led to a lack of housing. This resulted in the building of suburbs: the apartment building dominated construction that began in the 1960s and 1970s and was typically located in rocky forests on the outskirts of cities. This form of urban planning and housing followed the European development currents, but in a Finnish way, with the strong idea of 'a forest suburb' (see Wallin, 2023: 1–3). The design ideology of the Finnish suburban neighbourhoods was initially based on the 'forest city ideal', in which the buildings were placed freely according to the shapes of the terrain. This was also the case in Rovaniemi, when Korkalovaara was built in the middle of the forest, the construction beginning in the late 1950s.

In general, a move to the suburbs meant increased standards of living, since many people had lived in older houses with poorer living conditions beforehand. Nevertheless, moving to urban places meant radical changes in the way of living for many (e.g. Kortteinen, 1982; Wallin and Rosendahl, 2017: 71–6; Aalto and Laaksonen, 2021: 13–20). As Rovaniemi was growing after the war, the town officials decided to start developing the outskirts of the town and build modern suburban constructs in the area, much as had been done in other Finnish towns and cities. The planning was led by a renowned Finnish functionalist architect, Alvar Aalto, who used the 'garden city' of Tapiola in Espoo, Finland, as a model for the area. Aalto developed an area plan consisting of three different residential entirities, but only one of the original three was realized. The Korkalovaara suburb continued to grow by less expensive means with concrete element buildings because of a lack of financing and demand (Lukkarinen, 1998).



Figure 2.1 View over Korkalovaara neighbourhood (Photo: Antti Pakkanen).

Currently, Korkalovaara is home to almost 6,000 Rovaniemi residents, and it is one of the most densely populated areas in the city. Despite its somewhat controversial reputation, Korkalovaara has remained a popular place for living since the housing is affordable and is close to daily services and nature.

Even though Aalto's plan was not fully realized in Rovaniemi, the suburban neighbourhoods nationally are a result of planning ideals from an era where they were seen as both a way of modern urban development and a solution for housing issues. In the beginning, these areas were mainly inhabited by working-class families with children. However, societal developments, such as the heavy recession of the 1990s, especially affected the working classes and thus unemployment and social problems increased heavily in the suburban neighbourhoods nationally (Wallin, 2023: 4). As a result, the discussions concerning them began to turn negative. Forest suburbs, which were once seen as idealistic places for living, were labelled as places with criminal and troubled behaviour. The territorial stigma was – and still is – maintained and reinforced by media and public discussions. It has to be noted, though, that the discussion concerning the suburbs has been polarized throughout history. This means that the residents often see them for the most part as good places to live, but from the outside they are seen as undesirable areas (e.g. Roivainen, 1999; Urban, 2011; Maïche, 2021). As Wallin (2023: 4) notes, such territorial stigmatization is also about symbolic power struggles on hierarchies between neighbourhoods and their residents.

In recent decades, the development paths of the Finnish suburbs have been rather negative. As said, the once modern, desirable and future-focused places have gradually been downgraded as areas where undesirable and poor social reputations and positions are present. This is leading to a slow erosion of the places since, along with their reputations, services have also decreased, which in turn has influenced the decline of the areas. In Korkalovaara too, this development has been tangible. In recent years, development in the area has stalled: services have eroded, and house prices are sluggish and rather low. Both public and private services have decreased. One of the culminating points of the downfall of the neighbourhood has been trouble with the local school, which has been one of the many schools in Finland that have been forced to shut down and move because of poor indoor air quality. At the time of writing this text, the school had been demolished for seven years, but a new one is expected to be opened in 2025 after a long process of activist lobbying, negotiation and planning between residents and city officials. Because of the current lack of services, many families have left the area. All these changes make the development streams concerning

alternatives to the local 'tourism norm' and whether such 'counterproductive' tourism production could provide positive impacts for the place and the people living there.

It is certain that suburban neighbourhoods and their heritage are usually not a part of the tourism offerings of cities. Not even if they reveal inspiring stories and noteworthy heritage. Our empirical context, the suburban neighbourhood of Korkalovaara in Rovaniemi, Finland, could be described as an urban periphery. In its material and socio-economical characteristics it differs from the city centre. But, in the city's policies, it has not been recognized as an area with its own identity. As residents, neighbourhood activists and tourism researchers we began to ponder if and how, through tourism activity, the stigma or the non-recognition of the neighbourhood, which Junnilainen (2020, also Wallin, 2023) discusses, could be tackled. How could the neighbourhood and its heritage be recognized, and could these narratives act towards de-stigmatization (Junnilainen, 2020: 46)? As tourism scholars Scheyvens and Biddulph (2018: 593) point out, one of the elements of inclusive tourism is facilitating self-representations by those who are marginalized or oppressed. This would, according to them, allow their stories to be told, and their culture to be represented in ways that are meaningful to them (Scheyvens and Biddulph, 2018: 593). However, 'business-as-usual' tourism shapes places in the city: it often accelerates gentrification and makes places similar and 'easy to consume' (see Paiva, 2023). Perhaps such 'non-interesting' places as suburban neighbourhoods allow us to consider tourism in terms of sustainability: could tourism be done somehow differently and what else could tourism be than what is 'the norm' in Rovaniemi today?

To advance these considerations, we applied and received funding for the 'Stories from Korkalovaara' project, which gathered stories and experiences, namely the intangible heritage, of the residents of the Korkalovaara neighbourhood. These were collected from various time periods and groups of people through different methods. The aim of the project was firstly to build an understanding of the meaning of the neighbourhood to current and former residents as well as part of Rovaniemi city in general. We also aimed to strengthen the community of Korkalovaara and possibly even the vitality of the place. The stories collected in the project were edited and placed on a digital platform (www.tarinoitakorkalovaarasta.fi). Based on the stories, we organized a small-scale event at the end of the project. The aim of this was to test how tourism or touristic practices could contribute to making untypical heritage visible and be a way of learning. The project was in action between 2020 and 2023. As it was

suburban neighbourhoods nationally visible in Korkalovaara as well (see Stjernberg, 2019). That is, from being a modern residential area of the future to becoming an almost undesirable place to live. At the national level, various development projects and interventions have been initiated to tackle the undesirable development and segregation of these neighbourhoods (e.g. Ympäristöministeriö, 2020).

From the outside, by institutions and persons of power, suburban neighbourhoods are often considered an example of failed planning (Wallin, 2023: 5). Such ideas, along with the territorial stigma attached to these places, construct neighbourhood identities that are hard to change (Wallin, 2023: 4–5). This kind of dissonant heritage is, according to Belli (2020: 87), partly a consequence of class dissonance and segregation. Even though the Korkalovaara neighbourhood is very small compared to the suburbs in large European cities, there are similarities in the dissonance and ambivalence in the stories of these areas. Junnilainen (2020: 45) argues that stigmatized low-income neighbourhoods can be seen not only in a negative light but also as historically and culturally diverse milieus. Junnilainen (2020: 46) points out that the residents who live in stigmatized areas feel belonging and attachment towards their neighbourhoods, which goes against general assumptions (see also Wallin, 2023). She argues that stigmatization as an everyday experience can take the form of non-recognition. Furthermore, based on her research findings, she suggests that neighbourhood-based narratives can serve as resources for collectively employed destigmatization strategies (Junnilainen, 2020: 46).

Stories of Korkalovaara: Collecting suburban heritage

As the two previous sections describe, there are many ambivalences in the relationship between tourism and suburban heritage in Rovaniemi and more widely in Lapland. We consider if these could be somewhat resolved and/or overcome through the academic thought and empirical practice of socially sustainable and inclusive tourism (Murphy, 1985; Scheyvens, 2007; Minnaert et al., 2011; Haanpää et al., 2018; Scheyvens and Biddulph, 2018). By taking this stance, we align with the idea that local residents should have the power and possibility to define how tourism impacts the local operating environment (Dredge and Hales, 2012; Timothy, 2012; Höckert, 2015; Hakkarainen, 2017; Paiva, 2023). In other words, our aim as residents of the neighbourhood in question has been to explore if the locality and this untypical heritage could offer

established in the wake of the Covid-19 pandemic, it affected the project schedule and also the methods used.

The collection of stories happened through collaboration with the local school, organizing 'storyworkshops' with the local library and as personal interviews. Once the digital platform was published, there was also an opportunity to leave written stories on the internet. These methods of story collection were organized and informed to the public in different ways. To get the stories of children, we established a collaboration with the local school. One grade level, altogether about sixty children, and their teachers participated in a project-based learning module where we first carried out a walking tour with the group to the neighbourhood and told them historical stories about the place as well as factual information about the development of suburban neighbourhoods in Finland. Afterwards, the children worked with their teachers writing their own stories about the neighbourhood and also making board and digital games about the place.

Besides the school collaboration, we organized 'storyworkshops' together with the local library. The library is a very popular place among the residents, especially the senior citizens. The storyworkshops were organized in the style of group discussions. Besides the library advertising them, they were also advertised in the local newspaper. Some people contacted us and stated that they did not want to participate in a group gathering but would like to tell their stories. In the workshops some participants brought material, mainly photographs but also old newspaper articles, with them. These acted as starting points for memories and stories. The participants also added to each other's stories and discussed their memories; how everyone personally remembered certain events, places or happenings. The participants in the workshops were all middle-aged or older, and both workshops lasted about one hour.

Personal interviews were also carried out with three people. These took place in different locations and one of them was realized as a 'driving interview', where we went to see different places of significance by car with the interviewee. The interviews lasted from forty-five minutes to two hours. Afterwards, the interviews as well as the storyworkshops were transcribed verbatim. The stories produced by the school children were already in a written format. We then edited the stories from the material to create shorter versions to place them on the map in the digital platform. The different data resulted in more than 120 short stories and memories. These were from different decades ranging from the 1960s, when the neighbourhood was built, to the 2010s. Once the platform was published, some tens of stories were received through it and it is open for people to leave new entries.

The aim of the 'Stories from Korkalovaara' project was first to collect and gain recognition for the heritage of the suburban neighbourhood. Secondly, it was to consider if and how this could be done through touristic practices. At the end of the project, we organized a two-day neighbourhood event, which consisted of an event publishing the digital platform, walking tours based on the collected stories, art workshops on storying the place and a future oriented workshop of the neighbourhood. These were advertised mainly to the residents of Rovaniemi in the newspapers and different social media channels, but we also distributed advertisements to a few places popular with tourists in the Rovaniemi city centre, for example a local hostel. The event gathered altogether some sixty people, and the most popular events were the publishing of the platform and the walking tours. From the project's point of view, the meaning of the event was to test the means of touristic practices in representing the ambivalent heritage of the suburb. We next move on to discuss what kind of ambivalences were present during the different stages of the project, as well as how these were present in our own understanding of the purpose of the project.

Discussion: Tourism in the suburb?

The ambivalent relationship between suburban heritage and local tourism was very much present throughout the course of the project. We were continually asked by different people and media to explain what these two had in common. 'What is there to see?', was a common question. It was also suggested that we conduct tours based on well-known cultural figures who had lived in the neighbourhood. The stories of ordinary places and people were not thought of as interesting enough by some people. The collection of the stories also counted for a significant proportion of the project time, since these stories had not been seen as valuable before and they did not 'exist' publicly. Besides making an unseen place visible, our aim was namely to bring different histories and places into tourism discussion in Rovaniemi (see Scheyvens and Biddulph, 2018: 590–2). When doing this, it became very clear to us that using such heritage as tourism content in Rovaniemi somehow questioned and contested the normative way of doing tourism, which is much based on a Western consumer society perspective (see e.g. Paiva, 2023). The value system of tourism development and what is considered worthy was very present. Tourism activity in Rovaniemi is not thought of as a phenomenon that can force change or counter the status

quo (Scheyvens and Biddulph, 2018: 590–2) but rather as an activity reinforcing them.

Nevertheless, while trying to conduct inclusive tourism practices among the research group, we were continually aware of and frequently discussed the possible ambivalence of our endeavours. The underlining thought of the project was, according to Junnilainen's (2020: 46) argument, to investigate whether neighbourhood-based narratives could serve as resources for de-stigmatization strategies. But, such inclusive practices in tourism development can be ambivalent, because they can in fact enhance the dynamics that they are trying to deconstruct. In other words, the practices intended to be inclusive can add to the sense of exclusiveness. Inclusionary practices, no matter how well-intended they might be, have ambivalence and paradoxes that need to be considered (see Adamson et al., 2021; Kangas-Müller et al., 2023: 5). In the context of inclusive tourism and suburban heritage, this can be seen in Scheyvens' and Biddulph's (2018: 599–600) description of the uncertainty concerning tourism programmes in 'undesirable or unwanted' neighbourhoods, which need to be conducted carefully in order not to commercialize poverty or exploit the marginalized areas in ways that do not benefit them. We did not experience such developments during the course of the project, probably because we were only testing the touristic practices on a small scale. However, if these were to be commercial products sold for wider audiences, these dynamics would have to be considered more carefully.

By organizing the walking tours, besides the alternative narratives, we aimed to test if 'the map of tourism could be reshaped' by organizing touristic activities in an urban periphery (see Scheyvens and Biddulph, 2018: 590). As Scheyvens and Biddulph (2018: 590–2) argue, such tourism activity can act on the one hand as a force of change by addressing inequalities and segregation of different places and groups of people, and on the other hand by challenging stereotypes and conventional interpretations of history. Indeed, the walking tours were a powerful method in the project (we also organized a few of them outside the project actions) to raise awareness and share information on the unconventional heritage of the suburban neighbourhood (see Haanpää et al., 2022). In the touristic practice of walking, people's senses become heightened, and they observe their surroundings more carefully (Österlund-Pötzsch, 2010). As Carú and Cova (2003) argue, engaging with the flows of everyday life by walking provides premises for experiences. However, the form of an organized walking tour is also a way of representing the place where it is held.

A touristic walking tour can be understood as a form of storytelling that is a poetic and political practice (Lund, 2008; see also Aoki and Yoshimitzu, 2015:



Figure 2.2 Walking tour participants in front of the neighbourhood mall (Photo: Antti Pakkanen).

276). The narration of the tour gives meaning and value to places encountered and shapes the participants' understanding of them. As such, we had to carefully consider our ways of telling the stories of the neighbourhood. However, the tours often created a certain atmosphere between us guides and the participants, where different stories were mutually shared. It was not just the 'official' story told by us guides, but also the participants engaged in storytelling. Often, local, random by-passers participated in the storytelling too. They were first interested in what was going on as a group of people on a touristic walk is not a typical sight in the neighbourhood. Once they were told what we were doing, many were suspicious of our purposes but still wanted to share their own stories. It has to be noted though that, even if the by-passers were curious about our doings, their attitude might change if such an activity happened every day in the neighbourhood.

We also had to consider the question of representation (e.g. Alvarado-Sizzo, 2023). This manifested in both collecting the stories and publishing them in digital form but also (re-)telling them on the walking tours. The project resources affected our possibilities to collect stories and this influenced the people who participated in the study. Also, the ways the data was collected somewhat reinforced the fact that more people with middle-class backgrounds shared their stories (see e.g. Luhtakallio and Mustranta, 2017). This naturally shaped the way the heritage of the neighbourhood is presented: it is certain stories that are told, and others go

unheard. The publication of the stories on the digital platform added ‘another layer’ to the question of representation, since the original transcriptions were edited by us, the researchers. This was a research ethical question of anonymity, but the chosen way of presenting the stories collected on a map forced us to leave out some stories if the place on the map connected with the story would be too recognizable. We were also forced to edit and shorten some stories quite radically for them to fit the chosen form. Through the platform we also received stories that were ambivalent in their content: they described drug use and other social problems in detail. As we did not want to reinforce territorial stigma, we were forced to contemplate how to edit and publish these stories. We tried to navigate these difficulties by discussing the decisions together with the research group (the authors of this chapter) and being self-reflexive towards our choices.

Conclusion

This chapter has presented and discussed viewpoints on ambivalent heritage and tourism in the Korkalovaara neighbourhood in the city of Rovaniemi, a popular tourist destination in Finnish Lapland. Korkalovaara is not typically mentioned as part of the tourism map of Rovaniemi. On the contrary, it has been seen as an unwanted neighbourhood, much like other similar suburban neighbourhoods in Finland and other parts of Europe.

First, we have argued that the heritage in places such as the Korkalovaara suburban neighbourhood is a valuable resource, but also has an ambivalent component. This ambivalence is rooted in the experiences of the locals and in the past developments in the neighbourhoods. The neighbourhoods are seen on one hand as a good place to live and places of living heritage by the residents, but, on the other hand, they are seen – mostly from the outside – as undesired or unwanted places, with persistent stigma attached to them and the residents. In a forest suburb, the closeness of nature and possibilities to enjoy outdoor activities are present, which can be seen as valuable resources. However, this kind of geographical position also means that the suburban neighbourhoods are usually located on the city outskirts, which creates a space for social segregation. Thus, the suburban neighbourhoods can be seen as places of contradictions and dichotomies.

The ambivalence of the place and its heritage is also rooted in the means and meanings of tourism development, which might be exclusive in nature or enhance the sense of exclusion for those they are trying to include. Tourism in Rovaniemi is mainly developed on the basis of winter tourism and Santa Claus.

Although tourism development has been successful in Rovaniemi and the economic impacts are significant, the role of locals and local heritage, especially that of the suburban neighbourhoods, has been in the margins. Consequently, the contrast between wanted and unwanted places grows when the undesirable neighbourhoods are discussed in the tourism context. In the project, we tested tourism practices that are based on the unseen, and as such ambivalent, heritage of the suburb. These were rather moderate compared to the amplitude of tourism activity in Rovaniemi. However, several walking tours were created and executed during the years. These proved to be of interest, at least for certain audiences. Additionally, from the comments of the participants we could interpret that the tours were important for them, either because of learning about the neighbourhood and its history and/or because of sharing their own experiences.

Scheyvens and Biddulph (2018: 601) argue that, along with the economic benefits, the social benefits of tourism are important, even though they do not receive as much attention as the economic ones. According to them, inclusive tourism has the potential to result in enhanced unity in rural and urban locations and a more pleasant place to live (Scheyvens and Biddulph, 2018: 601). However, it is important to consider how tourism is developed in these places: for whom and on whose terms. Not all will want to be part of tourism or see the neighbourhood as a touristic place, which makes the issue complicated. Accordingly, it can be argued that this kind of tourism is not for the masses, since the value aimed for is rather more social than economic. It may be more relevant for individual travellers or small groups. The experience is then based on the local life as it is, storytelling and nostalgia. Small-scale touristic activities, such as walking tours, have gained attention, and participants in Korkalovaara have shown interest in telling or sharing stories from their past. It seems though, that while the residents or former residents are willing to participate and tell stories, it has to happen on their own terms. Tourism has the potential to create social value in suburban neighbourhoods, but there are many aspects to consider in its development that can only be resolved through careful listening and local solutions.

References

- Aalto, P. and M. Laaksonen (2021), *Turun lähiöt: Aluerakentaminen Turun kaupunkiseudulla*, Turku: Sammakko. [The suburban neighbourhoods of Turku.]
- Adamson, M., E. Kelan, P. Lewis, M. Śliwa and N. Rumens (2021), 'Introduction: Critically interrogating inclusion in organisations', *Organization*, 28 (2): 211–27.

- Alvarado-Sizzo, I. (2023), 'Spatial representations, heritage and territorial-synecdoche in contemporary tourism', *Tourism Geographies*, 25 (2–3): 467–86.
- Aoki, J. and A. Yoshimitsu (2015), 'Walking Histories, Un/making Places: Walking Tours as Ethnography of Place', *Space and Culture*, 18 (3): 273–84.
- Belli, N. (2020), 'Modern Urban Planning and Dissonant Heritage: The Case of San Polo', *Art History & Criticism / Meno istorija ir kritika*, 16 (1): 79–93.
- Berkenbosch, K., P. Groote and A. Stoffelen (2022), 'Industrial heritage in tourism marketing: Legitimizing post-industrial development strategies of the Ruhr Region, Germany', *Journal of Heritage Tourism*, 17 (3): 327–41.
- Carù, A. and B. Cova (2003), 'Revisiting Consumption Experience: A More Humble but Complete View of the Concept', *Marketing Theory*, 3 (2): 267–86.
- Chadha, A. (2006), 'Ambivalent Heritage. Between Affect and Ideology in a Colonial Cemetery', *Journal of Material Culture*, 11 (3): 339–63.
- Donaldson, E. (2018), 'Place, Destabilized: Ambivalent Heritage, Community and Colonialism in the Marquesas Islands', *Oceania*, 88 (1): 69–89.
- Dredge, D. and R. Hales (2012), 'Community case study research', in L. Dwyer, A. Gill and N. Seetaram (eds), *Handbook of Research Methods in Tourism: Quantitative and Qualitative Approaches*, 417–37, Cheltenham: Edward Elgar Publishing.
- Euromonitor (2014), 'World Travel Market Global Trends Report 2014', available online: <https://www.globalwellnesssummit.com/wp-content/uploads/Industry-Research/Global/2014-wtm-global-trends-report.pdf> (accessed 5 August 2023).
- Gonzalez-Soria de la Santa, J. (2020), 'Tourism as a lever for a more inclusive society', *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*, 12 (6): 731–8.
- Haanpää, M., J.-C. García-Rosell and M. Hakkarainen (2022), 'Walking the concepts: elaborating on the non-representational sensitivities of tourism experience', *Journal of Marketing Management*, 38 (15–16): 1832–50.
- Haanpää, M., M. Hakkarainen and A. Harju-Myllyaho (2018), 'Katsaus yhteiskunnalliseen yrittäjyyteen matkailussa: osallisuuden mahdollisuudet pohjoisen urbaaneissa paikallisyhteisöissä', *Matkailututkimus*, 14 (2): 44–58. [A review on social entrepreneurship in tourism.]
- Hakkarainen, M. (2017), *Matkailutyön ehdot syrjäisessä kylässä*, PhD dissertation, Acta Universitatis Lapponiensis 357, Rovaniemi: University of Lapland. [The terms of tourism work in a remote village.]
- Hakkarainen, M. and T. Leskinen (2001), *Kylien tarinat-elämää Kurtakon, Venejärven ja Teurajärven kylissä*, Rovaniemi: University of Lapland. [Stories of the villages.]
- Hakkarainen, M. and P. Satokangas (2022), 'Tupa tunturin laidalla', *Kleio*, 4: 20–1. [A Cottage on the edge of the Fells.]
- Herva, V.-P., A. Varnajot and A. Pashkevich (2020), 'Bad Santa: cultural heritage, mystification of the Arctic, and tourism as an extractive industry', *The Polar Journal*, 10 (2): 375–96.

- Höckert, E. (2015), *Ethics of Hospitality: Participatory Tourism Encounters in the Northern Highlands of Nicaragua*, PhD dissertation, Acta Universitatis Lapponiensis 312, Rovaniemi: University of Lapland.
- Iloa, H., M. Hakkarainen and J.-C. García-Rosell (2014), 'Johdanto Rovaniemen joulumatkailuun', in H. Iloa, M. Hakkarainen and J.-C. García-Rosell (eds), *Joulu ainainen*, 10–22, Rovaniemi: Multidimensional Tourism Institute. [Introduction to Christmas tourism in Rovaniemi.]
- Järvinen, A. E. (1932), *Suurissa metsissä: Eränkäyntejä Lapissa ja Perä-Pohjolassa*, Porvoo: WSOY. [In the large forests. Wilderness acts in Lapland and Perä-Pohjola.]
- Junnilainen, L. (2020), 'Place Narratives and the Experience of Class: Comparing Collective Destigmatization Strategies in Two Social Housing Neighborhoods', *Social Inclusion*, 8 (1): 44–54.
- Kangas-Müller, L., K. Eräranta and J. Moisander (2023), 'Doing inclusion as counter-conduct: Navigating the paradoxes of organizing for refugee and migrant inclusion', *Human Relations*, online ahead of print.
- Komppula, R., S. Hakulinen and S. Saraniemi (2009), 'Lapin joulucharter-tuotteen elinkaari', *Matkailututkimus*, 5 (2): 19–42. [The lifecycle model of the Lapland Christmas charter product.]
- Kortteinen, M. (1982), *Lähiö: Tutkimus elämäntapojen muutoksesta*, Keuruu: Otava. [Suburban neighbourhood: A study on changing ways of life.]
- Koskinen-Koivisto, E. (2023), 'Contested and Ambivalent Heritage: Revisiting Responses to the Second World War Heritage of Finnish Lapland from the Perspective of Affects', in C. Axelsson Yngvéus, M. Thor Tureby and C. Trenter (eds), *(Un)contested Heritage: Archives, Museums and Public Spaces*, 175–89, Malmö: Malmö Universitet.
- Luhtakallio, E. and M. Mustranta (2017), *Demokratia suomalaisessa lähiössä*, Helsinki: Into. [Democracy in a Finnish suburban neighbourhood.]
- Lukkarinen, P. (1998), *Aalto Lapissa: Alvar Aallon Lapin tuotanto*, Jyväskylä: Atena. [The works of Alvar Aalto in Lapland.]
- Lund, K. A. (2008), 'Listen to the Sound of Time: Walking with Saints in an Andalusian Village', in T. Ingold and J. L. Vergunst (eds), *Ways of Walking: Ethnography and Practice on Foot*, 93–103, Aldershot: Ashgate.
- Mäiche, K. (2021), 'Puhetta lähiöstä', in E. Puumala, K. Mäiche and S. Tuomaala-Özdemir (eds), *Naapurusto – Tarinoita moniäänisestä lähiöstä*, 20–37, Helsinki: Into. [Talk about suburban neighbourhood.]
- Martini, A. and D. M. Buda (2020), 'Dark tourism and affect: Framing places of death and disaster', *Current Issues in Tourism*, 23 (6): 679–92.
- Minnaert, L., R. Maitland and G. Miller (2011), 'What is social tourism?', *Current Issues in Tourism*, 14 (5): 403–15.
- Murphy, P. E. (1985), *Tourism: A Community Approach*, London: Routledge.

- Österlund-Pötzsch, S. (2010), 'Pedestrian Art', *Ethnologia Europaea*, 40 (2): 14–28.
- Paiva, D. (2023), 'The paradox of atmosphere: Tourism, heritage, and urban liveability', *Annals of Tourism Research*, online ahead of print: 1–10.
- Paulaharju, S. (1963), *Wanhaa Lappia ja Peräpohjola*, 2nd edition, Porvoo: Werner Söderström. [Old Lapland and northern Ostrobothnia.]
- Paulauskaite, D., R. Powell, J. Coca-Stefaniak and A. M. Morrison (2017), 'Living Like a Local: Authentic Tourism Experiences and the Sharing Economy', *International Journal of Tourism Research*, 19 (1): 619–28.
- Roivainen, I. (1999), *Sokeripala metsän keskellä – lähiö sanomalehden konstruktiona*, Helsinki: Helsingin kaupungin tietokeskus. [Suburban neighbourhood as a newspaper construction.]
- Saari, R., E. Höckert, O. Kugapi, M. Lüthje and N. Mazzullo (2020), 'Cultural Sensitivity in Sámi Tourism: A Systematic Literature Review in the Finnish Context', *Matkailututkimus*, 16 (1): 93–110.
- Scheyvens, R. (2007), 'Exploring the Tourism-Poverty Nexus', *Current Issues in Tourism*, 10 (2): 231–54.
- Scheyvens, R. and R. Biddulph (2018), 'Inclusive Tourism Development', *Tourism Geographies*, 20 (4): 589–609.
- Stjernberg, M. (2019), *Concrete Suburbia: Suburban housing estates and socio-spatial differentiation in Finland*, PhD dissertation, The Department of Geosciences and Geography, University of Helsinki, A 77.
- Timothy, D. J. (2012), 'Destination communities and responsible tourism', in D. Leslie (ed.), *Responsible Tourism: Concepts, Theory and Practice*, 72–81, Wallingford: CABI.
- Totto (2023), Yhdistyksen historiaa [History of the association]. <https://www.totto.fi/kotiseutuyhdistys-rovaniemen-tot/yhdistyksen-historiaa/>. Retrieved on 15 December 2023.
- Urban, F. (2011), 'Mass Housing in Germany – Controversial Success and Ambivalent Heritage', in J. Lizardi and M. Schwegmann (eds), *Espacios Ambivalentes: historias y olvidos en la arquitectura social moderna*, 52–75, San Juan, Puerto Rico: Ediciones Callejón.
- Visitory.io (2023), Rovaniemi. Majoitustilastot ja Matkailutilastot. [Accommodation and Tourism Statistics.] <https://visitory.io/fi/public/rovaniemi/2022-12/>. Retrieved on 15 December 2023.
- Wallin, A. (2023), 'Green Neighbourhood Identity: How Residents Use Urban Nature Against Territorial Stigmatization in Finnish Housing Estates', *Housing, Theory and Society*, online ahead of print, 1–19.
- Wallin, A. and S. Rosendahl (2017), 'Kerrostalolähiön kulttuurisen muutoksen kartoitus', in M. Häyrynen and A. Wallin (eds), *Kulttuurisuunnittelu: Kaupunkikehittämisen uusi näkökulma*, 71–102, Helsinki: Suomalaisen kirjallisuuden seura. [A study on cultural change of a suburban neighbourhood.]

Ympäristöministeriö (2020), *Lähiöohjelma 2020–2022: Hyvinvoivat vetovoimaiset lähiöt*. Available online: https://ym.fi/documents/1410903/38439968/Lahiohjelma_2020-2022-3B1828A2_FB2B_4C4D_9D13_BE21A27F26F3-155188.pdf/44f93e8a-3f53-dfb4-39a0-e08f08b8c70b/Lahiohjelma_2020-2022-3B1828A2_FB2B_4C4D_9D13_BE21A27F26F3-155188.pdf?t=1603259591934 (accessed 7 August 2023). [The national development programme for suburban neighbourhoods 2020–2022.]