



**LAUREA**  
AMMATTIKORKEAKOULU  
*Yhdessä enemmän*

# Reilun matkailijan testi Reilun matkailun yhdistykselle

Antila, Heidi  
Cavander, Jenni

2015 Leppävaara



Laurea-ammattikorkeakoulu  
Leppävaara

**LAUREA**  
AMMATTIKORKEAKOULU

*Yhdessä enemmän*

## Reilun matkailijan testi Reilun matkailun yhdistykselle

Antila, Heidi; Cavander, Jenni  
Hotelli- ja ravintola-alan liikkeen-  
johdon koulutusohjelma  
Opinnäytetyö  
Marraskuu, 2015

Antila Heidi, Cavander Jenni

### Reilun matkailijan testi Reilun matkailun yhdistykselle

Vuosi 2015 Sivumäärä 52

---

Tämä toiminnallinen opinnäytetyö käsittelee reilua ja kestävästä matkailua. Opinnäytetyön tavoitteena oli tuottaa Reilun matkailun yhdistykselle sisällöllisesti ja visuaalisesti valmis Reilun matkailijan testi, jonka yhdistys voi julkaista omilla nettisivuillaan. Tavoitteena oli tutkia reilua matkailua kolmen eri kestävyiden näkökulmasta.

Viitekehyksenä käytettiin kolmea kestävyiden osa-alueita, joita ovat taloudellinen, sosiokulttuurinen sekä ympäristöllinen kestävyys. Hankkeen pohjana käytettiin myös Reilun matkailun yhdistyksen laatimia reilun matkailijan ohjeita. Valmis testi muodostui kolmesta edellä mainitusta kestävyiden teemasta ja näiden osa-alueiden alateemoista. Valmiin testin tarkoituksena oli saada Reilun matkailun yhdistykselle ajankohtaista ja käyttökelpoista tietoa käyttäjien reilun matkailun tiedosta.

Opinnäytetyön prosessin tuotoksena syntyi valmis Reilun matkailijan testi. Reilua matkailua tutkittiin myös henkilöhaastatteluja apuna käyttäen. Testiä testattiin paperisessa muodossa valikoidulle kohderyhmälle. Testin sisällön ja toimivuuden arvioivat ohjaajat, Reilun matkailun yhdistys ja muut opiskelijat.

Antila Heidi, Cavander Jenni

**Fair Traveler's Test for the Finnish Association for Fair Tourism**

Year	2015	Pages	52
------	------	-------	----

---

This functional thesis discusses fair and sustainable tourism. The objective of this study was to produce a complete "Fair Traveler's Test" for the Finnish Association for Fair Tourism (FAFT) that the association may publish on their website. The purpose of the thesis was to research fair tourism from three perspectives of sustainability.

The frame of reference consists of three dimensions of sustainability; economical, sociocultural and environmental. The principles of fair tourism, created by the Finnish Association for Fair Tourism, were used as a base in this study. A complete test was formed of the three afore mentioned themes of sustainability and the subjects' sub-themes. The objective of the "Fair Traveler's Test" was to provide up-to-date and useful data on the awareness of the users of the association of fair tourism.

The test was created as a result of the process. Fair tourism was also studied by carrying out personal interviews. The test was tested on paper with a selected target group. It was not possible to test it online. The evaluation of the test was based on the reviews of students, tutors and the Finnish Association for Fair Tourism.

Keywords: fair tourism, sustainable tourism, test

## Sisällys

1	Johdanto.....	6
2	Reilun matkailun yhdistys .....	7
3	Reilu matkailu .....	9
	3.1 Taloudellinen kestävyys.....	16
	3.1.1 Paikallinen väestö.....	18
	3.2 Sosiokulttuurinen kestävyys .....	20
	3.2.1 Kohdealueen kulttuuri.....	22
	3.2.2 Maassa maan tavalla.....	23
	3.3 Ympäristöllinen kestävyys .....	24
	3.3.1 Matkustaminen.....	27
	3.3.2 Majoitus .....	28
4	Reilun matkailijan testi .....	29
	4.1 Testin ideointi ja tiedonkeruu .....	30
	4.2 Testin toteutus .....	35
	4.3 Testin koetestausta .....	39
5	Johtopäätökset ja hankkeen arviointi.....	41
	Lähteet .....	42
	Kuvat .....	44
	Kuviot .....	45
	Taulukot .....	46
	Liitteet.....	47

## 1 Johdanto

Tässä toiminnallisessa opinnäytetyössä keskitytään reiluun ja kestäväan matkailuun Reilun matkailun yhdistykseltä saadun toimeksiannon kautta. Toimeksianto tuli Reilun matkailun yhdistykseltä, koska he kokivat Reilun matkailijan testin tarpeelliseksi. Hankkeena suunniteltiin testi, joka kohdistuu yhdistyksen jäsenille sekä internetsivuilla vieraileville. Testin avulla yhdistyksen nykyiset sekä mahdolliset uudet jäsenet voivat testata omaa tietoa kestävästä ja reilusta matkailusta. Testi pyrkii myös selvittämään testaaajien kiinnostusta asiasta ja reilun matkailun ajankohtaisuutta.

Reilun matkailijan testin tarkoituksena oli saada todenmukaista ja ajankohtaista tietoa jäsenten reilun matkailun kiinnostuksesta. Hankkeen tavoitteena oli suunnitella Reilun matkailun yhdistykselle valmis Reilun matkailijan testi, jossa käsitellään ja testataan yhdistykselle tärkeitä osa-alueita ja otetaan huomioon yhdistyksen tarpeet ja toiveet. Tarkoituksena ei siis ollut suorittaa testiä ja analysoida tuloksia, vaan suunnitella valmis testi yhdistykselle toteutettavaksi. Reilun matkailijan testi suoritettiin myös paperisena koeversiona, jotta nähtiin ja pystyttiin analysoimaan mitä vastaajat olivat mieltä testin ulkoasusta ja kysymysten laajuudesta. Testitulosten arviointi tapahtui vastausten keskiarvon mittaamisella.

Hankkeen tavoitteena oli käsitellä ja tutkia reilu matkailu käsitettä laaja-alaisesti ja käsitellä ajankohtaisia teemoja liittyen reiluun matkailuun. Hankkeen pohjana käytettiin Reilun matkailun yhdistyksen laatimia reilun matkailun ohjeita sekä teoreettista viitekehystä, joka keskittyy reiluun sekä kestäväan matkailuun. Seuraavissa luvuissa syvennytään tarkemmin Reilun matkailun yhdistykseen ja yhdistyksen laatimiin reilun matkailijan ohjeisiin.

Johdannon jälkeen käsitellään Reilun matkailun yhdistystä ja reilua matkailun käsitteistöä. Opinnäytetyössä esiintyy kolme keskeisintä kestävyiden teemaa, joiden avulla Reilun matkailijan testiä on suunniteltu ja joihin se perustuu. Reilun matkailun kolme teemaa ovat taloudellinen, sosiokulttuurinen sekä ympäristöllinen kestävyys. Jokaisen teeman alla on myös syventäviä aihealueita ja jokaisen kestäväan kehityksen teeman ympärille on luotu teoreettisen viitekehysten kautta valmiiseen reilun matkailijan testiin neljä kysymystä.

## 2 Reilun matkailun yhdistys

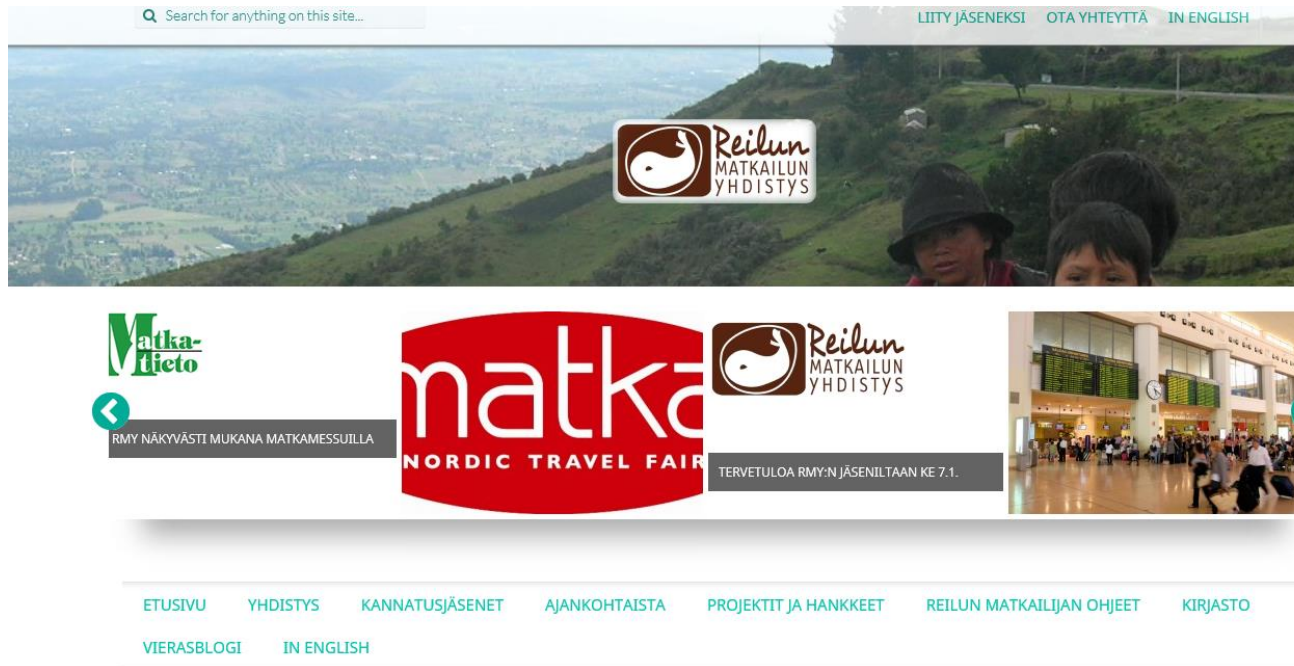
Toimeksiantajana opinnäytetyössä toimii Reilun matkailun yhdistys, jonka toimipaikka sijaitsee Helsingissä. Reilun matkailun yhdistys perustettiin vuonna 2003 ja perustajana oli Mari Mero. Mero halusi herättää keskustelua muun muassa matkailun positiivisista ja negativistista vaikutuksista Suomessa ja ulkomailla. Vuosien varrella yhdistys on ollut näkyvillä ja kuultavana laajasti mediassa. Yhdistys tuo laajasti esille matkailun vaikutuksia yhteisön elämään ja yhdistyksen toiminta sisältää esimerkiksi tutkimus-, tiedotus- sekä julkaisutoimintaa. (Reilun matkailun yhdistys 2015.)

Reilun matkailun yhdistys pyrkii edistämään vastuullista matkustamista tiedottamalla reilun matkailijan periaatteita matkailijoille sekä matkailualalla toimiville yrityksille. Reilun matkailun yhdistyksellä on laaja-alainen visio, jonka perusteella se pyrkii toteuttamaan toimintaansa tehokkaasti. Visiona yhdistyksellä on luoda maailma, jossa matkailija tiedostaa toimintansa vaikutukset ja pyrkii minimoimaan negatiivisia vaikutuksia ja lisäämään positiivisia. (Reilun matkailun yhdistys 2015.)

Tarkoituksena on, että maa johon matkustetaan, ei matkailijan toiminnoilla joudu vaarantamaan kulttuuriaan eikä ympäristöään. Matkailijan valintojen tulisi tukea paikallista väestöä: ”Visioimme maailman, jossa matkailu toimii kulttuurien välisenä ymmärryksenä ja rauhan asiassa”. Reilun matkailun yhdistyksen missiona on luoda dialogeja eri toimijoiden välille ja valistaa heitä eettisten valintojen tärkeydestä matkustaessa kotimaassa sekä ulkomailla. (Reilun matkailun yhdistys 2015.)

Reilun matkailun yhdistyksen internetsivuilta löytyy runsaasti tietoa vastuullisesta ja reilusta matkailusta. Internetsivujen sisältö käsittelee tarpeellista ja ajankohtaista tietoa matkailijoille, jotka ovat kiinnostuneita vastuullisista matkailutavoista. ”Projektit ja hankkeet” -osiosta löytyy yhdistyksen suunnitteleimia sekä toteuttamia erilaisia projekteja ja hankkeita, jotka ovat kaikille nähtävissä. Kyseisestä osiosta löytyvät myös yhdistyksen aiemmat hankkeet. (Reilun matkailun yhdistys 2015.)

Kuten alla olevasta kuvankaappauksesta voi nähdä (Kuva 1), ovat Reilun matkailun yhdistyksen internetsivut erittäin helppokäyttöiset ja heti etusivulla on hakukenttä sekä meneillään olevia hankkeita ja tärkeää informaatiota reilusta matkailusta. Kuvassa näkyy myös Reilun matkailun yhdistyksen käyttämä logo, joka tulee esille yhdistyksen käyttämässä markkinointi- ja mainontamateriaalissa. Yhdistyksen jäseneksi voi liittyä varsin helposti, ei tarvitse olla kuin kiinnostunut reilusta matkailusta liittyäkseen jäseneksi. Jäseneksi voivat liittyä myös opiskelijat sekä muut yritykset ja yhdistykset. (Reilun matkailun yhdistys 2015.)



Kuva 1: Reilun matkailun yhdistyksen etusivu (Reilun matkailun yhdistys 2015)

Reilun matkailun yhdistyksen internetsivustolta löytää hyödyllistä tietoa, kuten yhdistyksen kannattajayritykset sekä jäsenet. Sivulla on paljon kirjallisuutta ja opiskelijoiden tekemiä opinnäytetöitä aiheesta. Vierasblogiin voi jokainen aiheesta kiinnostunut yhdistyksen jäsen kirjoittaa kokemuksiaan ja aatteitaan reiluun matkailuun liittyen. On hyvä huomioida, että yhdistyksen jäsenet voivat olla aivan tavallisia palkkatyöntekijöitä jossain toisessa yrityksessä sekä aivan toisella alalla, mutta ovat kiinnostuneita reilusta matkailusta. (Reilun matkailun yhdistys 2015.)

Reilun matkailun yhdistys on myös aktiivisesti mukana sosiaalisessa mediassa. Yhdistyksellä on omat Facebook-sivut ja Twitter-sivut, joihin jäsenet sekä henkilöstö voivat päivittää tärkeimpiä ja ajankohtaisimpia asioita reilusta matkailusta. Yhdistyksen Facebook-sivuilla on paljon ajankohtaisia uutisia maailmalta ja siellä kerrotaan myös uusimmista reilun matkailun trendeistä. Yhdistys myös jakaa sivuillaan erilaisia sanomalehdissä sekä mediassa esille nousseita ympäristölliseen, sosiokulttuuriseen sekä taloudelliseen kestävyYTEEN liittyviä aiheita ja uutisia. Kaikki Reilun matkailun yhdistyksen Facebook-sivujen tykkääjät sekä jäsenet ajavat samoja reilun matkailijan periaatteita ja pyrkivät tuomaan esille maailmaa koskettavia onnettomuuksia ja tapahtumia. (Reilun matkailun yhdistyksen Facebook-sivut 2015.)

Yhdistyksen sivulla on myös kattavat reilun matkailijan ohjeet. Ohjeissa on käyty tarkasti läpi matkustamisen eri osa-alueet matkan suunnittelusta matkan toteutukseen. Ohjeet ovat kaikille nähtävissä. Alla olevassa kuvankaappauksessa (Kuva 2) näkyy reilun matkailijan ohjeiden etusivu, josta matkailija voi valita häntä kiinnostavan otsikon ja etsiä lisätietoa aiheesta. Ku-



vankaappauksessa näkyy myös oikeassa reunassa yhdistyksen päivittämiä julkaisuja Twitteriin. (Reilun matkailun yhdistys 2015.)


Kestävä matkailu ei yleisestä harhaluulosta huolimatta ole erillinen "matkailutyppi", vaan pikemminkin joukko periaatteita, käytäntöjä ja tavoitteita, joita voi soveltaa kaikkeen matkustamiseen. Niinpä kaikenlainen matkailu, myös niin sanottu pakettimatkailu voi olla kestävä – paljon riippuu matkailijan itse tekemistä valinnoista. Toisaalta on myös muistettava, että kestävyystavoitteiden saavuttaminen vaatii panostusta yksittäisten matkailijoiden lisäksi myös yrityksiltä, hallituksilta sekä kansalaisjärjestöiltä. Matkailun kestävyys on jatkuva prosessi, joka vaatii matkailun vaikutusten jatkuvaa arviointia. Positiivisena voidaan kuitenkin pitää sitä, että kestävyys on nouseva trendi matkailualalla ja esimerkiksi konsulttifirma Deloitteen 2014 tekemän tutkimuksen mukaan se tulee lähivuosina kasvattamaan merkitystään niin päätöksenteossa kuin bisnesajattelussa.

Reilun matkailijan ohjeet:

- [Hanki tietoa matkakohteesta](#)
- [Matkusta huippusesongin ulkopuolella](#)
- [Valitse vastuuntuntoinen matkanjärjestäjä](#)
- [Suosi paikallista](#)
- [Säästä energiaa ja vettä](#)
- [Minimoi jätteet](#)
- [Kunnioita paikallista kulttuuria](#)
- [Suojele ihmisiä, eläimiä ja luontoa](#)
- [Kerro näkemästäsi ja kokemastasi](#)

**Tweets** Follow

**Reilun matkailun yhd** @reilumatkailu 29 Sep  
Viisi vinkkiä vastuullisen matkan suunnitteluun. #reilumatkailu #vastuullinenmatkailu #matkailu twitter.com/ecotravel/stat...  
Expand

**Reilun matkailun yhd** @reilumatkailu 28 Sep  
Haluatko tukea toimintaamme? Liity jäseneksi: ow.ly/SDgiH #reilumatkailu pic.twitter.com/JKwmegW21q  


Tweet to @reilumatkailu

**Blogin arkisto**

Select Month ▼

© Reilun matkailun yhdistys 2015 ■ Preus Theme by [InkHive](#) f t

Kuva 2: Reilun matkailijan ohjeet (Reilun matkailun yhdistys 2015)

Reilun matkailun jäsenet ovat eri alojen edustajia, jotka ovat kiinnostuneita matkustamaan vastuullisesti. Kuka tahansa, joka on kiinnostunut vastuullisesta matkailusta ja kannattaa vastuullista matkustusta, voi liittyä Reilun matkailun yhdistyksen jäseneksi. Yhdistyksen jäsenenä voi tukea ja edistää vastuullisen matkailun periaatteiden tunnetuksi tekemistä ja yhdistyksen jäsenenä voi myös halutessaan päästä ideoimaan ja suunnittelemaan reiluun matkailuun liittyviä erilaisia projekteja ja hankkeita. (Reilun matkailun yhdistys 2015.)

### 3 Reilu matkailu

Reiluun matkailuun liittyy vahvasti kestävä matkailu. Kestävällä matkailulla yleensä viitataan suoraan kokonaisvaltaisen taloudellisen, sosiokulttuurisen sekä ekologisen näkökulman vaikutuksista matkailun kehitykseen. (Staffans & Merikoski 2011, 10 - 11.) Jopa viisi prosenttia maailman hiilidioksidipäästöistä aiheutuu matkailusta. Suurin osa päästöistä syntyy lentämisestä ja jopa 40 prosenttia lomamatkailijoista matkustaa kohteeseen lentäen. (Kalmari & Kelola 2009, 7.)

Kestävä matkailu pyrkii tyydyttämään matkailijan tarpeita, viemättä kuitenkaan paikallisväestöltä mahdollisuutta hyötyä tilanteesta. Kestävä matkailu ilmennetään usein prosessin

oloiseksi janaksi kohti jotain kestävyuden päämäärää jota ei ehkä koskaan saavuteta, mutta sitä tulisi tavoitella kaikessa matkailutoiminnassa. Kestävässä matkailussa ei ole ainoastaan kyse jostain matkailumuodosta, vaan pääperiaatteista jotka edesauttavat matkailun kehitystä ja joihin jokaisen matkailusektorilla toimivan tulisi sitoutua. (Staffans & Merikoski 2011, 10 - 11.)

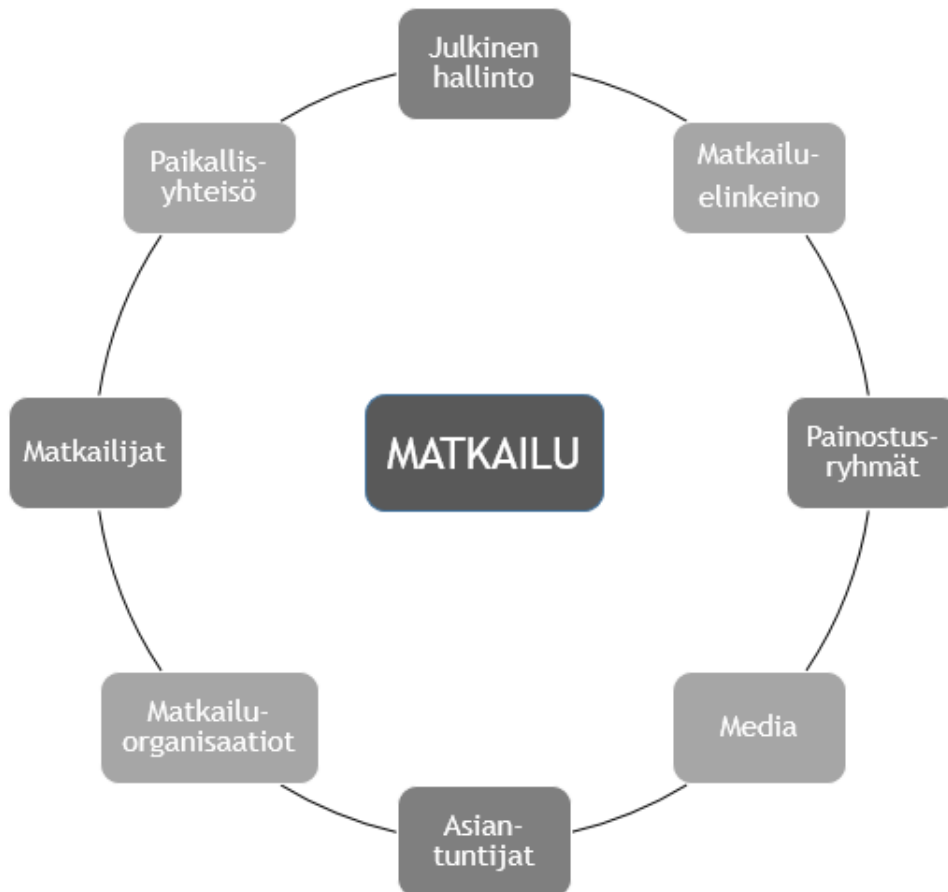
Kestävän matkailun moniselitteisyyden takia pyrkimykset kohti ihanteellista kestävyuden päämäärää ovat näkökulmiltaan hyvinkin erilaisia. Kestävän matkailun tutkimus ja edistäminen voidaan kohdistaa esimerkiksi matkailun erilaisiin osatekijöihin esimerkiksi majoitukseen, matkailukohdetyyppeihin tai joihinkin toimijaryhmiin kuten matkailijoihin. Edellä mainittujen ohella voidaan keskittyä myös kestävään kehitykseen matkailussa esimerkiksi alue- ja yhdyskuntasuunnittelun tai työvoimapolitiikan kautta. (Staffans & Merikoski 2011, 10 - 11.)

Maailman matkailujärjestön WTO:n mukaan kestävä matkailu tulisi toteuttaa seuraavia tavoitteita: ympäristöressurssien kestävyys, paikalliskulttuurin kestävyys sekä elinkeinotoiminnan kestävyys. Ympäristöressurssien kestävyys tarkoittaa optimaalista ympäristöressurssien käyttöä, sekä välttämättömien ekologisten prosessien hyväksyntää ja edesauttaa luonnonperinnön sekä biodiversiteetin säilyttämistä. Paikalliskulttuurin kestävyys tarkoittaa paikallisväestön kunnioittamista sen monimuotoisuudessa, säilyttää ja edesauttaa elävää kulttuuria ja sen perinteisiä arvoja sekä edistää kulttuurien välistä yhteisymmärrystä ja suvaitsevaisuutta. Elinkeinoiminnan kestävyys tarkoittaa matkailuelinkeinon pitkäaikaista toimintaa, joka takaa eri osapuolille parhaan mahdollisen hyödyn ja tähän liittyy vahvasti paikallisväestön vakaiden työllistymismahdollisuuksien takaaminen sekä sosiaalisten palveluiden tuottaminen. (Staffans & Merikoski 2011, 12.)

Maailman matkailujärjestön kestävä matkailu osa-alueissa korostuvat myös asiakastyytyvyyden ja elämyksellisyiden merkitys matkailussa, sekä toisaalta myös kestävä kehitys koskevan tietoisuuden lisääminen ja peilaaminen yleiseen matkustuskäyttäytymiseen. Ympäristönsuojelullisten, sosiokulttuuristen ja paikallistaloudellisten tavoitteiden takia kestävä matkailu voidaan pitää globaalisti ideologisena ja poliittisena käsitteenä. Käytännön tasolla kestävä matkailu mielletään usein rajallisten resurssien jakamiseksi ja kohdentamiseksi uusilla tavoilla eripuolille maailmaa. Matkailun edistäminen vaatii paitsi teknologisia myös poliittisia ratkaisuja ja eri osapuolten yhteen sovittamia normeja ja intressejä. Vaikka kestävä matkailu poliittinen luonne korostaa julkisen sektorin roolia matkailukehityksen ohjaajana, kestävä matkailu syntyy myös suurimmaksi osaksi kysynnän pohjalta ja siihen vaikuttaa vahvasti myös matkailijoiden kulutuskäyttäytyminen. (Staffans & Merikoski 2011, 12.)

Kestävä ja reilu matkailuun liittyy vahvasti se, että matkailu on poliittisin päätöksin säädeltyä ja siihen sisältyy useita eri sidosryhmiä. Matkailuun kuuluvat sidosryhmät ovat toi-

minnoiltaan ja tavoiltaan hyvin erilaisia ja niitä voi olla vaikea sovittaa yhteen. Alla olevassa kuviossa (Kuvio 1) on esitelty matkailualan tärkeimmät sidosryhmät: paikallinen yhteisö, julkinen hallinto, matkailuelinkeino, painostusryhmät, media, erilaiset asiantuntijat, matkailuorganisaatiot sekä matkailijat. Reilun ja kestävä matkailun suunnittelussa ja toteuttamisessa on erityisen tärkeää ottaa huomioon kaikki edellä mainitut sidosryhmät ja että toiminta on avointa ja osallistavaa. (Borg, Kivi & Partti 2002, 98 - 99.)



Kuvio 1: Matkailualan sidosryhmät (Borg ym. 2002, 98 - 99)

Reilu ja kestävä matkailu edellyttää sitä, että paikallisyhteisöjen osallistumisen tärkeyttä nostetaan yhä enemmän esille ja sen sijaan merkitystä tuodaan ilmi. Reilun matkailun perusohjaamisen suunta voidaan selvittää esimerkiksi markkinoiden asemasta ja mahdollisten asiakkaiden tarpeista ja toiveista. Reilun matkailun yksi perustavoite on alueellinen kehittyminen. Kehittäminen kulkee aina käsi kädessä paikallisten odotuksien, olosuhteiden ja arvojen kanssa. Reilua matkailua suunniteltaessa on otettava huomioon, ettei sitä ole rajattu liian ahtaasti, vaan reilua matkailua tulisi toteuttaa ja suunnitella laajemmin. Olisi pyrittävä siihen, että hankealue muodostuisi maantieteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti isona kokonaisuutena eikä esimerkiksi pelkkien maakunnan rajojen mukaisesti. (Borg ym. 2002, 98 - 99.)

Yksi reilun matkailun perusehto on tehdä rakentavaa yhteistyötä eri sidosryhmien välillä, kuten yhteistyö elinkeinon ja kohdealueen yhteisön välillä. Reilussa matkailussa voidaan nähdä ylhäältä alas suuntautuvaa lähestymistapaa, jolla kuvataan hallinnolliseen ja säädöksiin perustuvaa tapaa toimia, kun taas ylhäältä alhaalle suuntautuvalla lähestymistavalla tarkoitetaan elinkeino yritysten omien itsesäätelyprosessien toimivia käytäntöjä suunnittelevaa lähestymistapaa. Kolmanneksi lähestymistavaksi voidaan nähdä integroitava yhteistyö eri sidosryhmien sekä elinkeinon välille. Tässä lähestymistavassa annetaan enemmän vastuuta ja valtaa sidosryhmien päätännällä. (Borg ym. 2002, 98 - 99.)

Kun suunnitellaan reilua matkailua, on erityisen tärkeää huomioida julkisen hallinnon ja yksityisen tahon sidosryhmien muodostamat verkostot. Nämä erilaiset verkostot usein yhdistävät suunnittelun aikana useita eri instituutioita ja kestävään matkailuun tähdätään nimenomaan verkostoimisen kautta. Verkostojen avulla pystytään ymmärtämään paremmin monia eri tahoja ja asiasta saadaan laajempi kuva erilaisten tulkintojen avulla. Verkostossa toimijoiden heterogeenisuus voi myös itsessään aiheuttaa ongelmia esimerkiksi tulkintatavan erilaisuuden vuoksi. Jos tavoitteet ja päämäärät suunnittelulle ovat hyvin erilaiset, voi työskentely osoittautua liian ongelmalliseksi. Tällainen tilanne ei ole kovinkaan harvinainen suunniteltaessa kestävä matkailua. (Borg ym. 2002, 98 - 99.)

Reiluun matkailuun liittyvät vahvasti matkailijan omat oikeudet sekä velvollisuudet. Matkustaessa matkailijalla on perusoikeudet, kuten turvallisuus. Matkustajan turvallisuutta voivat mahdollisesti heikentää erilaiset taudit, terrorismi tai rikollisuus. Kohdemaan yhteisön sekä julkisen hallinnon on yhdessä vastattava ja olla vastuussa siitä, että matkailijalla on turvallista. Matkan kohdeyhteisön ja julkisen hallinnon tehtävänä on myös olla vastuussa matkailijan tasa-arvoisesta kohtelusta, riippumatta matkailijan rodusta, sukupuolesta tai vammaisuudesta. Väärinkäsityksiä ja väärin toimimista matkakohteessa voidaan ehkäistä matkailuelinkeinon ja matkailuelinkeinoa valvovan julkisen hallinnon antamalla asianmukaisilla ja ajan tasalla olevilla etukäteen annetulla informaatiolla. (Borg ym. 2002, 100 - 101.)

Valtiovallalla on vastuu siitä, että matkailija voi matkakohteessa liikkua vapaasti ja tutustua paikalliseen väestöön. Ymmärrettävästi on valtioita, jotka haluavat suojella maataan, paikallista kulttuuria, tai omaa uskontoaan esimerkiksi rajoittamalla ja eristämällä turistit jollekin rajatulle alueelle. Täytyy kuitenkin muistaa, että useille matkailijoille on erityisen tärkeää nähdä ja kokea autenttista ja oikeaa paikallista kulttuuria sekä nähdä paikallisten asukkaiden elämää ja tapoja toimia. Tämä ei välttämättä toteudu, jos kohdemaassa turisticalueet ovat rajattu jollekin alueelle. (Borg ym. 2002, 100 - 101.)

Matkailuelinkeinon ja kohdeyhteisön vastuulla on se, että matkailija saa matkakohteessa asianmukaista ja kohteliasta palvelua. Matkailua suunnitellessa ja toteuttaessa tulisi aina toimia niin, että sekä matkailijan että kohdemaan yhteisön oikeudet ja tarpeet on turvattu. Matkanjärjestäjällä on vastuu olla avainasemassa, kun suunnitellaan reilua matkailua ja matkanjärjestävät voivat omilla toiminnoillaan edistää reilun matkailun toteutumista. Matkanjärjestäjien tulisi yhdessä paikallisten viranomaisten kanssa kehittää ja suunnitella kestävää ja ympäristövastuullista matkailua. (Borg ym. 2002, 100 - 101.) Nykyään kestävä matkailu ja sen periaatteet ovat kiitettävästi esillä matkailuorganisaatioiden kehittämisstrategioissa ja suunnittelussa, kuten myös mediassa. Vähemmän on kuitenkin keskusteltu siitä mitä kestävä kehitys matkailualueiden rakentamisessa sekä palveluiden tuottamisessa käytännössä merkitsee. (Staffans & Merikoski 2011, 12.)

Reilu sekä kestävä matkailu on ollut viime vuosina paljon uutisotsikoissa ja matkailualalla toimivat yritykset yrittävät muokata palveluitaan reilummiksi, jotta asiakassegmentti laajenisi. Aurinkomatkat ja Finnmatkat ovat molemmat tuoneet Reilun matkailun yhdistyksen tavoin aihetta esille paljon mediassa ja näin ollen haluavat vaikuttaa kuluttajien päätöksiin ja muokata niitä kestävimiksi. Esimerkiksi Aurinkomatkojen internetsivuilta löytyy ohjeita mitä reilun matkailijan kannattaa miettiä matkan tekoa suunnitellessa ja mitä hänen pitäisi ottaa huomioon esimerkiksi liikennevälinettä valittaessa. (Aurinkomatkat 2015.)

Myös Finnmatkat ovat ottaneet kestävä ja reilut matkailutottumukset osaksi arkeaan. Yrityksen internetsivuilta käy ilmi erilaisia ohjeita matkailijalle, joka haluaa teoillaan vaikuttaa positiivisesti talouteen sekä ympäristöön. Finnmatkat myös lupaavat heidän yrittävän parhaansa mukaan maksimoida matkailusta tulevat positiiviset vaikutukset esimerkiksi paikallisen väestön hyväksi. Samalla he pyrkivät minimoimaan lentoliikenteestä aiheutuvat negatiiviset vaikutukset. (Finnmatkat 2015.)

Reiluun matkailuun liittyy myös vahvasti vastuullisuus eri osa-alueilla. Soile Veijola (2013) käsittelee matkailun vastuullisuutta viisiasteisena. Matkailun vastuullisuuteen liittyy viisi yhteiskunnallisen toiminnan osa-aluetta: sosiaalisuus, kulttuurisuus, taloudellisuus, ekologisuus ja poliittisuus. (Veijola 2013, 22.) Sosiaalinen, kulttuurinen, taloudellinen sekä ekologinen eli ympäristöllinen kestävyys käydään tarkemmin läpi seuraavissa luvuissa.

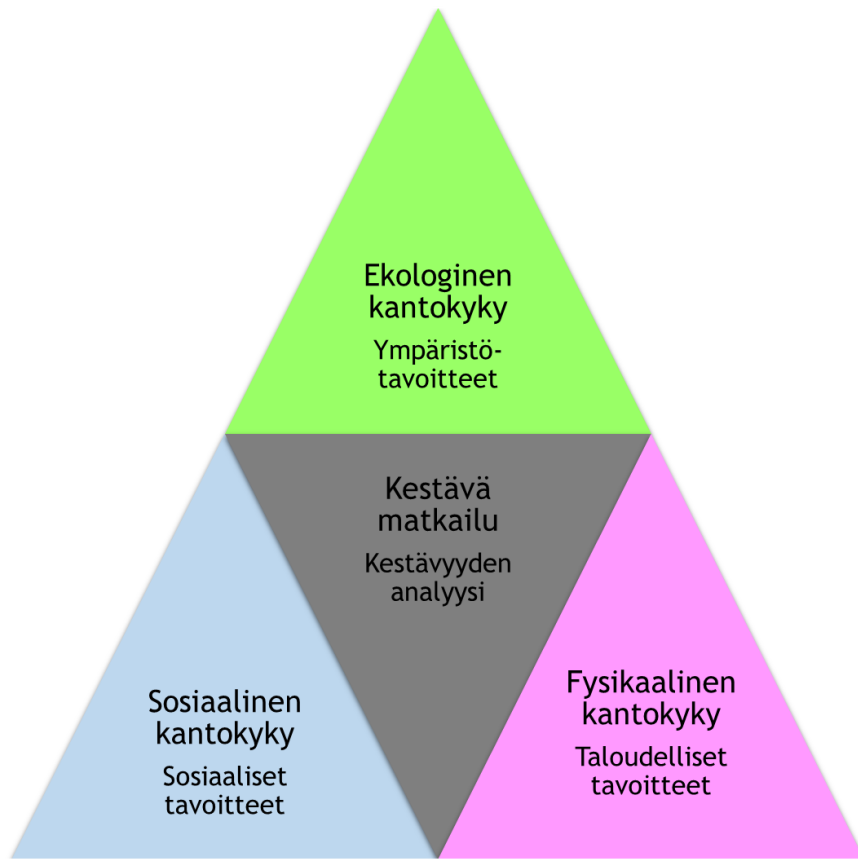
Poliittista vastuullisuutta matkailussa edistävät poliittisten ja taloudellisten päättäjien päätökset, jotka pyrkivät tukemaan oikeudenmukaisuutta ja vaikuttamaan matkailun eri osa-alueisiin. Matkailuun liittyvät vaikutukset syntyvät yleensä jonkun toista asiaa koskevan päätöksen sivutuotteena, mikä tekee niistä vaikeaa hallita ja hahmottaa. Poliittisen vastuullisuuden toteutuessa ihanteellisesti myös vähemmän valtaa omaavat ihmiset pääsevät vaikutta-

maan heitä koskeviin matkailuun liittyviin asioihin, kuten esimerkiksi maankäyttöoikeuksiin, työoikeuksiin ja pienyrittäjyyteen. (Veijola 2013, 23.)

Yksittäiset matkailijat pystyvät vaikuttamaan poliittisesti vastuullisuuteen matkailussa matkailukohteen valinnalla. Yleensä lomalle lähettäessä matkailija haluaa levätä, mutta kaikki matkakohteessa käytettävä raha merkitsee ainakin välillisesti paikallisen alueen hyväksyntää. Matkakohteen valinta ja siellä käyttäytyminen ovat siis poliittisia tekoja. Matkailija kuitenkin päättää itse tukeeko hän paikallista poliittista diktatuuria lomamatkallaan tuhlaamalla rahojaan. Poliittisia sekä luonnonmullistuksiin liittyviä katastrofi- tai kriisialueita lähdetään yleensä katsomaan matkailullisesta mielenkiinnosta, mikä usein herättää kysymyksiä poliittisesta ja eettisestä vastuullisuudesta. (Veijola 2013, 23.)

Sosiaalista, kulttuurista, taloudellista, ekologista sekä poliittista vastuullisuutta matkailussa toteuttavat kaikki matkailussa tavalla tai toisella mukana olevat, kuten matkailijat, matkailupalveluiden tuottajat, paikallinen väestö ja yhteisö sekä viranomaiset ja korkeammalla olevat hallinnolliset päättäjät. Kaikkien edellä mainittujen tahojen tulisi sitoutua vastuulliseen matkailuun, jotta matkailu muuttuisi nykyistä kestävämmäksi. (Veijola 2013, 23.)

Borg, Kivi ja Partti (2002) käsittelevät kirjassaan kestävän matkailun keskeisiä teemoja kuten kantokykyä. Kantokyvylle viitataan muutokseen, jonka ihminen ympäristölleen aiheuttaa. Kantokyky on aina mitattavissa ja on aina alueesta ja matkailijoista ajallisesti vaihteleva hoidon määritelmä. Reilussa matkailussa onkin hyvin tärkeää ja keskeistä ottaa huomioon kohteen kantokyky. Tällä tarkoitetaan sitä, että matkailu ei saa toiminnallaan aiheuttaa pysyviä vaurioita matkailukohtelle eikä luonnon monimuotoisuudelle. Matkailukohteet ja matkailijat ovat aina erilaisia ja tuottavat erilaisia kantokykyjä. Kantokyky on subjektiivinen asia, joka ei kerro jotain tiettyä lukua tai kävijöiden enimmäismäärää. (Borg ym. 2002, 185 - 187.)



Kuvio 2: Kestävyyden analyysi (Borg ym. 2002, 185 - 187)

Reilun matkailun yksi keskeisimmistä tavoitteista on, etteivät matkailijat ylitä matkakohteen kantokykyä. Kantokyvyn ylittämällä vahingoitetaan matkakohteen fysikaalista, sosiaalista sekä kulttuurista monimuotoisuutta. Kantokyvyn liittyvät useita erilaisia käsitteitä ja määritelmiä riippuen siitä minkälaisia tavoitteita matkailukohteella on. Yllä olevassa kuviossa (Kuvio 2) on esitelty kolme erilaista kantokkyä, sosiaalinen, ekologinen ja taloudellinen kantokky, jotka yhdessä liittyvät kestäväan matkailuun. (Borg ym. 2002, 185-187.)

Erilaisia kantokyvyn käsitteitä ovat myös fysikaalinen, infrastruktuurinen ja psykologinen kantokky. Fysikaalisella kantokyvylle tarkoitetaan matkailijoiden lukumäärää tai kohdealuetta kuvaava kantokkyä. Infrastruktuurinen kantokky kuvaa matkailijoiden lukumäärän lisäksi myös kohteen infrastruktuuria. Psykologisella kantokyvylle selvitetään matkailijoiden lukumäärän merkitystä matkailijoiden elämysten tasokkuudelle. Kantokky-käsite on myös hyvin hyödyllinen työkalu matkailukohteen hoitoa suunniteltaessa. Kantokyvyn avulla pystytään parantamaan ja ylläpitämään matkailukohteen ekologisia sekä sosiaalisia tekijöitä. (Borg ym. 2002, 186 - 187.)

### 3.1 Taloudellinen kestävyys

Taloudelliseen kestävyteen yleensä liittyy esimerkiksi matkailukohteen yhteisön hyötyminen matkailutoiminnasta taloudellisesti. Usein ongelmana on matkailun tuottamien tulojen siirtyminen toisaalle kuin itse matkailukohteeseen. Näin käy helposti, jos matkailija suosii esimerkiksi suuria hotelliketjuja, joiden päämajat sijaitsevat aivan toisaalla kuin matkailukohteissa. Pienillä paikallisilla yrityksillä on kuitenkin enemmän potentiaalia työllistää kohteen väestöä sekä saada matkailusta oikeaa hyötyä esimerkiksi köyhyyden vähentämisen suhteen. (Reilun matkailun yhdistys 2015.)

Taloudellinen vastuullisuus Veijolan (2013) mukaan tarkoittaa matkailussa ensinnäkin sitä, että yritystoiminnan tulee olla taloudellisesti kannattavaa. Taloudellisesti vastuulliset matkailupalveluiden tuottajat pyrkivät palkkaamaan työntekijöikseen paikallisia asukkaita sekä ostamaan tavaroita ja palveluita paikallisilta yrityksiltä tai yksityishenkilöiltä. Näin ollen matkailupalveluiden tuottaja pyrkii tuottamaan paikallisille työtä ja tuloja. Taloudellisesti vastuullinen matkailu kuitenkin ei syrjäytä paikallisia työoloja, kuten kalastusta tai maanviljelyä vaan pyrkii kannustamaan ja toimimaan yhteistyössä tuottajien kanssa. Vastuullinen matkailu omalta osaltaan tähtää köyhyyden vähentämiseen. (Veijola 2013, 23.)

Taloudellisesti kestävässä matkailuliiketoiminnassa täytyy ottaa huomioon ympäristön tarjoamat mahdollisuudet sekä mahdolliset ympäristön aiheuttamat uhat. Ympäristöä voidaan sanoa kaikkien yritykseen liittyvien ulkoisten tekijöiden muodostelmaksi. Kaikki eri ulkoiset tekijät vaikuttavat vahvasti yrityksen toimintaan. Kallion mukaan (2002) ympäristö sisältää yrityksen sosiokulttuurisen, taloudellisen, maantieteellisen sekä poliittisten tekijöiden vaikutukset, jotka liittyvät yksilön valintoihin, mahdollisuuksiin ja mielenkiintoon työskennellä yrittäjänä. (Kallio 2002, 15 - 16.)

Taloudelliseen kestävyteen liittyy myös kaikki matkailualalla toimivat tuottajat sekä tuotteet. Alla olevassa kuviossa (Kuvio 3) on esiteltyä matkailualan erilaisia vaikuttajia. Kuvio pohjautuu Belgialaiseen WES- matkailun tuotannon indeksiin, jota voidaan soveltaa myös kansainvälisellä tasolla. Indeksillä käsittelee matkailualan tuottajia sekä matkailu tuotteita. Indeksissä on erilaisia kategorioita, joista tärkeimmät ovat kuvattuna alla olevassa kuviossa. (Vanhove 2005, 40 - 41.)





Kuvio 3: Matkailualan toimijat (Vanhove 2005, 40 - 41)

Ensimmäinen kategoria liikenne pitää sisällään eri liikenteen osa-alueita kuten rautatieliikenne, maantieliikenne, tietullit ja rajanylityspaikat. Seuraava kategoria on nähtävyydet. Nähtävyydet ovat matkailun kannalta erittäin tärkeässä roolissa. Esimerkiksi erilaiset teemapuistot, museot sekä muut nähtävyydet ovat isoja matkailualan työllistäjiä ja tuovat rahaa paikalliselle liiketoiminnalle. Kolmas kategoria on majoitus. Majoitukseen kuuluu esimerkiksi erilaiset hotellit, majatalot, vuokrattavat majoituskohteet ja leirintäalueet. Vähittäiskauppa kategoria kattaa esimerkiksi pienet kaupat tai tupakkatuotteita myyvät kioskit. Matkailupalvelut kategoriaan kuuluu matkailualan opaspalvelut, kuten turisti-infot. Matkailupalveluita voi olla myös erilaiset matkailukohteissa ohjatut retket, kuten risteilyt. Viimeiseen kategoriaan julkiset palvelut kuuluu postiliikenne, jäte- sekä vesihuolto ja puhelinliikenne. (Vanhove 2005, 40 - 41.)

Vesa-Matti Lahti ja Jenni Selosmaa (2013) kuvaavat kirjassaan jakamistalouden tuomia taloudellisia hyötyjä. Kuten myös tässäkin tilanteessa jakamistalous voisi myös tukea kestävästä kehityksestä. Jakamistalouden taloudelliset sekä ympäristölliset hyödyt liittyvät vahvasti toisiinsa. Jakamistaloudessa pääasiana on se, että resursseja pyritään käyttämään tehokkaasti ja näin ollen tavaroiden käyttöaste on korkeampi. Jakamistalous antaa myös paremmat mahdollisuudet uudelle liiketoiminnalle ja tämä puolestaan kasvattaa taloutta. Niin ympäristön kuin myös

talouden kannalta olisi hyväksyttävää, että maailmalla suosittaisiin enemmän jakamistalouden periaatteita. Jakamistalous muokkaa taloutta ja tätä kautta synnyttää paljon uusia työpaikkoja sekä yrittäjiä. Tätä kautta hyödyt ulottuvat kansainvälisestä myös paikalliseen. (Lahti & Selosmaa 2013, 93.)

Jakamistalouden hyötyihin kuuluu myös tietysti tavallisille ihmisille tuodut hyödyt. Tavallisille ihmisille se antaa mahdollisuuden hyötyä omasta omaisuudestaan ja taidoistaan. Jakamalla osaamistaan tai omaisuuttaan esimerkiksi vuokraamalla, voi ansaita lisää rahaa. Tällaisen mahdollisuuden arvo on vasta vastikään ymmärretty hyödyntää. Jakaminen luo jo lyhemmällä aikavälillä mahdollisuuden sopeutua tilanteeseen. Pitkällä aikavälillä talous voi taas muuttua vahvemmaksi ja kestävämmäksi. Kansainvälinen talouskriisi tuo tarvetta jakamistaloudelle, koska tämä auttaisi myös vähävaraisempia ja tarjoaa heille mahdollisuuksia työllistyä. (Lahti & Selosmaa 2013, 96.)

### 3.1.1 Paikallinen väestö

Matkailu tulisi aina suunnitella niin, että se tukee alueellista kehitystä, paikallista väestöä, taloutta, kulttuuria sekä muuta ympäristöä. Alueelliseen kehittymiseen vaikuttaa keskeisesti toteutuneet sekä mahdolliset tuotannon sekä kulutuksen erilaiset rakenteet ja prosessit. Lisäämällä matkailutoimintoja voidaan edistää uusien luonnon- sekä kulttuuriraaka-aineiden löytämistä ja jo olemassa olevien palveluiden ja tuotteiden tehostamista. (Borg ym. 2002, 78.)

Tuottamalla uusia työpaikkoja alueen työvoimapotentiaali kasvaa ja sen hyötykäyttö lisääntyy. Esimerkiksi maaseutumatkailun kehittämisessä voidaan käyttää erilaisia strategiavaihtoehtoja. Näitä strategiavaihtoehtoja ovat muun muassa nykyisten matkailijoiden lisääntyneet käymiset ja heihin panostaminen, eli edistetään nykyisten matkailijoiden monipuolisempaa palveluiden käyttöä. Alueelle tulisi keksiä ja luoda koko ajan uusia käyttömuotoja ja etsiä uusia matkailijoita ja uusia asiakassegmenttejä, tällä tavoin pyritään laajentamaan markkinoita. (Borg ym. 2002, 78.)

Tärkeää olisi pyrkiä matkustamaan sesonkikauden ulkopuolella, koska tämä mahdollistaa paikallisten saavan tuloja ympäri vuoden. Monissa matkakohteissa paikallisten pitämät hotellit ja ravintolat ovat kiinni osan aikaa vuodesta, esimerkiksi sadekausina. Tällöin paikalliset eivät saa matkailutuloja ja joutuvat keksimään toisen tulonlähteen. Reilun matkailun ohjeena on suosia paikallisia toimijoita kuten matkanjärjestäjiä tai liikennevälineitä. (Kalmari & Kelola 2009, 55 - 56.)

Reilun matkailun yhdistyksen tuottamasta matkailijan oppaasta käy ilmi paikallisen väestön tukeminen rahallisesti ja sen tärkeys. Matkailijan kannustetaan suosimaan paikallisia ravintoloita, majoitusta sekä kauppoja, jotta suurin hyöty siirtyisi suoraan kohteeseen. Varsinkin jos matkailija on majoituksessa jo suosinut suurta kansainvälistä hotelliketjua olisi hänen hyvä suosia muissa asioissa paikallista väestöä. (Reilun matkailun yhdistys 2015.)

On erittäin valitettavaa huomata kuinka matkan hinnasta suurin osa menee täysin eri paikkaan, kuin itse matkakohteeseen tai paikallisille ihmisille. Suosimalla erilaisia palveluita ja ostamalla paikallisia tuotteita matkailija voi varmasti tietää, että tuotto menee suoraan kohdemaan asukkaille. Reilun matkailijan oppaassa neuvotaan myös tutustumaan paikalliseen väestöön ja oppimaan heidän kulttuuristaan, jotta saisi jotain lisäarvoa matkalleen. (Reilun matkailun yhdistys 2015.)

Tarkasteltaessa paikallista väestöä matkailukohteessa on otettava huomioon mahdollinen sosiaalinen etäisyys suhteessa yhteiskunnan korkeammalla oleviin väestöihin. Paikallinen väestö saa tulonsa suurimmaksi osaksi matkailijoilta ja matkustuksesta, mutta se ei välttämättä ole heidän oma valintansa. Matkailukohde voi olla eristäytynyt sekä paikallinen väestö sosiaalisesti etäännyntynyt valtaväestöstä. Sosiaalisesti etäisyyden käsitettä on käytetty jo kauan sosiaalitieteessä, mutta terminä sana on haastava. Sosiaalisesti etäinen voi olla juuri esimerkiksi paikallinen väestö köyhyyden takia, mutta sosiaalisesti etäinen ihminen voi myös olla osittain alaryhmää kuten esimerkiksi uskonto tai aate. Uskonnon tai aatteen mukana tuoma sosiaalinen etäisyys ei välttämättä johdu köyhyydestä vaan ryhmän tuomasta paineesta. (Saari 2015, 90.)

Sosiaalinen etäisyys voi johtua myös kulttuurillisista eroista. Kulttuuriset erot sekä yhdistävät että erottelevat ihmisiä toisistaan. Ne kytkevät ihmisiä samankaltaisiin ja yhdistäviin elämäntapoihin, joihin kuuluu vuorovaikutusta ja käyttäytymistä muokkaavia sosiaalisia arvoja. Sosiaalisen hierarkian kannalta erittäin tärkeät kulttuuriset eroavaisuudet muovautuvat eri ihmisten ajatusmalleista sen mukaan kenellä on valtaa määrätä ryhmät ja niiden keskinäinen järjestys. Ryhmä voidaan määritellä joko sisäisesti tai ulkopuolisen näkökulmasta. (Saari 2015, 92.)

Viimeisien kahdenkymmenen vuoden aikana erilaisten rakenteiden ja kulttuurin ympärille on tullut kolmas sosiaalisen vertailun tekijä status. Sosiologiassa tämä käsite omaa jo pitkää historiaa, joka perustuu Max Weberin 1910-luvulla selittämään vastaukseen; status on vallan ja luokan välinen jaottelu. Weberin ajatusmaailmassa status liittyy yhteiskunnalliseen arvostukseen. Paikallinen väestö ei siis näin ollen välttämättä ole omasta tahdostaan matkailijoiden kohteena tai suurten matkailu yritysten välikätenä. (Saari 2015, 94.)

### 3.2 Sosiokulttuurinen kestävyys

Jotta voi ymmärtää sosiokulttuurista kestävyyttä, on ymmärrettävä mitä tarkoitetaan sosiaalisella kestävyydellä sekä kulttuurisella kestävyydellä erikseen. Yhdessä nämä tarkoittavat sosiokulttuurista kestävyyttä. Ilona Miettisen sekä Simo Sarkin (2007) mukaan sosiaalinen kestävyys voidaan jakaa kolmeen eri osa-alueeseen. Ensimmäisenä sekä erittäin tärkeänä osana on mahdollisuus osallistua itseään koskeviin päätöksiin, esimerkiksi matkailukohteessa työskentelevät paikalliset ihmiset pystyvät jollain tasolla vaikuttamaan kohteen asioihin, suurien ja rikkaiden yritysten mukana. Toisena osa-alueena on hyötyjen sekä haittojen jakautuminen kaikkien sidosryhmien kesken, eikä anneta vain vähäosaisimpien osapuolten kärsiä. Kolmantena alueena on kulttuurisen kestävyuden arvostaminen. (Miettinen & Sarkki 2007, 10.)

Sosiaalista kestävyyttä on pidetty yhtenä vaikeimmin määriteltävistä kestävä kehityksen osa-alueista, varsinkin jos se on yhdistettynä sosiokulttuuriseksi kestävyudeksi. Kestävä kehityksen osa-alueiden kuten sosiaalisen sekä kulttuurisen kestävyuden rajat ovat usein häilyviä. Myös taloudellinen kestävyys on verrattain samankaltainen, kuin sosiaalinen kestävyys. Esimerkiksi sosiaalinen ja taloudellinen kestävyys molemmat pitävät sisällään työllisyyden, tuloihin ja varallisuuteen liittyviä asioita. Suurin tutkimuksellinen painopiste, matkailun vaikutuksista kestävä kehityksen saralla onkin ollut ekologinen sekä taloudellinen kestävyys. Sosiaaliseen kestävyteen kuuluukin esimerkiksi ympäristön koettu viihtyvyys sekä erilaisten sosiaalisten ryhmien väliset suhteet. (Miettinen & Sarkki 2007, 11.)

Kulttuurisella kestävyydellä tarkoitetaan taas sitä, että matkailun kehitys on hyväksyttävää ja suotuisaa kaikille tahoille jota se koskettaa. Kulttuurisella kestävyydellä viitataan myös paikallisten arvojen, tapojen ja identiteetin pysyvyyteen. (Miettinen & Sarkki 2007, 10.) Kulttuurien välisistä eroista sekä kulttuurin määritelmästä on kerrottu tarkemmin tulevissa luvuissa. Kiteytettynä kulttuurinen kestävyys on kuitenkin kaikkien kulttuurien hyväksymistä matkailuelinkeinoa hyväksikäyttäen. Toisin sanoen matkailun on oltava suotuisaa jokaiselle sitä koskevalle kulttuurilliselle perinnölle. (Miettinen & Sarkki 2007, 10.)

Simo Sarkki (2007) on myös määritellyt kulttuurisen kestävyuden asiana, jonka tarkoituksena on säilyttää, ennaltaehkäistä ja edistää kulttuurien luomaa toimintaa sekä sen vaikutuksia tuleville sukupolville. Kulttuuriseen kestävyteen liittyy vahvasti erilaisia teemoja joiden avulla kulttuuri on syntynyt, esimerkiksi elämäntapa, perinne, murre, sekä elinympäristö. Kaikki tämä voidaan kulttuurisen kestävyuden avulla siirtää seuraaville sukupolville. Kulttuurinen kestävyys perustuu näin ollen kulttuurin ominaisuuksien tiedottamiseen, arvostamiseen ja kehittämiseen. Paikallinen kulttuuri luo raamit, joiden mukaan liikutaan ja kehitetään paikallisia kunnioittaen. (Sarkki 2007, 13.)

Kansainvälisellä tasolla kulttuurinen kestävyys pyrkii tukemaan valtioiden kehittämistä kuitenkin huomioiden paikallisen kulttuurin ja luomalla erilaisia mahdollisuuksia kehittää sekä ylläpitää erilaisia kulttuureja. Paikallisen väestön kulttuuria ei saa missään tilanteessa aliarvioida, vaikka se olisikin kulttuurivähemmistö. Kulttuuriin perustuva toiminta luo paikallisille turvallisuuden tunteen ja helpottaa isoissa sekä pienissä muutoksissa, koska saadaan olla mukana vaikuttamassa. Paikallinen elinympäristö ja kulttuuriset tavat saavat mahdollisesti kulttuurien kehittyessä uusia käyttötapoja. Tämä kaikki vaikuttaa myös ympäristölliseen, taloudelliseen sekä sosiaaliseen kestävyteen, koska jo ennalta olevan muokkaaminen on parempaa kuin ainainen uuden luominen. Paikallisen kulttuurin sekä paikallisten ihmisten mukaan ottaminen ja heidän huomioiminen päätöksenteossa sitoo paikallisen väestön kohteen kehittämiseen ja luo heille pysyvyyden tunteen eli juuret. (Sarkki & Kananen 2007, 14.)

Yhdistettynä sosiokulttuurisella kestävyydellä viitataan yleensä siihen, että kohdeyhteisön ja matkantekijän suhde perustuu molemminpuoliseen kunnioitukseen ja luottamukseen. Tämä tarkoittaa sitä, että matkailussa ei esimerkiksi hyväksikäytetä paikallisväestöä tai vahingoiteta kohdealueen kulttuuria. Matkailulla on suuri merkitys katoavan kulttuuriperinnön suojelemisessa, mutta valitettavan usein vaarana on kulttuurin kaupallistuminen, joka vääristää paikallista kulttuuria sopimaan matkailijan tarpeisiin. Sosiaalisesti kestävä matkailu tarkoittaa myös sitä, että paikallisella väestöllä on mahdollisuus olla mukana niin päätöksenteossakin kuin suunnittelussakin liiketoiminnassa. (Reilun matkailun yhdistys 2015.)

Veijola kuvaa matkailun olevan sosiaalisesti vastuullista silloin, kun sen tuomat hyödyt jakautuvat tasaisesti kaikkien osapuolten välillä ja kun sen vaikutukset paikallisten elämään ovat mahdollisimman minimaaliset. Vastuullinen matkailupalveluiden tuottaja ottaa paikalliset asukkaat mukaan matkailun suunnitteluun ja kehittämiseen. Matkailun perusrakennetta tai palveluita kehitettäessä se on vastuullista silloin, kun ne hyödyntävät myös paikallisia asukkaita. Näinollen hyvät työolot ja oikeudenmukaiset palkat ovat osa vastuullista matkailua. (Veijola 2013, 22.)

Kulttuurisesti vastuullinen matkailu taas pyrkii kunnioittamaan paikallisten kulttuuria ja arvoja, sekä edistämään kulttuuriperinnön monimuotoisuutta. Kulttuurisesti vastuullinen matkailu auttaa ymmärtämään kulttuurien välisiä eroja ja pyrkii lisäämään tätä kautta molemminpuolista kunnioitusta paikallisten ja matkailijoiden välillä. Matkailijoille vastuullinen matkailu tarjoaa mahdollisuuden mielekkääseen kanssakäymiseen paikallisen väestön kanssa ja tätä kautta merkityksellisiä elämyksiä. (Veijola 2013, 22.)

Sosiokulttuuriseen kestävyteen kuuluu vahvasti sosiaalisesti vastuullinen matkailu. Sosiaalisesti vastuullisessa matkailutoiminnassa huomioidaan erityisesti huonommassa asemassa olevat sekä haavoittuvimmat osapuolet ja turvataan heidän elämänsä. Kuten esimerkiksi köyhien

maiden lasten seksuaalista hyväksikäyttöä vastaan taistellaan kansainvälisellä tasolla, kuin myös paikallisesti. Varsinkin länsimaissa matkailun sosiaaliseen vastuullisuuteen kuuluu myös tasavertaisuus matkailumahdollisuuksissa. Tämä tarkoittaa, että pyritään mahdollistamaan matkailu myös vähävaraisemmille ihmisille. (Veijola 2013, 22.)

### 3.2.1 Kohdealueen kulttuuri

Reilussa matkailussa on otettava huomioon matkailukohteen paikallisen väestön kulttuuri. Paras matkailija on aina sellainen, joka pyrkii matkustamaan turistikohteiden ulkopuolella ja näin tukemaan syvällisemmin paikallista kulttuuria ja sen monimuotoisuutta. Paikallinen väestö omaa tietynlaisen kulttuurin ja sen ymmärtäminen voi vaatia jossain määrin myös matkailijalta panostusta. Kohdealueen kulttuuri liittyy vahvasti sosiokulttuuriseen kestävyteen ja tätä kautta on myös monessa kohtaa mainittuna Reilun matkailun yhdistyksen laatimassa reilun matkailijan oppaassa. (Reilun matkailun yhdistys 2015.)

Kulttuurilla tarkoitetaan yhteisten merkitysten järjestelmää, jota samaan yhteisöön, ryhmään tai kansakuntaan kuuluvat ihmiset harjoittavat ymmärtääkseen paremmin maailmaa. Nämä asiat eivät ole vain vapaasti leijuvia mielikuvia ja asioita, vaan osa materiaalista ja sosiaalista maailmaa. Terminä ”kulttuuri” sisältää merkityksiä antavat sosiaaliset käytännöt ja ne käytännöt, joita nuo merkitykset ohjaavat ja organisoivat. Yhteinen merkitys auttaa ihmisiä tuntemaan kuuluvansa johonkin kulttuuriin ja se luo tunteen yhteisestä identiteetistä ja ryhmään kuulumisesta. Kulttuuri onkin näin ollen yksi tärkeimmistä identiteetin muodostamisen, ylläpitämisen ja muuttamisen tavoista. (Ahmed, Enzensberger, Fiske, Hall, Hannerz, Massey & Morley 2003, 85.)

Kulttuuria pidetään yleensä vakaana ja pysyvänä merkitysten ja käytänteiden joukkona, jolla on oma paikka ja aika. Esimerkiksi itsensä näkeminen jonkin maalaiseksi sisältää samalla väistämättä sen, että mieltää itsensä osaksi kyseisen maan historiaa. Kulttuurit tarjoavat yksilölle viitekehyksen ja tradition, joka yhdistää yksilön tämänhetkisen elämän edeltävien sukupolvien elämäntapaan. Kulttuureja pidetään yleensä toisistaan erottuvina ihmisjoukkoina ja tämä saa aikaan sen, että kulttuurien välisten erojen havainnointi lisää yhteistunnetta ja ryhmäsolidaarisuutta: ”Me yhdessä eroamme toisista”. Kun kulttuuria ajatellaan tällä tavoin, ei ole ihmeellistä, että maailman globalisoituminen on mielletty kulttuurillisen erilaisuuden tuhoajaksi. (Ahmed ym. 2003, 86.)

Monikulttuurisuus on nykyajan avainsanoja. Julkisuudessa ja arkisissa kohtaamisissa joudutaan yhä useammin pohtimaan, mikä meitä ihmisiä yhdistää ja mikä taas erottaa. Monikulttuurisuuden suhtaudutaan usein niin kuin se olisi uusi ja ainutlaatuinen ongelma, mutta harvoin

tiedetään sen juurien olevan jo kaukana historiassa. Monikulttuurisuudeksi kutsuttu ilmiö on kuitenkin paljon muutakin, kuin miltä aluksi saattaa näyttää. Monikulttuurisuuden mieltäminen nykyaikaiseksi ilmiöksi on usein valitettava harhaluulo, koska kaikki ihmiset ovat syntyneet vuorovaikutuksesta eri kulttuurien välillä. Kaikki kulttuurit ovatkin siis monikulttuureja. (Ahmed ym. 2003, 7.)

Nykypäivän maahanmuutosta puhuttaessa on ymmärrettävä ettei kyse ole pelkästään siitä, että ulkomaalaiset ovat erilaisia, vaan kaikki muutkin ihmiset ovat erilaisia katsomatta kotimaahan tai syntyperään. Ihmisten kahtia jako omaan ja vieraaseen kansaan yleensä siis häivyttää näkyvistä molempien osapuolten moninaisuuden. Eri kulttuurien ja ihmisryhmien erilaisuudet ovat kuitenkin realiteetti, joka tulee huomioida keskinäisessä kanssakäymisessä kuten myös poliittisissa linjauksissa. (Ahmed ym. 2003, 7.)

Myös Juho Saari (2015) käsittelee kirjassaan kulttuurillisia eroja, jotka erottelevat sekä yhdistävät ihmisryhmiä. Erilaisia kulttuureja on ymmärrettävä, jos haluaa tulla toimeen toisten ihmisten kanssa sekä myös matkustaa eri puolilla maailmaa. Kulttuuriset eroavaisuudet tulevat helposti esille tutkiessa käyttäytymistä sääteleviä sosiaalisia normeja. Sosiaalisen hierarkian kannalta kulttuuri määräytyy ryhmän vahvimman sekä johtavassa asemassa olevan luoman järjestyksen mukaan. (Saari 2015, 92.)

### 3.2.2 Maassa maan tavalla

Reilun matkailun yhdistyksen tuottamasta matkailijan oppaassa kerrotaan miten matkailija voi omalla toiminnallaan tukea paikallista väestöä sekä kulttuuria. Paikallisen kulttuurin kunnioitus lähtee usein jo matkailukohteen valinnalla ja paikalliseen kulttuuriin tutustumalla. Matkailijan tulisi tietää ja kunnioittaa perusasioita matkailukohteen väestön tavoista ja käytännöistä. Tätä kautta paikallisen väestön ja matkailijoiden välinen suhde sekä vuorovaikutus syvenevät ja myös kohtaamisesta tulee molemminpuolisesti antoisampi. Paikallisia tapoja sekä kulttuuria tuntevaa matkailijaa usein myös kunnioitetaan enemmän ja vastaanotto on usein parempi. Ulkomailla matkailijan suositellaan käyttäytyvän samalla tavalla kuin haluaisit omassa kotimaassasi käyvien turistien käyttäytyvän. (Reilun matkailun yhdistys 2015.)

Ennen matkaa on hyvä selvittää paikalliset tavat ja säännöt pukeutumisen suhteen. Matkailijan tulee ottaa selvää paikallisesta pukeutumiskoodista matkaoppaista tai matkanjärjestäjältä. Erityisesti uskonnollisissa kohteissa tai historiallisesti arvokkaissa paikoissa vaatetusta kannattaa miettiä huolella. Yleisohjeena voidaan pitää, että polvet ja olkapäät tulee olla peitettyinä. Myös liian paljastavaa pukeutumista kannattaa välttää. (Kalmari & Kelola 2009, 100 - 101.)

Matkailijan tulee myös huomioida uskonnon erilaiset vaikutukset kulttuurin muovautumiseen ja matkakohteessa uskonnollisuus voi näkyä monella eri tasolla. Uskonnolla on usein hyvin vahva rooli ihmisen käyttäytymisessä ja maailmankatsomuksessa. Matkustettaessa voi kohdata erilaisia uskontoja, jotka eivät välttämättä ole ollenkaan lähellä omaa maailmankatsomusta. Uskonnollisuus on usein näkyvää toimintaa, kuten esimerkiksi erot pukeutumisessa, uskontoon liittyvät käytännöt ja tavat. Uskonnon maailmanlaajuinen käsite on verrattavissa musiikkiin taiteeseen ja politiikkaan. (Hyry & Pentikäinen 1999, 32 - 33, 271 - 275.)

Paikallisväestön kunnioittaminen ei kuitenkaan ole aina itsestäänselvyys ja joissakin tapauksissa paikallisen väestön on hyväksyttävä maan kohtaamat muutokset matkailun lisäämiseksi. Laajamittaisilla investoinneilla on usein ollutkin negatiivisia vaikutuksia paikallisväestöön. Maata on voitu esimerkiksi riistää paikallisilta toimijoilta, jotta saataisiin uusia ja suuria hotelliketjuja kohteeseen. Tästä esimerkistä voi hyvin huomata kuinka tärkeää on, että paikallisella väestöllä on mahdollisuus saada myös kunnioitusta sekä osansa matkailun tuotoista. Monet kehitysmaat kuitenkin kokevat negatiivisten vaikutusten olevan pienempiä kuin positiiviset vaikutukset, joten yleensä antavat edellä mainitun kaltaisen tapahtua. (Hemmi 2005, 23.)

### 3.3 Ympäristöllinen kestävyys

Ympäristöllinen kestävyys eli toisin sanoen ekologinen kestävyys on yksi olennaisista osista puhuttaessa kestävästä kehityksestä. Ennen ympäristöllisen kestävyuden tarkastelemista matkailun kontekstissa on ymmärrettävä sen laaja-alaisuus. Ympäristöllisellä kestävyydellä tarkoitetaan lähes poikkeuksetta luonnon monimuotoisuuden säilyttämistä sekä ihmisen toiminnan sopeuttamista maapallon luonnonvarojen sekä sietokyvyn sisälle. Tämä siis käytännössä tarkoittaa luonnon monimuotoisuuden turvaamista pitkällä aikavälillä. (Jokimäki & Kisanlahti-Jokimäki 2007, 8.)

Ympäristöllinen kestävyys kattaa monia eri osa-alueita ja on varsin laaja käsite. Kuitenkin keskeisimmät tekijät pyrkivät ehkäisemään ilmastonmuutosta ja pyrkivät säilyttämään kattavan biodiversiteetin. Euroopan Unionissa sen yhteisöt ja 15 jäsenvaltiota vahvistivat ”Kioton pöytäkirjan” vuonna 2002, jonka pyrkimyksenä oli vähentää kahdeksan prosenttia kasvihuonepäästöjä vuoteen 2010. (Jokimäki & Kisanlahti-Jokimäki 2007, 9.) Sen onnistumisesta voidaan olla montaa mieltä, mutta esimerkiksi Suomen panostus oli jo tuolloin huomattava. (Ympäristöministeriö 2014.) Euroopan Unionissa on myös tehty muita laaja-alaisia hankkeita ympäristön suojelemiseksi sekä ilmastonmuutoksen ehkäisemiseksi. (Jokimäki & Kisanlahti-Jokimäki 2007, 9.)

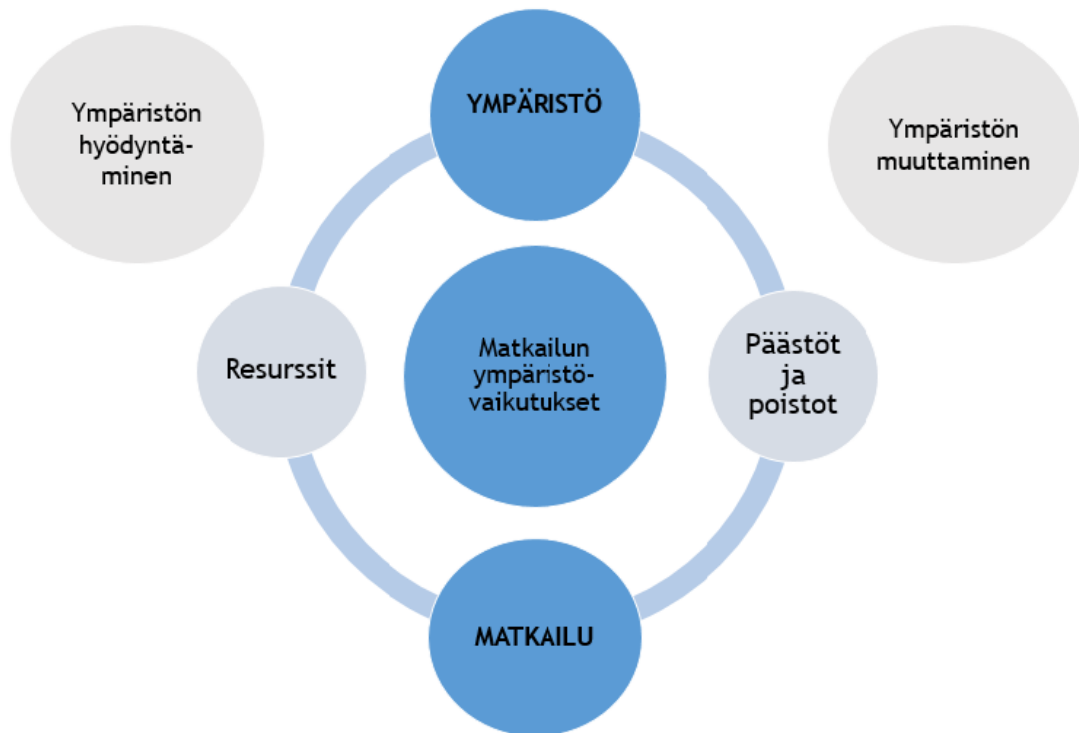


Jokimäen ja Kisanlahti-Jokimäen (2007) tiedotteessa ”Matkailualueiden kestävä kehityksen indikaattorit” on käytetty ympäristöllisen kestävyuden tutkimista Lapin matkailukohteiden ja luonnonmonimuotoisuuden kautta. Luonnon monimuotoisuuden säilyttäminen ja siihen panostaminen on erittäin tärkeää Lapin matkailualueiden turvaamiseksi. Matkailun vilkastuminen Suomen pohjoisimpiin osiin on jo itsessään edesauttanut uusien luonnon suojelualueiden syntymistä ja metsien hakkuiden rajoittamista. Kuten myös kaikessa toiminnassa myös matkailussa ihmisen toiminta vaikuttaa suuresti ilman, vesistöjen ja maaperän kuormittamiseen. Mitä enemmän ihminen käyttää tehottomasti luonnonvaroja ja muita edellä mainittuja varoja, sitä enemmän se kuormittaa luontoa. Nykyään tavoitteena onkin kaikessa ihmisen toiminnassa hyödyntää ekotehokkuutta. (Jokimäki & Kisanlahti-Jokimäki 2007, 9-10.)

Ympäristölliseen kestävyteen liittyykin vahvasti ekotehokas ajattelutapa. Ekotehokkuus tarkoittaa toimintamallia, joka takaa mahdollisimman tehokkaan ekologisen ja taloudellisen luonnonvarojen käytön ja samalla vähentää toiminnasta aiheutuvia ympäristöhaittoja. Ekotehokkuuden toimintamalli ei välttämättä vähennä luonnonvarojen käytön tai päästöjen kokonaismäärää vaan pyrkii löytämään tehokkaammat sekä ympäristöystävällisemmät toimintamallit sekä työkalut. Kulutustapojen muuttaminen ekotehokkaammaksi onkin yksi ekotehokkuuden toimintamallin päämäärä. (Jokimäki & Kisanlahti-Jokimäki 2007, 10.)

Matkailun ympäristövaikutuksia ja ekotehokkuutta on tarkasteltu paljon käyttäen monia eri menetelmiä. Työ- ja Elinkeinoministeriön julkaisemassa ”Matkailu MIPS Matkailunluonnonvarojen kulutus” julkaisussa keskitytään tarkastelemaan matkailun ekotehokkuutta erilaisten tutkimusten sekä julkaisujen pohjalta. Matkailun negatiivisiin vaikutuksiin herättiin jo 60-70-luvuilla ja sen vaikutuksia on siitä lähtien yritetty parantaa. Matkailuun liitetty saasteeton mielikuva on kadonnut alan kasvun mukana tuomien ympäristö haittojen ja ongelmien myötä. Kuitenkin vasta 80-, 90- ja 2000-luvuilla siirryttiin laajamittaisempaan matkailun ympäristövaikutusten tarkasteluun. (Salo, Lähteenoja & Lettenmeier 2008, 13.)

Alla olevassa kuviossa (Kuvio 4) on kuvattuna matkailun ympäristövaikutukset. Matkailijat voidaan luokitella ympäristökuluttajiksi ja matkailutoiminnallaan kuluttavat kohteessa tuotteita, kuten tavaroita ja palveluita. Matkailu on todettu olevan taloudellista toimintaa ja se perustuu erilaisten luonnonympäristöjen hyväksikäyttöön, jolla on aina vaikutus ympäristöön. (Borg ym. 2002, 44.)



Kuvio 4: Matkailun ympäristövaikutukset (Borg ym. 2002, 44)

Matkailun tärkeintä voimavaraa eli ympäristöä ei voida hinnoitella. Kaikilla luonnonvaroilla esimerkiksi puhtaalle vedelle, hyvälaatuiselle ilmalle tai viihtyisälle ympäristölle ei voida asettaa hintaa. Näiden luonnonvarojen tulisi riittää paikallisen väestön ja matkailijoiden tarpeiden tyydyttämiseen. (Borg ym. 2002, 44.) Ympäristöllisesti kestävässä matkailussa pyritään hyödyntämään erilaiset luonnonympäristöt- sekä resurssit vahingoittamatta niitä. Parhaiten tässä yleensä onnistutaan niin sanotun ekomatkailun muodossa, jolloin matkaan lähdetään luonnon suojeluun tähtäävän toiminnan takia. (Reilun matkailun yhdistys 2015.)

Veijolan (2013) mukaan ekologinen vastuullisuus eli ympäristöön liittyvä vastuullisuus matkailussa tarkoittaa haitallisten ympäristövaikutusten minimointia sekä luonnonvarojen käyttöä mahdollisimman edullisesti. Kaikista suurin matkailuun liittyvä ympäristökysymys liittyy usein lentomatkustamiseen ja sen ympäristöä kuormittaviin vaikutuksiin. Ilmastonmuutos on yksi suurin vaikuttavin tekijä, kun puhutaan ekologisesta matkailusta. Ilmastonmuutos vaikuttaa monin eri tavoin matkailun toimintaympäristöihin, itse matkailuun ja matkailukohteisiin. Matkailukohteissa ympäristöongelmia aiheuttavat myös muun muassa jätteiden käsittely, lisääntynyt sähkön ja veden kulutus sekä varsinkin suurten matkailija ryhmien suorat vaikutukset paikallisen luonnon monimuotoisuuteen, kasvillisuuteen ja eläimistöön. (Veijola 2013, 23.)

Matkailun ympäristövaikutuksista on kiistelty ja niitä on tutkittu jo monia vuosia. Matkailun ekotehokkuutta on tutkittu esimerkiksi ekologisen jalanjäljen eli hiilijalanjäljen avulla, mutta myös hiilidioksidipäästöjen suhteesta euromääräiseen matkailun tuottoon. Matkailun vaikutus-

ta on vaikea arvioida globaalisti, joten tutkimukset yleensä keskittyvät tiettyyn paikkaan. Matkailukohde jonne on paljon matkailua, voi helpostikin saada kaikki huonot vaikutukset esimerkiksi hiilidioksidipäästöt pelkästään matkailusta ja matkailijoista. Paikallinen väestö ja sen vaikutus ei ole mitään verrattuna matkailun aiheuttamiin päästöihin. (Salo ym. 2008, 13.)

Matkailulla on todettu olevan myös myönteistä vaikutusta ympäristöön. Matkailijoiden, matkailupalveluiden tuottajien ja paikallisten asukkaiden opastus ympäristöä kunnioittavaan ja säästävään käyttäytymiseen on tärkeä osa vastuullista matkailua. Matkailijoiden kiinnostus paikallisväestöä, luontoa sekä eläimistöä kohtaan on vuosien varrella lisääntynyt ja tämä onkin synnyttänyt paljon erilaisia luonnonsuojelualueita. Paikallisen väestön kannalta luonnonsuojelualueiden muodostuminen ei aina ole kuitenkaan positiivinen asia, sillä se voi lisätä villieläinten sekä niiden aiheuttamien vahinkojen lisääntymistä. (Veijola 2013, 23.)

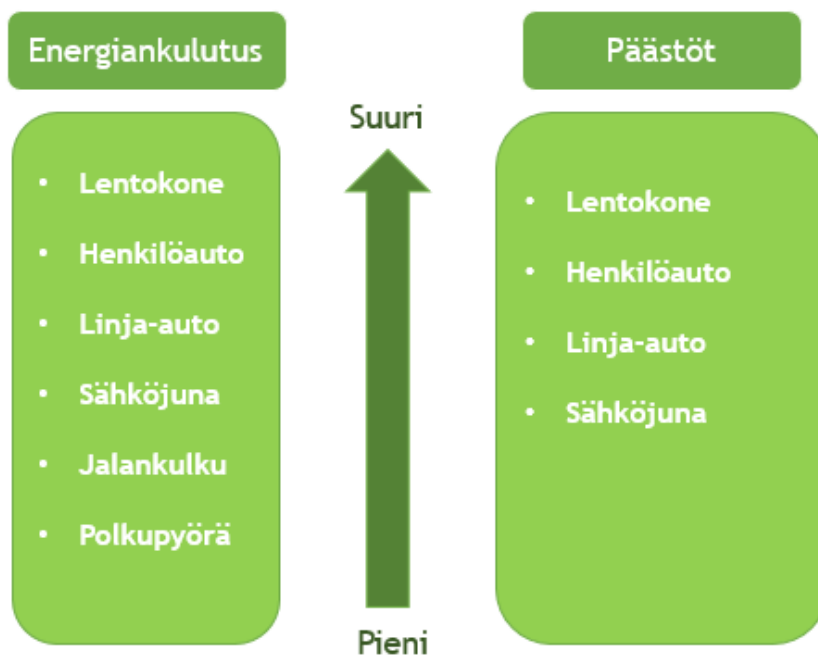
### 3.3.1 Matkustaminen

Matkustamisessa voidaan myös ottaa huomioon ympäristöystävällisyys. Ympäristöä säästäviä matkailun periaatteita ovat esimerkiksi matkailukohteen sijainnin ympäristölliset vaikutukset ja niiden huomioiminen, uusien rakennusten tuomat ympäristölliset haitat sekä matkailuliikennevälineen valitseminen. Matkailua tarjoaville yrityksille suositellaan paikallisten tuotteiden sekä palveluiden monipuolista käyttöä. (Hemmi 2005, 83.)

Kulkuvälineen valinnalla voi vaikuttaa merkittävästi matkustamisen ympäristövaikutuksiin. Jopa 75 prosenttia matkailusta aiheutuneista hiilidioksidipäästöistä syntyy jo pelkästään kohteeseen ja takaisin matkustettaessa. Ilmaston sekä hiilidioksidipäästöjen määrän kannalta juna olisi kannattavin kulkuväline matkustamiseen. Polkupyörän jälkeen juna on reiluin kulkuväline. Junalla matkustaminen on aina kannattavampi vaihtoehto matkustamiseen, kuin lentäminen tai henkilöauto. (Kalmari & Kelola 2009, 58 - 63.)

Käytännössä kaikki matkailu sekä matkustaminen kuluttavat ympäristöä enemmän tai vähemmän, esimerkiksi hiilidioksidipäästöjen takia. Samalla matkustaminen kuitenkin tuo matkailijalle ja paikalliselle väestölle uusia kokemuksia ja tätä kautta avartaa maailmankuvaa sekä mahdollistaa tiedonsaannin ja elämyksen. Asiaa voidaan katsoa negatiiviselta tai positiiviselta kannalta. Matkustusvirran pysäyttäminen tai siihen vaikuttaminen ei välttämättä tuo positiivista lopputulosta, varsinkaan paikallisen alueen talouden kannalta. Matkailijan pitäisi puolestaan pyrkiä ottamaan vastuuta, jotta matkustaminen pysyisi ympäristöä vähemmän kuormittavissa raameissa. (Persson, Sjöström & Johnsson 2007, 148.)

Alla olevassa kuviossa (Kuvio 5) on kuvattu eri liikennemuotojen energian kulutusta sekä päästöjä. Liikenteellä on suuri merkitys ilman saastumisen kasvuun. Vaikka nykypäivänä kehitetään ja parannetaan polttoaineen laatua, sen ympäristövaikutuksia ei voida täysin poissulkea. Eri liikennevälineiden asettamista paremmuusjärjestykseen on melko mahdotonta tehdä ympäristön vaikutusten vuoksi. Paremmuusjärjestykseen vaikuttavat esimerkiksi kuljetettujen henkilöiden määrä, matkan pituus, liikennevälineen muoto sekä sen kunto, varustus ja ajotapa. Kuviossa on arvioitu eri liikennemuotojen keskinäistä järjestystä energian kulutuksen sekä päästöjen näkökulmasta. (Borg 2002, 57 - 58.)



Kuvio 5: Liikennemuotojen energian kulutus (Borg ym. 2002, 57 - 58)

Lentokoneella lentäminen on ilmaston sekä hiilidioksidipäästöjen kannalta yksi kuormittavimmista matkustustavoista. Matkailijan on hyvä miettiä koko matkan kokonaisuutta sekä sitä, voisiko matkan tehdä muuten kuin lentäen. Lomalentojen on todettu olevan ekologisesti kannattavampia kuin reittilennot, koska lomalennoilla koneet ovat usein täynnä ja näin ei synny turhia päästöjä. Matkailijan kannattaa tutkia ja vertailla eri lentoyhtiöiden ympäristöohjelmia ja tietoa yhtiöiden ympäristöystävällisyydestä. (Kalmari & Kelola 2009, 70 - 74.)

### 3.3.2 Majoitus

Matkailijan olisi hyvä muistaa vastuullisuus matkan jokaisessa vaiheessa. Ei välttämättä riitä, että valitsee kestävämmän tavan liikkua, voi myös vaikuttaa kestävyteen majoittumisen avulla. Monissa matkakohteissa on ympäristö ystävällisiksi merkittyjä hotelleja, jotka par-

haassa mahdollisessa tapauksessa tukevat myös paikallista kulttuuria sekä luonnon monimuotoisuutta. (Persson ym. 2007, 158.) Esimerkiksi Sinilippu-ympäristösertifikaatti tukee satamasekä ranta-alueiden ympäristöllisesti kestävästä kehitystyötä. Suosimalla Sinilippu-ympäristömerkin saaneita rantoja matkailija vaikuttaa positiivisesti kestävästä kehityksen asioihin. (Ilmastokestävästä matkailua 2015)

Pienillä teoilla voi helposti vaikuttaa ja saada paljon aikaan. Jos mahdollista, matkailijan tulisi valita aina matkustaessa ympäristömerkitty hotelli. Matkailijalla itsellään on iso vastuu siitä minkälainen jälki matkustamisesta jää. Matkustaessa kannattaa kiinnittää huomiota etenkin energian ja veden säästämiseen. Pienillä teoilla voi vaikuttaa merkittävästi ympäristön kulu-tukseen. Reilua matkailua voi tukea tekemällä kestäviä valintoja matkakohteessa, esimerkiksi rajoittamalla veden ja energian käyttöä. Pyyhkeitä ja lakanoita ei tarvitse vaihtaa joka päivä, ilmastointia voi säätää tarpeen mukaan ja lämmintä vettä tulee käyttää säästeliäästi. (Kalmari & Kelola 2009, 80 - 84.)

Vastuullisen matkailijan käsikirjassa todetaan, että matkailija kuluttaa jopa kolmanneksen enemmän paikallisen asukkaan vedenkulutuksesta. Eniten matkailija kuluttaa matkakohteessa vettä suihkussa käymiseen ja lakanoiden ja pyyhkeiden vaihtamisesta aiheutuviin vesikuluihin. Reilu matkailija voi vaikuttaa suoraan omaan kulutukseensa. Suosimalla suihkua kylpemisen sijaan voi säästää vettä kolme kertaa enemmän. (Kalmari & Kelola 2009, 90 - 93.)

#### 4 Reilun matkailijan testi

Reilun matkailijan testi käsittelee kolmeä edellisissä kappaleissa esille tullutta kestävästä matkailun osa-alueetta. Nämä kolme reilun matkailun osa-alueetta ovat taloudellinen, sosiokulttuurinen ja ympäristöllinen kestävyys. Testiin on valittu kyseisten teemojen sisäisiä kysymyksiä sekä aihepiirejä yllä mainituista käsitteistä. Nämä kolme reilun matkailun keskeistä osa-alueetta tulevat esille Reilun matkailun yhdistyksen reilun matkailijan periaatteissa yhdistyksen internetsivuilla. Taloudellisen, sosiokulttuurisen ja ympäristöllisen kestävyuden näkökulmat valittiin yhdistyksen toiveesta.

Testin avulla halutaan ensisijaisesti lisätä ihmisten tietoisuutta reilusta matkailusta ja kaikista siihen liittyvistä käsitteistä. Testi tuo myös lisäarvoa Reilun matkailun yhdistyksen sivuston kävijöille ja mahdollisesti tuottaa uusia jäseniä. Reilun matkailun toimeksiannon tullessa testillä ei haluttu selvittää tutkimusongelmaa, vaan haluttiin tehdä mielenkiintoinen testi yhdistyksen jäsenille suoritettavaksi. Seuraavissa luvuissa on esiteltynä reilun matkailijan testin prosessia ideoinnista, suunnittelun kautta valmiiseen tuotokseen. Valmis tuotos on liitteenä

opinnäytetyön lopussa (Liite 2). Taustatutkimusta tehdessä vastaavanlaisia testejä ei tullut vastaan ja tämän vuoksi testi koettiin tarpeelliseksi suunnitella.

Matkailusta löytyy kuitenkin paljon erilaisia testejä, joilla voi testata esimerkiksi millainen matkailija ihminen on, mutta matkailun ja matkailijan reiluudesta, testien löytäminen oli haastavampaa. Erilaisia testejä tehtiin, koska haluttiin selvittää käyttömukavuutta ja kysymysrunгон asettelua. Testejä tehdessä kävi ilmi, että kysymysten muotoilu on erittäin tärkeää, jotta vastaajan mielenkiinto pysyy yllä. Seuraavissa luvuissa käy ilmi tarkemmin testin sisältöä, mutta on huomioitava, että ulkoasulla on merkittävä osuus testin käytännöllisyydessä.

#### 4.1 Testin ideointi ja tiedonkeruu

Testin suunnittelu lähtee liikkeelle tutkimusongelman ja tutkimuskysymysten suunnittelusta. Olennaisin osa tutkimusongelman hahmottamisessa on pohtia, minkä tyyppistä tietoa tutkimuksella tavoitellaan. Tutkimuksen tavoite vaikuttaa suuresti siihen, minkälainen aineiston tulee olla: laaja, yleistävä vaiko suppea ja erityinen. Aineisto voi olla myös mittaukseen perustuva, numeraalinen tai kokemuksia sisältävä ja kielellinen. Vaikka testiä suunniteltaessa sillä on omat rajansa, edellä mainitut kysymykset ovat todella tärkeitä selvittää ennen suunnittelun aloittamista. Testin suunnittelussa tärkeintä onkin, että sen avulla voidaan saada kerätyksi tietoa, joka vastaa tutkimusongelmaan. (Ronkanen & Karjalainen 2008, 31.)

Kaikki kyselytavat edellyttävät huolellista etukäteistyötä kuten aiheen tutkimista, kysymysten ja erilaisten versioiden kokeilua sekä muovaamista että testailua. Eikä sähköisesti toteutettu Web-kyselykään poikkea tästä. Mitä vahvemmin tutkimuskysymykseen vastaaminen ja tulkinta perustuvat pelkästään kyselymateriaaliin, sitä enemmän ja huolellisempaa suunnittelua ja etukäteistestausta se vaatii. Tärkeitä arvioitavia ja suunniteltavia kohtia ovat esimerkiksi testin kokonaisrakenne, kysymysten kattavuus, sanavalinnat ja vastaajalle suunnatut ohjeet. Tärkeintä relevantin tiedon saamiseen on luoda kysymykset helposti ymmärrettäviksi ja mielenkiintoisiksi. Testin muotoilu yleensä koostuu sekä sen sisällöstä että sen visuaalisesta ilmeestä. (Ronkanen & Karjalainen 2008, 31 - 32)

Yleisesti testissä on kolme pääkysymystyyppiä: avoimet kysymykset, valmiisiin vaihtoehtoihin perustuvat valintakysymykset eli monivalintakysymykset sekä poissulkevat kysymykset, jotka sallivat vain yhden vastausvaihtoehdon valinnan. Etukäteistiedolla on suuri vaikutus kysymystyyppien valintaan. Yleensä avoimia kysymyksiä valitaan silloin, jos aihe on ristiriitainen tai siihen voi liittyä vastaajan omat kokemukset ja asenteet. Kyse voi olla myös aiheesta, jonka jokainen ihminen voi kokea eri tavalla ja siksi on annettava vastaajalle vapaus vastata tarinal-

lisesti eli kertomalla vapaasti. Avoimia kysymyksiä ei kuitenkaan kannata käyttää, jos aihe on tunnettu ja siihen liittyy tiettyjä peruskategorioita, jotka ovat ihmisten tiedossa. (Ronkanen & Karjalainen 2008, 33 - 34.)

Monivalintakysymyksiä kannattaa valita silloin, kun aihe liittyy kaikkien tietämään aihepiiriin ja kysymyksellä on jo ennestään sopivia vaihtoehtoja. Monivalintakysymyksissä vastaaja voi valita yhden tai useamman vastauksen, jolloin kyselyä suunnittelevan tulee ottaa kaikkien vastaajien mahdolliset valinnat huomioon. Yleisesti monivalintakysymysten vastausvaihtoehtojen määrä ei saa olla kovinkaan suuri, mutta kaikille vastaajille tulisi löytyä vastausvaihtoehto. Mikäli kysymysten laatija ei ole varma onko hän tavoittanut vastauksia suunniteltaessa kaikki vastaajat hän voi myös lisätä loppuun ”muuta” kohdan, johon vastaaja voi kirjoittaa oman vastauksensa. Poissulkevissa kysymyksissä vastauksia voi olla vain yksi ja se useimmiten tuottaa hankaluuksia vastaajalle, koska hänen on valittava vastauksista mitä hän eniten kannattaa, vaikka vaihtoehtoja jotka sopivat olisi monia. Mikäli vastauksia on vain kaksi, esimerkiksi kyllä tai ei puhutaan dikotomiasta. (Ronkanen & Karjalainen 2008, 34.)

Yleisiä periaatteita testin kysymysten ja kyselyn muotoilemiseen on monia. Yleisesti on hyödyllistä hahmottaa ensin tutkittava asia ilmiönä, eli mistä se rakentuu ja missä se tapahtuu. On myös hyvä miettiä mitä erilaisia konteksteja tai asiayhteyksiä tutkimuskohteeseen liittyy, minkälaiset ihmisryhmät ovat osa tutkittavaa kohdetta. Näiden asioiden havainnoinnin avulla voidaan tutkittava kohde jakaa aihealueiksi pilkkomalla ne osakysymyksiksi tai teemoiksi. Tämän jälkeen suunnittelijan tulee tehdä valintoja siitä mitkä teemat ovat kaikista perusteltuja tutkimusongelman kannalta. (Ronkanen & Karjalainen 2008, 34 - 35.)

Testit voivat olla kokonaisuudessaan enemmän tai vähemmän strukturoituja tai avoimia. Ne siis saattavat perustua tarkasti rajattuun tiedon tarpeeseen tai olla enemmän kartoittavia ja vaihtoehtoja hakevia. Yleensä mitä strukturoidumpi kysely on, sitä paremmin lomakkeen laatijan tulee tuntea tutkimuskohteensa, jotta pystyy tekemään mielekkäitä kysymyksiä ja ymmärtämään tapaa, jolla lomake rajaa näkökulmaa kohteeseen. Vaihtoehdot antavassa kysymyksessä tulee ottaa huomioon sopivien vastausvaihtoehtojen lukumäärä ja niiden mielekkyys. (Ronkanen & Karjalainen 2008, 35.)

Yleisimmin käytettyjä kyselylomakkeita ovat sähköiset lomakkeet sekä testit, niiden helppouden takia. Kuitenkaan niiden suunnittelu ei ole aina helppoa ja siksi tarvitaan tietoa kohde-ryhmistä, joille kyselyä tai testiä ollaan suunnittelemassa. Kyselylomakkeet voidaan jakaa kahteen erilaiseen lomakkeeseen, lomakkeeseen, jossa on monivalintakysymyksiä ja lomakkeeseen jossa on ”vaihtoehto” kysymyksiä. (Ronkanen & Karjalainen 2008, 21 - 22.)

Monivalintakysymyksissä vastaajalla on mahdollisuus valita useampi vaihtoehto, joten vastaaminen on ehkä helpompaa. ”Vaihtoehto” kysymyksissä vastaajan on valittava jokin valmiista vaihtoehtoista, joten vastauksia tulee vain yksi. Kuitenkin testin laatija voi antaa vastaajalle vaihtoehdon ”jokin muu”, jolloin vastaaja yleensä saa kirjoittaa jonkin muun vastauksen kuin valittavissa olevat ja näin ollen vastauksista tulee yleensä tarkempia. (Ronkanen & Karjalainen 2008, 21 - 22.)

Strukturoitujen kysymysten lisäksi sähköisessä kyselylomakkeessa tai testissä voi olla numero-kysymyksiä sekä avoimia kysymyksiä joihin vastaaja saa mahdollisuuden vastata omin sanoin. Numerokysymyksillä voi nimensä mukaan kysyä esimerkiksi syntymävuotta tai muuta numeraalista asiaa. Avokysymystä kutsutaan vapaapalautekysymykseksi. Yleensä, kun lomakkeessa käytetään vapaapalautekysymyksiä vastaaja voi ohjeen mukaisesti kirjoittaa kommentin tai pohdinnan eikä sitä voida määrittää oikeaksi tai vääräksi. (Ronkanen & Karjalainen 2008, 21 - 22.)

Tavallisesti lomakekysymyksissä pystytään mittaamaan vastaajan asenteita ja käsityksiä viisi-portaisella Likertin asteikolla. Asteikko perustuu viisi-portaiseen menetelmään, jossa vastaaja valitsee numeraalisen vastauksen. Ääripäät numero yksi ja numero viisi tarkoittavat vastaajan olevan täysin eri mieltä ja täysin samaa mieltä. Väliin jäävät numerot kuvaavat vastaajan saman- tai erimielisyyden asteita. Samalla viisi-portaan Likertin asteikon idealla voidaan myös kysyä esimerkiksi jonkin asian tärkeyttä, merkityksellisyyttä tai sopivuutta. (Ronkanen & Karjalainen 2008, 23 - 24.)

Testin suunnittelu lähti teoriapohjan luomisen jälkeen ideoinnin avulla eteenpäin. Ideoinnissa käytettiin 8x8-taulukkoa, jonka avulla pystyttiin hahmottamaan tietyn teeman ympärille siihen liittyviä asioita ja osia. Taulukko antoi suunnittelun pohjan koko opinnäytetyölle ja sen valmistuttua keskityttiin syvemmin tutkimaan kestävän kehityksen teemoja teoreettisen viitekehityksen avulla ja ideoitiin kysymys runkoa valmiille testille.

8x8-taulukko on yksi ideoinnin keinoista. Taulukolla pyritään hahmottamaan ongelma ja avaamaan sen sisältö. Taulukon keskelle kirjoitetaan idea ja sen ympärille avataan ideaa paloiksi, jotta sen ymmärtäminen olisi helpompaa. Keskellä olevan idean ympärille sijoitetaan kahdeksan näkökulmaa, jotka liittyvät itse ideaan. Tämän jälkeen saadut kahdeksasta näkökulmaa siirretään uusiksi aloituspisteiksi, jonka jälkeen kustakin tuotetaan taas kahdeksan ideaa. Tämä on kurinalaisempi ideointimenetelmä, jolla ongelma ja ideoinnin hahmottaminen valottuvat tekijälle paremmin. (Ojasalo, Moilanen & Ritalahti 2014, 165.)



Matkakohteen yhteisön hyötyminen	Työllistyminen	Paikallisten tukeminen	Matkailijoiden ja kohdeyhteisön suhde	Paikallisväestön kunnioittaminen	Kulttuurin kunnioittaminen	Ympäristön suojeleminen	Ympäristö-varat	Veden kulutus
	<b>Taloudellinen kestävyys</b>	Isot ketjut vastaan pienet yritykset	Kulttuuri	<b>Sosiokulttuurinen kestävyys</b>	Katoavan kulttuuriperinnön suojeleminen	Päästöjen minimointi	<b>Ympäristöllinen kestävyys</b>	Energian kulutus
		Sesonkiloonteisuus	Erilaisuus	Työ-olosuhteet	Paikallisyhteisön osallistaminen	Ilmaston muutos	Luonnon monimuotoisuuden suojeleminen	Jätteen tuottaminen
Laadullinen tutkimus	Toimeksiantajan haastattelu	Havainnointi	<b>Taloudellinen kestävyys</b>	<b>Sosiokulttuurinen kestävyys</b>	<b>Ympäristöllinen kestävyys</b>	Raportointi	Suunnittelu	Sisältö
	<b>Toimeksiantajan toiveet</b>		<b>Toimeksiantajan toiveet</b>	<b>Reilun matkailijan testi Reilun matkailun yhdistykselle</b>	<b>Testi</b>		<b>Testi</b>	<b>Tavoitteet</b>
			<b>Teoriapohja</b>	<b>Käyttäytyminen</b>	<b>Matkailu-ala</b>	Jaettavuus	Monivalinta	Sähköinen muoto
Aiemmat tutkimukset	Kirjallisuus	Artikkelit	Erilaisuus	Kulttuurit	Käytöstävät	Turvallisuus	Kohteet	Palvelut
	<b>Teoriapohja</b>	Matkailualan lehdet		<b>Käyttäytyminen</b>	Monikulttuurisuus	Ilmastonmuutos	<b>Matkailu-ala</b>	Historia
Alan internet sivustot	Opinnäytetyöt	Esitteet			Pukeutuminen	Matkatoimistot	Tiedonkeruu	Vastuullisuus

Taulukko 1: 8x8-taulukko

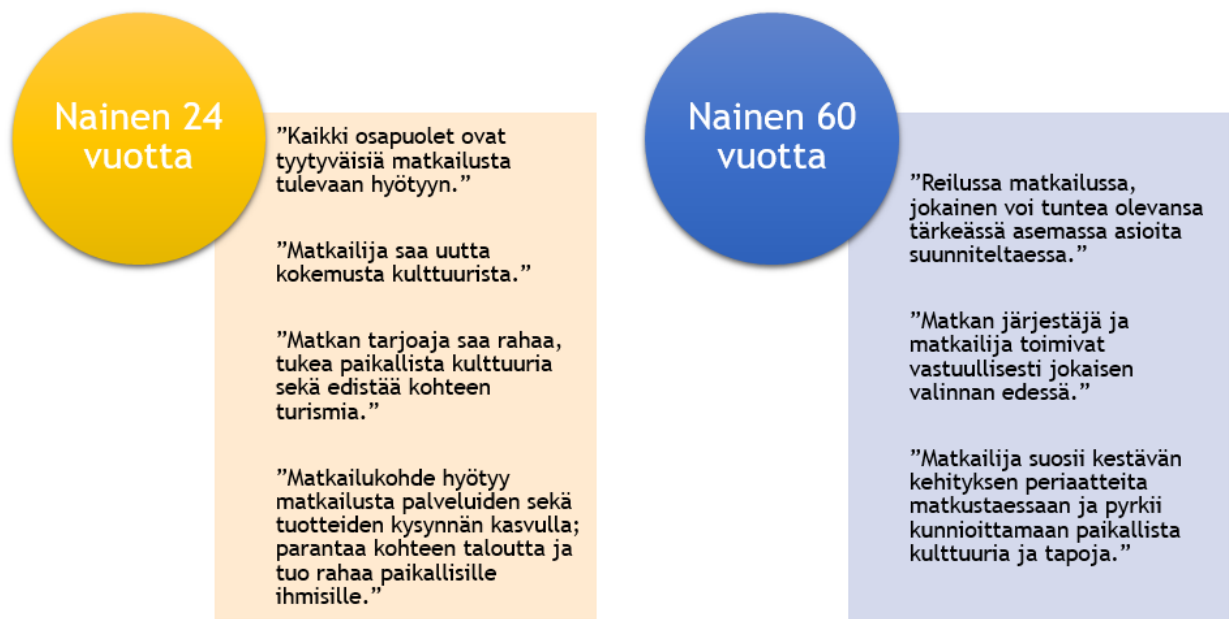
Yllä olevasta 8x8-taulusta (Taulukko 1) ilmenee reilun matkailijan testin ympärille muodostuvat erilaiset teemat. Keskellä valkoisella on itse otsikko, jonka ympärille on valittu tärkeitä teemoja liittyen reiluun matkailuun. Taulukosta voi huomata, että siellä on jo opinnäytetyösä aikaisemmin esille tulleita teemoja ja aiheita, esimerkiksi ympäristöllinen, taloudellinen sekä sosiokulttuurinen kestävyys. Jokaisen kestävyden teeman ympärille on mietittynä siihen kuuluvat aihealueet, joita ovat esimerkiksi taloudellisessa kestävydessä paikallinen väestö ja sen työllistymisen tukeminen. Sosiokulttuurisen kestävyden ympärille hahmottuivat esimerkiksi kohdealueen kulttuuri ja paikallisväestön kunnioittaminen. Jokainen reilun matkailun teema sivuaa toisiaan, joten aihealueissa voi ilmetä päällekkäisyyksiä. Taulukko löytyy myös suurempana versiona liitteenä. (Liite 3)

Ympäristöllisen kestävyden ympärille laitettiin erilaisia tapoja jolla voidaan parantaa ympäristön kantokykyä. Teoreettiseen viitekehykseen ympäristöllisen kestävyden alle valittiin matkustaminen sekä matkailukohteessa majoittuminen. Yllä olevassa taulukossa osa-alueet ovat eri nimillä, kuin teoreettisessa viitekehyksessä. Teoreettiseen viitekehykseen osa-alueita on muokattu luontevimmiksi ja kuvaavammiksi. Taulukosta ilmenee myös yleinen matkailualan teema sekä käyttäytymisen ja kulttuurin kautta tutkittavat ihmisten eroavaisuudet. Kaikki taulukossa ilmenneet teemat ovat vahvasti sidoksissa reiluun matkailuun sekä tätä kautta reilun matkailijan testiin.

Testin alkuvaiheessa valittiin tarkasteltavaksi eri-ikäisiä ja taustaltaan erilaisia ihmisiä. Valikoidulta ryhmältä kysyttiin, mitä heidän mielestään on reilu matkailu. Ryhmä koostui kahdek-

sasta henkilöstä, jotka olivat eri sukupuolta. Kysely suoritettiin jokaiselle henkilölle tutussa ympäristössä, vastaajan ja kyselijän kesken. Kyselyyn vastanneet valittiin sattumanvaraisesti kyselijöiden lähipiiristä. Ennen kyselyä kyselijä antoi vastaajalle tarkat ohjeet kyselyn suorittamiseen. Vastaajalle annettiin viisi minuuttia vastausaikaa ja tyhjä paperi ja kynä. Kyselyyn valittiin vain yksi kysymys, ”Mitä on reilu matkailu?” jonka perusteella haluttiin saada laajalaisempia vastauksia.

Vastauksia analysoitiin kyselijöiden kesken ja vastaukset purettiin yhteiseen Word-tiedostoon. Vastauksista pyrittiin etsimään samankaltaisuuksia ja myös eroavaisuuksia. Kyselyvastauksista koottu taulukko löytyy opinnäytetyön lopusta liitteenä (Liite 1). Alla olevassa kuviossa (Kuvio 6) on esitelty kahden eri-ikäisen naishenkilön kyselyn vastaukset.



Kuvio 6: Kahden eri-ikäisen vastaajan vastaukset

Kyselystä saatiin hyvin samankaltaisia vastauksia iästä tai sukupuolesta riippumatta. Vastauksien joukosta nousi esille etenkin paikallisen kulttuurin ja sosiaalisten arvojen kunnioittaminen. Naisten ja miesten väliset vastuserot eivät poikenneet paljoa, mutta naisten vastaukset olivat useimmin kuvaavampia ja niiden joukosta pystyi nostamaan selkeitä esimerkkejä. Kyselyn vastauksista voidaan todeta, että vanhemmalla sukupolvella oli erilainen näkökulma ja asenne, koska reilu matkailu ei ole ollut yhtä tietoista ja läpinäkyvää, kuin nykypäivänä. Nuorempi sukupolvi on hyvin tietoinen kestävän matkailun periaatteista, koska he ovat eläneet nykyaikaisten vastuullisuuden trendien keskellä. Etenkin nuorempien sukupolvien vastauksista huomasi tiedon reilusta matkailusta sekä siihen perehtymisen.

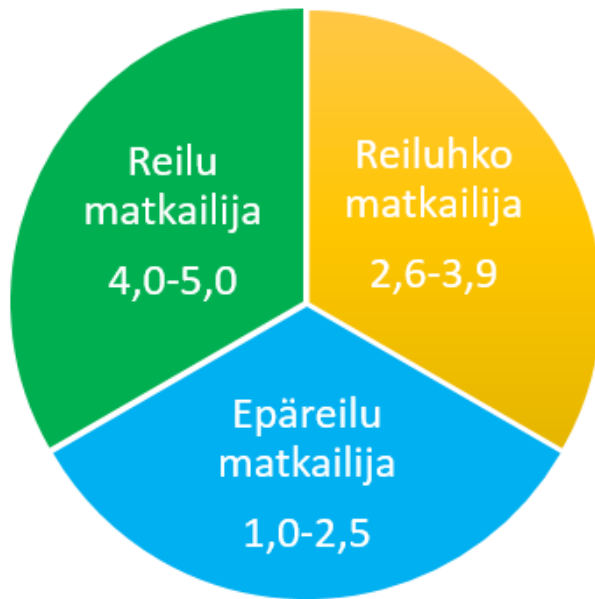
Kyselyä tehdessä todettiin myös, että eri kulttuureista tulevat henkilöt eivät välttämättä osaa edes ajatella, että matkailun tulisi olla jokaiselle sitä koskevalle osapuolelle reilua. Tämä asia

nousi esille etenkin vanhempien ulkomaalaisten miesten vastauksista. Esimerkiksi köyhemmistä valtioista tulevilla ihmisillä ei ole varaa matkustella, joten he eivät edes välttämättä ajattele asiaa. Tämä voi olla haastavaa varsinkin yhteiskunnan kansainvälistymisen kannalta, koska välttämättä ei osata omien kokemusten tuoman varmuuden pohjalta laittaa kaikkia osapuolia samaan arvoon ja asemaan.

#### 4.2 Testin toteutus

Reilun matkailijan testi suunniteltiin toteutettavaksi Reilun matkailun yhdistyksen internetsivuilla. Testi on kaikille avoin ja suunniteltu helppokäyttöiseksi. Helppokäyttöisyyttä lisää testin asettelu, kysymysten jaottelu sekä testin pituus. Testissä kysymykset ovat aseteltu ulkoisesti loogiseen ja selkeään järjestykseen. Testissä nousee esille myös Reilun matkailun yhdistyksen esittämät toiveet.

Kysymyksiin on nopea vastata viiden vastausvaihtoehdon avulla. Nämä viisi vastausvaihtoehtoa ovat: ”ei kuvaa minua lainkaan”, ”kuvaa minua vähän”, ”kuvaa minua toisinaan”, ”kuvaa minua usein” ja ”kuvaa minua täysin”. Jokaiselle vastausvaihtoehdolle on annettu numeraalinen arvo (1-5), jonka perusteella lasketaan testin lopputulos. Edellä mainittu reilun matkailijan testin arvoasteikko valittiin, jotta tulosten analysointi ja käsittely olisi nopeaa ja helppoa. Vastauksien numeraalisesta arvosta lasketaan keskiarvo, jonka mukaan määräytyy lopputulos. Arvolla 1,0-2,5 saa tulokseksi epäreilu matkailija. Seuraavalla arvolla 2,5-3,9 saa reiluhkon matkailijan tuloksen. Arvot määriteltiin itsemääritellyn arvoasteikon mukaisesti ja tulokset pyöristetään yhden desimaalin tarkkuudella. Tuloksella 4,0-5,0 tulokseksi tulee reilu matkailija, joka on paras mahdollinen tulos. Tulokset ovat esiteltyinä alla olevassa kuviossa (Kuvio 7).



Kuvio 7: Testin tulosten jakautuminen

Reilun matkailijan testissä on yhteensä 12 kysymystä, jokaisesta kolmesta reilun matkailun osa-alueesta. Jokaisesta teemasta taloudellisesta, sosiokulttuurisesta ja ympäristöllisestä kestävydestä on neljä kysymystä. Käyttömukavuuden ja ekologisuuden lisäämiseksi testi haluttiin toteuttaa sähköisessä muodossa. Reilun matkailijan testiversio kuitenkin toteutettiin paperisena versiona resurssien vuoksi. Testin koeversio toteutettiin ja suunniteltiin suomenkielillä, lisäksi valmis testi on käännetty vain suomeksi. Halutessaan reilun matkailijan testi on helppo kääntää englanniksi, jolloin pystytään tavoittamaan myös kansainväliset sivuston käyttäjät.

Reilun matkailijan testin kysymykset haluttiin asetella minä-muotoon kysymyksen muodossa, koska tämän tavan koettiin olevan henkilökohtaisempi ja helposti lähestyttävä. Ulkoasusta suunniteltiin selkeä sekä miellyttävän yksinkertainen. Fontiksi valittiin ”Centaur” fontti ja tarpeeksi suuri fonttikoko käytännöllisistä syistä. Värimaailma koostuu neutraaleista ja luonnollisista vihreän eri sävyistä. Kysymykset ovat selkeässä järjestyksessä ja niiden väliin on jätetty sopivasti vastaustilaa ja tekstikoko on linjassa.

Testikysymykset muovautuivat jokaisen reilun matkailun teeman ympärille teoreettista viitekehystä apuna käyttäen. Taloudelliseen kestävyteen kuuluu vahvasti paikallisen väestön tukeminen sekä sesonkivaihtelut, sosiokulttuuriseen kestävyteen kuuluu taas kulttuurin ja tapojen kunnioittaminen ja ympäristölliseen kestävyteen matkustaminen sekä kulutustottumukset. Jokaisesta teemasta tuli neljä kysymystä, joihin vastaajat saavat vastausvaihtoehdot valittaviksi. Kysymykset on tehty helposti ymmärrettäviksi, jotta kysymyksiin on helppo ja miellyttävä vastata.

## Taloudellinen kestävyys

1. Suosin majoittuessani suuria hotelliketjuja
2. Matkustan myös sesongin ulkopuolella
3. Haluan itse suunnitella omatoimiloman (esim. majoitus, kuljetus, palvelut)
4. Koen omilla valinnoillani vaikuttavan paikalliseen työllistymiseen

Kuva 3: Taloudellinen kestävyys neljä kysymystä

Ylläolevassa taulukossa (Kuva 3) on kuvattuna neljä taloudellisen kestävyuden kysymystä. Reilun matkailijan testin taloudellisen kestävyuden osa-alueessa keskitytään paikallisen väestön työllistymiseen, matkailusta tulevaan rahaliikenteeseen sekä sesongin aiheuttamiin tulojen vaihteluihin. Teoreettisessa viitekehyksessä on keskitytty paikallisen väestön alueelliseen kehitykseen ja talouteen. Näiden taloudellisen kestävyuden osa-alueen perustekijöiden pohjalta syntyi neljä aiheeseen liittyvää kysymystä.

## Sosiokulttuurinen kestävyys

1. Otan pukeutumisessani huomioon paikalliset tavat ja kulttuurin
2. Tutustun paikalliseen kulttuuriin ja paikallisiin ihmisiin
3. Muutan tapojani paikalliseen etikettiin sopiviksi (esim. päihteet)
4. Annan suoraa palautetta ja kiitosta paikallisille toimijoille

Kuva 4: Sosiokulttuurinen kestävyys neljä kysymystä

Yllä olevassa taulukossa (Kuva 4) on kuvattuna neljä sosiokulttuurisen osa-alueen kysymystä. Sosiokulttuurisen kestävyuden osa-alueessa painotetaan paikallisen kohdealueen kulttuuria ja väestöä. Tärkeäksi käsitteeksi nousi kulttuurierojen huomioon ottaminen ja tapojen kunnioittaminen. Reilun matkailijan testissä olevat kysymykset keskittyivät matkailukohteessa käyttäytymiseen, matkailijan omaan vaikuttamiseen ja molemmin puoliseen kunnioitukseen. Kyseisen osa-alueen sisällä nousi erityisesti esille tärkeys siitä, että matkailija perehtyy ennen

matkaa kohdealueen kulttuuriin sekä tapoihin. Matkailijan valmistautuminen sekä kiinnostus paikallisiin ihmisiin lisää yhteisymmärrystä ja luottamusta matkailijan sekä paikallisen väestön välillä. Neljä reilun matkailija testissä esitettyä kysymystä sosiokulttuurisen kestävyiden osa-alueesta liittyivät pukeutumiseen, kulttuuriin ja tapoihin toimia.

## Ympäristöllinen kestävyys

1. Koen Sinilippu-merkin tärkeäksi rantalomakohdetta valittaessa
2. Otan lomakohteessa huomioon kulutukseni (esim. sähkö, vesi)
3. Otan matkustustavassa huomioon hiilijalanjälkeni
4. Pidän tärkeänä sitä, että eläimiä kohdellaan oikeudenmukaisesti (sirkukset, safarit, delfinaariot)

Kuva 5: Ympäristöllinen kestävyys neljä kysymystä

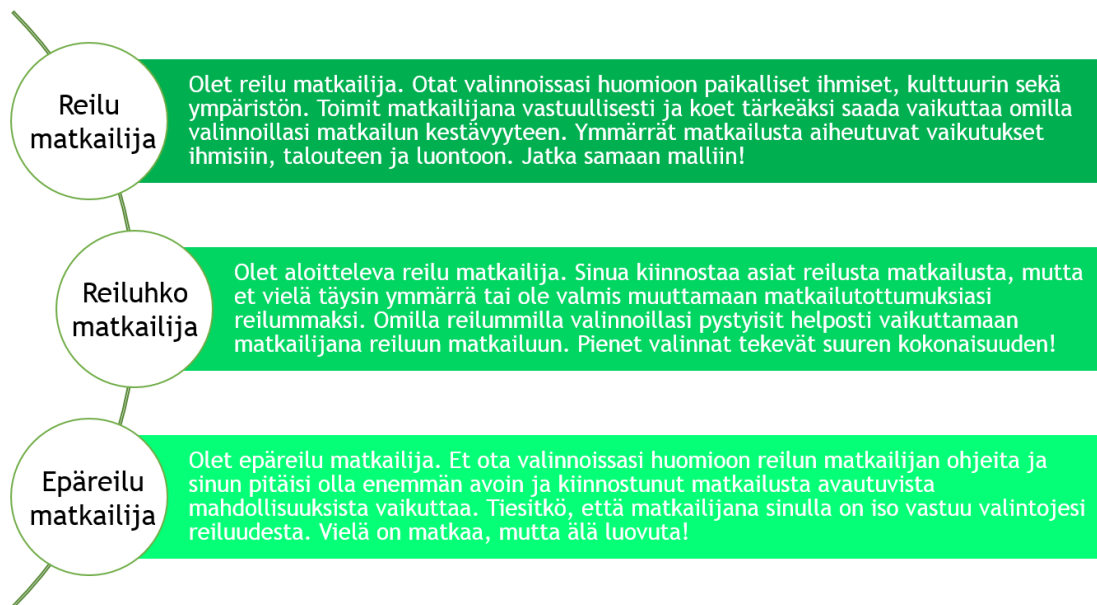
Yllä olevassa taulukossa (Kuva 5) ilmenee neljä ympäristöllisen vastuullisuuden kysymystä. Ympäristöllisen kestävyiden käsitteeseen liittyi vahvasti matkustustapa ja majoitusmuoto. Tähän osa-alueeseen kuuluu kohteessa toimiminen sekä matkailijan oman kulutuksen huomiointi. Reilun matkailijan periaatteiden mukaan ympäristö tai luonto ei saa vahingoittua matkailusta. Matkailijan täytyy ottaa huomioon omissa toiminnoissaan ympäristöä kuluttava tekijät ja pyrkiä minimoimaan ne. Tähän reilun matkailun osa-alueeseen sisältyy merkittävästi ympäristövarojen käyttö, ympäristön suojeleminen, jätteen tuottaminen sekä päästöjen minimointi. Matkailu ei itsessään saa aiheuttaa pysyviä vaurioita ympäristölle ja matkailijan tulisi ottaa huomioon ympäristön kantokyky. Näiden käsitteiden pohjalta syntyi neljä reilun matkailijan testiin liitettyä kysymystä.

Viimeiseksi kysymykseksi (Kuva 6) valittiin yleinen kysymys, joka määrittää vastaajan oman mielipiteen. Kysymyksellä halutaan selvittää, onko vastaaja omasta mielestään jo reilu matkailija. Kysymys valittiin siksi, koska haluttiin myös yksi kysymys, joka kattaa laajemmin kaikki edelliset kysymykset ja joka myös tuo esiin vastaajan oman mielipiteen reilusta matkailusta. Kysymys sopii myös vasta testin loppuun, koska se sitoo edelliset kysymykset yhteen ja luo lopputuloksen ja hahmotelman vastaajan omasta mielipiteestä.

## 1. Koen olevani reilu matkailija

Kuva 6: Viimeinen tarkentava kysymys

Reilun matkailijan testissä tulokseksi voi mahdollisesti saada kolme eri analyysiä matkailijan reiluudesta. Nämä kolme eri tulosta muodostuvat vastausten perusteella. Tulokset ovat ”Reilu matkailija”, ”Reiluhko matkailija” ja ”Epäreilu matkailija”. Jokaisen tuloksen yhteyteen on liitetty lyhyt kuvaus matkailijan reiluuden analyysistä. Testitulokset muotoiltiin kannustaviksi ja testituloksissa tuotiin esille vastuullisen matkailijan omien valintojen tärkeyttä. Alla olevassa kuviossa (Kuvio 8) on esitelty alla mainitut kolme reilun matkailijan tulosta sekä lyhyet kuvaukset kustakin eri matkailijasta.



Kuvio 8: Reilun matkailijan testin kolme tulosta

Aluksi mietittiin olisiko testin tulosten analyysin lähestymistapa enemmän henkilökohtainen vaiko anonyymi. Päätettiin kuitenkin, että vastauksista haluttiin tehdä kannustavat ja koska paras mahdollinen tavoite on olla reilu matkailija, kaksi muuta analyysin tulosta sopivat myös kyseisen tuloksen kanssa. Toki mikäli testin tulosten nimet eivät miellytä, on ne muokattavissa sopivammiksi haluttuun suuntaan, tekstiä eli analyysiä kuitenkin välttämättä muuttamatta. Taustatietoa tehdessä tuli vastaan useassa testissä jokin esimerkki nimi kuten Reilu Roope, mutta reilun matkailijan testissä päätettiin tuoda esille Reilun matkailun yhdistykseen viittaavaa sanaa ”reilu”.

#### 4.3 Testin koetestaus

Reilun matkailijan testiä testattiin opinnäytetyön arvioivassa seminaarissa. Paperisen koever-sion suoritti seitsemän vastaajaa. Vastaajille annettiin viisi minuuttia aikaa vastata testiin. Vastaajille ei annettu sen tarkempia ohjeita testin suorittamiseen. Testin suorittamisen jäl-keen vastaajilta pyydettiin kommentteja testin käyttömukavuudesta, selkeydestä ja kysymys-

ten laajuudesta. Vastaajat antoivat suoraa palautetta, johon pystyttiin suoraan reagoimaan. Testi versio suoritettiin, jotta vastaajien antamien palautteiden avulla Reilun matkailijan testiä pystyttiin muokkaamaan sopivammaksi.

Alkuperäisen testin mukaisesti kysymykset olivat esitetty sinä-muodossa, mutta muoto haluttiin muokata minä-muotoon selkeyden vuoksi. Tällöin vastausvaihtoehdot ” ei kuvaa minua lainkaan”, ” kuvaa minua vähän”, ”kuvaa minua toisinaan”, ”kuvaa minua usein” ja ”kuvaa minua täysin” sopivat vastausvaihtoehdoiksi paremmin. Myös kysymysten kieliasuun kiinnitettiin erityistä huomioita ja niitä muokattiin selkeämmäksi.

Testistä saatiin hyvää palautetta ja vastaajat kokivat sen olevan helppo ja nopea tehdä. Kysymykset olivat ajankohtaisia ja niillä koettiin olevan merkitystä reiluun matkailuun. Reilun matkailijan testin kysymykset käsittelivät vakavia ja tärkeitä aiheita, mutta niitä ei ollut vastaajien mielestä esitetty liian vakavasti. Myös testituloksista ”Reilu matkailija”, ”Reiluhko matkailija” ja ”Epäreilu matkailija” saatiin hyvää palautetta ja ne olivat vastaajien mielestä kannustavia ja positiivisella otteella luotuja. Reilun matkailijan testin paperisesta koeversioista oli jäänyt kokonaan otsikko huomioimatta ja se lisättiin testilomakkeeseen jälkikäteen.

Reilun matkailijan testin koetestin vastauksista laskettiin yhteinen keskiarvo. Vastauksien keskiarvoksi saatiin 3,4 ja tällä tuloksella vastaajat voidaan luokitella ”Reiluhkoiksi matkailijoiksi”. Vastaajat suorittivat testin viiden minuutin määräajassa, mutta moni teki testin reilusti alle määräajan. Tästä herää kysymys, tekivätkö koevastaajat testin huolellisesti ja ajatuksella. Ympäristöllisen kestävyuden kysymysosiossa kysymys ”Koen tärkeäksi Sinilippumerkin rantalomakohdetta valittaessa” aiheutti eniten huomiota, koska hyvin moni vastaaja oli kokenut sen tärkeäksi. Vastaajien Sinilippumerkin tunnistaminen herätti mielenkiinnon ja pienen epäilyksen siitä, tiesivätkö vastaajat Sinilippumerkin merkityksen vai oliko osa vastaajista tehnyt testin huolimattomasti.

Kaikin puolin vastaajat kokivat testin koeversion mielekkääksi tehdä ja moni koki mahdolliseksi tehdä tällaisen testin, jos sellainen tulee vastaan. Moni vastaaja myös koki tällaisen testin olevan hyödyllinen ja sopivan positiivinen Reilun matkailun yhdistyksen käyttötarkoitukseen. Vastaajat olisivat kiinnostuneita tekemään Reilun matkailijan testin ja vierailemaan Reilun matkailun yhdistyksen sivuilla tämän testin takia. Testin todettiin myös lisäävän tietoa reilusta matkailusta ja sen avulla voidaan mahdollisesti saada matkailijoita ajattelemaan laajemmin omien valintojen vaikutuksia.



## 5 Johtopäätökset ja hankkeen arviointi

Opinnäytetyön tarkoituksena oli suunnitella Reilun matkailun yhdistykselle Reilun matkailijan testi. Alussa prosessille luotiin tarkka aikataulu välivaiheineen, jossa pysyttiin tiiviin yhteistyön voimin. Opinnäytetyön välivaiheita olivat ideointi, tiedonkeruu ja itse testin toteutus. Teorian avulla perehdyttiin kolmeen eri kestävyuden näkökulmaan, jotka loivat pohjan Reilun matkailijan testille. Kestävän ja reilun matkailun kirjallisuutta käytettiin laaja-alaisesti ja siihen perehdyttiin huolella. Testin ideointivaiheessa käytettiin apuna esimerkiksi henkilöhaastatteluja, erilaisten testien testausta ja ideoinnin eri menetelmiä. Reilun matkailun yhdistyksen toiveet ja tarpeet otettiin huomioon ja testin ideoinnissa käytettiin apuna yhdistyksen laatimia reilun matkailijan ohjeita.

Opinnäytetyön tuloksena valmistui Reilun matkailijan testi. Reilun matkailijan testin suunnittelu ja työstäminen koettiin hyödylliseksi, koska opiskelijoiden oma tietoisuus reilun matkailun periaatteista lisääntyi huomattavasti. Testin koeversion testauksella pystyttiin myös lisäämään vastaajien tietoa reilusta matkailusta ja matkailijoiden omien valintojen tärkeydestä. Reilun matkailijan testin koeversio tuotti tuloksia ja tulosten avulla testin käyttömukavuutta pystyttiin muokkaamaan.

Reilun matkailijan testiä on helppo muokata ja jatkokehittää yhdistyksen tarpeisiin sopiviksi. Testi on yksinkertaista kääntää monelle eri kielelle. Testiä voidaan muokata esimerkiksi lisäämällä jokaisen kysymyksen yhteyteen tietoisuus, joka avaa kysymystä tarkemmin. Esimerkiksi Sinilippu-merkin merkitys voidaan avata testissä vastaajalle kysymyksen yhteydessä.

Reilun matkailun yhdistyksen kanssa pyrittiin olemaan mahdollisimman paljon yhteydessä, mutta tämä koettiin yhdistyksen kiireiden vuoksi hankalaksi. Testi pyrittiin kuitenkin suunnittelemaan yhdistyksen periaatteiden mukaisesti ja ottamaan yhdistyksen arvot ja tarpeet huomioon testin suunnittelussa ja toteutuksessa. Opiskelijoiden mielestä testi on ajankohtainen ja hyödyllinen yhdistykselle. Reilun matkailijan testi lisää sivuston kävijöiden tietoa reilusta matkailusta ja on positiivinen ja mielenkiintoinen tapa oppia reilun matkailun periaatteista.

## Lähteet

### Kirjalähteet

Ahmed, S., Enzensberger, H., M., Fiske, J., Hall, S., Hannerz, U., Massey, D. & Morley, D. 2003. Erilaisuus. Tampere: Vastapaino.

Borg, P., Kivi, E. & Partti, M. 2002. Elämyksestä elinkeinoksi. Matkailusuunnittelun periaatteet ja käytäntö. Juva: WSOY.

Hemmi, J. 2005. Matkailu, ympäristö ja luonto, osa 1. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino.

Hyry, K. & Pentikäinen, J. 1999. Uskonnot maailmassa. Porvoo: WSOY.

Kallio, J. 2002. Pienyrityksen kehittymisen tiet. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino.

Kalmari, H. & Kelola, K. 2009. Vastuullisen matkailijan käsikirja. Keuruu: Otavan kirjapaino.

Lahti, V., S. & Selosmaa, J. 2013. Kaikki jakoon. Kohti uutta yhteisöllistä taloutta. Keuruu: Otavan Kirjapaino.

Ojasalo, K., Moilanen, T. & Ritalahti, J. 2014. Kehittämistyön menetelmät. Uudenlaista osaamista liiketoimintaan. Helsinki: Sanoma Pro.

Persson, M., Sjöström, B. & Johnsson, P. 2007. Pieniä ilmastotekoja. Opas arkipäivän valintoihin. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino.

Ronkanen, S., Karjalainen, A. 2008. Sähköä kyselyyn! WEB-kysely tutkimuksessa ja tiedonkeruussa. Menetelmätieteiden laitoksen tutkimuksia 1. Tutkimusmenetelmät. Rovaniemi: Lapin yliopisto.

Staffans, S. & Merikoski, T. 2011. Miten kestävä matkailualue tehdään? Käsikirja suunnitteluun ja rakentamiseen. Aalto-yliopisto. Espoo: Painotalo Casper.

Vanhove, N. 2005. The Economics of tourism destinations. Norfolk: Biddles Ltd.

Veijola, S. 2013. Matkailututkimuksen lukukirja. Rovaniemi: Lapin yliopistokustannus.

## Sähköiset lähteet

Aurinkomatkat. 2015. Kestävä matkailu Aurinkomatkkoilla. Viitattu 8.10.2015.  
<http://www.aurinkomatkat.fi/yritysinfo/kestava-matkailu>

Finnmatkat. 2015. Kestävä matkailu. Viitattu 8.10.2015.  
<http://www.finnmatkat.fi/tietoa-finnmatkoista/kestava-matkailu/>

Ilmastokestävää matkailua. 2015. Viitattu 8.10.2015  
<http://ilmastokestavaamatkailua.fi/333-sertifikaattien-kartoitus>

Jokimäki, J. & Kaisanlahti-Jokimäki, M., L. 2007. Matkailualueiden kestävyden indikaattorit. Lapin Yliopisto. Painatuskeskus Finland. Rovaniemi. Viitattu 8.10.2015.  
<http://www.arcticcentre.org/loader.aspx?id=18abb037-a0db-4eb2-a455-8d540258306c>

Miettinen, I. & Sarkki, S. 2007. Matkailualueiden kestävyden indikaattorit. Lapin Yliopisto. Painatuskeskus Finland. Rovaniemi. Viitattu 7.10.2015.  
<http://www.arcticcentre.org/loader.aspx?id=18abb037-a0db-4eb2-a455-8d540258306c>

Salo, M., Lähteenoja, S. & Lettenmeier, M. MatkailuMIPS. Matkailun luonnonvarojen kulutus. Työ ja yrittäjyys 8/2008. Työelämä- ja markkinaosasto. Helsinki Työ- ja elinkeinoministeriö. Viitattu 19.9.2015.  
<http://www.sll.fi/mita-me-teemme/kohtuutalous/mips/kotimips/matkailumipsraportti.pdf>

Sarkki, S & Kananen, S. 2007. Matkailualueiden kestävyden indikaattorit. Lapin Yliopisto. Painatuskeskus Finland. Rovaniemi. Viitattu 6.10.2015.  
<http://www.arcticcentre.org/loader.aspx?id=18abb037-a0db-4eb2-a455-8d540258306c>

Sarkki, S. 2007. Matkailualueiden kestävyden indikaattorit. Lapin yliopisto. Painatuskeskus Finland. Rovaniemi. Viitattu 20.9.2015.  
<http://www.arcticcentre.org/loader.aspx?id=18abb037-a0db-4eb2-a455-8d540258306c>

Reilun matkailun yhdistys. 2015. Viitattu 9.2.2015.  
<http://www.reilumatkailu.fi/yhdistys/>

Laurikka, H. & Talsi, T. 2014. Kioton pöytäkirja. Ympäristöministeriö. Viitattu 22.10.2015.  
[http://www.ym.fi/fi/fi/Ymparisto/Ilmasto\\_ja\\_ilma/Ilmastonmuutoksen\\_hillitseminen/Kansainvaliset\\_ilmastoneuvo\\_ttelut/Kioton\\_poytakirja](http://www.ym.fi/fi/fi/Ymparisto/Ilmasto_ja_ilma/Ilmastonmuutoksen_hillitseminen/Kansainvaliset_ilmastoneuvo_ttelut/Kioton_poytakirja)

## Kuvat

Kuva 1: Reilun matkailun yhdistyksen etusivu (Reilun matkailun yhdistys 2015).....	8
Kuva 2: Reilun matkailijan ohjeet (Reilun matkailun yhdistys 2015) .....	9
Kuva 3: Taloudellinen kestävyys neljä kysymystä .....	37
Kuva 4: Sosiokulttuurinen kestävyys neljä kysymystä .....	37
Kuva 5: Ympäristöllinen kestävyys neljä kysymystä .....	38
Kuva 6: Viimeinen tarkentava kysymys .....	38

## Kuviot

Kuvio 1: Matkailualan sidosryhmät (Borg ym. 2002, 98 - 99).....	11
Kuvio 2: Kestävyyden analyysi (Borg ym. 2002, 185 - 187).....	15
Kuvio 3: Matkailualan toimijat (Vanhove 2005, 40 - 41).....	17
Kuvio 4: Matkailun ympäristövaikutukset (Borg ym. 2002, 44) .....	26
Kuvio 5: Liikennemuotojen energian kulutus (Borg ym. 2002, 57 - 58) .....	28
Kuvio 6: Kahden eri-ikäisen vastaajan vastaukset .....	34
Kuvio 7: Testin tulosten jakautuminen .....	36
Kuvio 8: Reilun matkailijan testin kolme tulosta.....	39

## Taulukot

Taulukko 1: 8x8-taulukko.....	33
-------------------------------	----

## Liitteet

Liite 1 Alustavan kyselyn tulokset .....	48
Liite 2 Valmis kyselylomake .....	50
Liite 3 8x8-taulukko .....	52

Liite 1 Alustavan kyselyn tulokset

Vastaaja		Vastaaja	
<b>Nainen (24)</b>	<p>”Matkan tarjoaja saa rahaa, tukea paikallista kulttuuria sekä edistää kohteen turismia.”</p> <p>”Matkailukohde hyötyy matkailusta palveluiden sekä tuotteiden kysynnän kasvulla; parantaa kohteen taloutta ja tuo rahaa paikallisille ihmisille.”</p>	<b>Mies (58)</b>	<p>”Ottaa huomioon kohdemaan ja yhteisön sosiaaliset, ekonomiset ja poliittiset arvot.”</p>
<b>Nainen (60)</b>	<p>”Reilussa matkailussa, jokainen voi tuntea olevansa tärkeässä asemassa asioita suunniteltaessa.”</p> <p>”Matkailija suosii kestävä kehityksen periaatteita matkustaessaan ja pyrkii kunnioittamaan paikallista kulttuuria ja tapoja.”</p>	<b>Mies (33)</b>	<p>”Ei riistetä, raiskata tai saastuteta.”</p>
<b>Nainen (49)</b>	<p>”Reilu matkailu tarkoittaa, että ympäristöä ei vahingoiteta esim. roskaamalla tai kuluttamalla vettä.”</p>	<b>Mies (34)</b>	<p>”Luodaan kestävä kehitystä sekä tuetaan esimerkiksi kolmansien maiden infraa.”</p>
<b>Nainen (18)</b>	<p>”Yrittää matkustaa ekologisesti, käyttää junaa tai miettii lentomatkustamiselle vaihtoehtoa.”</p> <p>”Ei syö uhanalaisia eläinlajeja tai osta esim. korallista tehtyjä matkamuuistoja.”</p>		



<p><b>Nainen (25)</b></p>	<p>”Reilussa matkailussa tulee ottaa huomioon kaikki osapuolet sekä kunnioittaa ihmisten erilaisuutta.”</p>
-------------------------------	---

## Liite 2 Valmis kyselylomake

## REILUN MATKAILIJAN TESTI

VALITSE JOKAISEN VÄITTÄMÄN KOHDALLA ASTEIKOLLA  
1-5 MITEN HYVIN VÄITTÄMÄ KUVAA SINUA

1 = Ei kuvaa minua lainkaan

2 = Kuvaa minua vähän

3 = Kuvaa minua toisinaan

4 = Kuvaa minua usein

5 = Kuvaa minua täysin

	Ei ku- vaa minua lainkaan				Kuvaa minua täysin
1. Suosin majoittuessani suuria hotelliketjuja	1	2	3	4	5
2. Matkustan myös sesongin ulkopuolella	1	2	3	4	5
3. Haluan itse suunnitella omatoimiloman (esim. majoitus, kuljetus, palvelut)	1	2	3	4	5
4. Koen omilla valinnoillani vaikuttavan paikalliseen työllistymiseen	1	2	3	4	5
5. Otan pukeutumisessani huomioon paikalliset tavat ja kulttuurin	1	2	3	4	5
6. Tutustun paikalliseen kulttuuriin ja paikallisiin ihmisiin	1	2	3	4	5
7. Muutan tapojani paikalliseen etikettiin sopiviksi (esim. päihtet) )	1	2	3	4	5
8. Annan suoraa palautetta ja kiitosta paikallisille toimijoille	1	2	3	4	5
9. Koen Sinilippu-merkin tärkeäksi rantalomakohdetta valittaessa	1	2	3	4	5
10. Otan lomakohteessa huomioon kulutukseni (esim. sähkö, vesi)	1	2	3	4	5
11. Otan matkustustavassa huomioon hiihijälänjälkeni	1	2	3	4	5

12. Pidän tärkeänä sitä, että eläimiä kohdellaan oikeudenmukaisesti (sirkukset, safarit, delfinaariot)	I	2	3	4	5
13. Koen olevani reilu matkailija	I	2	3	4	5

Liite 3 8x8-taulukko

Matkakohteen yhteisön hyötyminen	Työllistyminen	Paikallisten tukeminen	Matkailijoiden ja kohdeyhteisön suhde	Paikallisyhteisön kunnioittaminen	Kulttuurin kunnioittaminen	Ympäristön suojeleminen	Ympäristö-varat	Veden kulutus
	<b>Taloudellinen kestävyys</b>	Isot keijut vastaan pienet yritykset	Kulttuuri	<b>Sosio-kulttuurinen kestävyys</b>	Katoavan kulttuuriperinnön suojeleminen	Päästöjen minimointi	<b>Ympäristöllinen kestävyys</b>	Energian kulutus
		Sesonkiluonteisuus	Eriaisuus	Työ-olosuhteet	Paikallisyhteisön osallistaminen	Ilmaston muutos	Luonnon monimuotoisuuden suojeleminen	Jätteen tuottaminen
Laadullinen tutkimus	Toimeksiantajan haastattelu	Havainnointi	<b>Taloudellinen kestävyys</b>	<b>Sosio-kulttuurinen kestävyys</b>	<b>Ympäristöllinen kestävyys</b>	Raportointi	Suunnittelu	Sisäilma
	<b>Toimeksiantajan toiveet</b>		<b>Toimeksiantajan toiveet</b>	Reilun matkailijan testi Reilun matkailun yhdistykselle	<b>Testi</b>		<b>Testi</b>	Tavoitteet
			<b>Teoriapohja</b>	<b>Käyttäytyminen</b>	<b>Matkailu-ala</b>	Jaettavuus	Monitorointi	Sähköinen muoto
Aiemmat tutkimukset	Kirjallisuus	Artikkelit	Eriaisuus	Kulttuurit	Käytöstävät	Turvallisuus	Kohteet	Palvelut
	<b>Teoriapohja</b>	Matkailualan lehdet		<b>Käyttäytyminen</b>	Monitorointi	Ilmastonmuutos	<b>Matkailu-ala</b>	Historia
Alan internet sivustot	Opinnäytteet	Esitteet			Pukeutuminen	Matkatoimistot	Tiedonkerruu	Vastuullisuus